

## **Performantiecontract 2023 – 2032 :**

### **TUSSEN DE BELGISCHE STAAT EN INFRABEL**

Tussen de Belgische Staat, vertegenwoordigd door Georges Gilkinet, minister van Mobiliteit, (hierna *de Staat* of *de Belgische Staat* genoemd),

EN

Infrabel, naamloze vennootschap van publiek recht, gevestigd te Broodthaersplein 2, 1060 Sint-Gillis, vertegenwoordigd door Benoît Gilson, gedelegeerd bestuurder, en Jochen Bultinck, directeur (hierna *Infrabel* en, samen met de Staat, *de Partijen* genoemd).

Werd het volgende overeengekomen:

## Inhoudstafel

Voorwoord .....	8
I. Algemene bepalingen .....	10
1. Referentieteksten .....	10
Art 1. Referentieteksten .....	10
2. De algemene juridische bepalingen .....	10
Art 2. Definities .....	10
Art 3. Voorwerp .....	10
Art 4. Duur en inwerkingtreding .....	11
Art 5. Volledigheid van het Contracten hiërarchie tussen het Contract en zijn bijlagen .....	11
Art 6. Verplichtingen van de Belgische Staat .....	11
Art 7. Verplichtingen van Infrabel .....	11
Art 8. Overmacht .....	12
Art 9. Exogene Factoren .....	12
Art 10. Onderaanneming .....	13
Art 11. Verzekeringen .....	13
Art 12. Vertrouwelijkheid en terbeschikkingstelling van gegevens tussen Partijen .....	14
Art 13. Mid-term review .....	15
Art 14. Wijziging van het Contract en zijn Bijlagen .....	15
Art 15. Contractuele wanprestatie .....	16
Art 16. Procedure en berekening van de termijnen .....	16
Art 17. Deelbaarheid .....	16
Art 18. Onderverdeling volgens titel .....	17
Art 19. Contactpersonen .....	17
Art 20. Geschillenregeling .....	17
Art 21. Toepasselijk recht - Beroep in rechte .....	17
II. Transversale doelstellingen .....	18
Doelstelling 1: Spoorveiligheid, globale veiligheid, beveiliging en risicopreventie .....	18
Art 22. Context, doelstellingen en verbintenissen .....	18
Art 23. Veiligheid en beveiliging .....	18
Art 24. Veiligheidscultuur .....	19
Art 25. Risicobeheer .....	19
Art 26. Crisisbeheer .....	20
Art 27. Exploitatieveiligheid .....	20
Art 28. Veiligheid van het personeel .....	21
Art 29. Veiligheid van derden – Overwegen .....	21

Art 30. Veiligheid van derden - Trespassing/indringing.....	22
Art 31. Zelfdoding .....	23
Art 32. Beveiliging .....	23
Art 33. Beveiliging van de nationale kritieke installaties .....	23
Art 34. Kabeldiefstal.....	23
Art 35. Cybersecurity .....	24
Art 36. Classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen	24
Art 37. Museumspoorlijnen .....	24
Doelstelling 2: Stiptheid.....	25
Art 38. Context, doelstellingen en verbintenissen.....	25
Art 39. Stiptheid van het binnenlands reizigersvervoer .....	25
Art 40. Stiptheid van het internationaal reizigersverkeer .....	26
Art 41. Stiptheid van het (internationaal) goederenverkeer .....	26
Doelstelling 3: Relaties met klanten en stakeholders.....	28
Art 42. Context, doelstellingen en verbintenissen.....	28
Art 43. Klantgerichtheid.....	28
Art 44. Relaties met de kandidaten .....	29
Art 45. Coördinatie met de operatoren in het kader van een openbaardienstcontract .....	29
Art 46. Openstelling van de markt voor het “binnenlands reizigersvervoer” .....	29
Art 47. Relatie met de sporaangesloten klanten .....	30
Art 48. Principes voor het beheer van de aansluitingen.....	30
Art 49. Beheer van de “Legacy” .....	31
Art 50. Bestaande aansluitingen - stand-by zetten van een aansluiting .....	31
Art 51. Ontmanteling van de vertakking van een aansluiting.....	31
Art 52. Nieuwe aansluitingsprojecten en nieuwe klanten op aangesloten locaties.....	32
Art 53. Relaties met de industriële spelers en havens.....	32
Art 54. Relaties met de overheid .....	33
Art 55. Informatie aan de buurtbewoners.....	33
Art 56. Overlegorganisaties of -organen.....	33
Art 57. Ontwikkeling van producten en diensten .....	33
Doelstelling 4: Commerciële snelheid.....	35
Art 58. Context, doelstellingen en verbintenissen.....	35
Art 59. Refertesnelheid .....	35
Art 60. Commerciële snelheid.....	35
Doelstelling 5: Toegankelijkheid .....	37
Art 61. Context, doelstellingen en verbintenissen.....	37

Art 62. Masterplan Autonome toegankelijkheid .....	37
Doelstelling 6: Intermodaliteit .....	39
Art 63. Context, doelstellingen en verbintenissen.....	39
Art 64. Open Data .....	39
Art 65. Intermodaliteit: reizigersvervoer .....	39
Art 66. Intermodaliteit: goederenvervoer .....	40
Doelstelling 7: Corporate Social Responsibility .....	42
Art 67. Context, doelstellingen en verbintenissen.....	42
Art 68. De pijlers van duurzame ontwikkeling.....	42
Art 69. Energie, klimaat en luchtkwaliteit.....	43
Art 70. Klimaatverandering.....	44
Art 71. Biodiversiteit .....	45
Art 72. Geluidshinder en trillingen.....	45
Art 73. Duurzame sites en terreinen.....	46
Art 74. Duurzame aankopen en circulaire economie .....	46
Art 75. Welzijn op het werk .....	46
Art 76. Diversiteit en inclusie .....	47
Art 77. Opleiding van het personeel .....	48
III. Prestatiedomeinen.....	49
Domein 1: Capacity Management .....	49
Art 78. Context, doelstellingen en verbintenissen.....	49
Art 79. Een performant spoornet: de basis voor beschikbare capaciteit .....	49
Art 80. Langetermijnvisie en netwerkarchitectuur.....	50
Art 82. Infrastructuur voor lange treinen .....	52
Art 83. Beheer van de bundels en dienstvoorzieningen.....	52
Art 84. Beheer van dienstvoorzieningen bestemd voor diverse operaties .....	53
Art 85. Beheer van dienstvoorzieningen bestemd voor rangeringen.....	54
Art 86. Capaciteitstoewijzing: algemeen .....	54
Art 87. Naar een rijpadcatalogus voor een optimaal gebruik van de infrastructuur.....	54
Art 88. Toewijzing van de rijpaden en de lokale capaciteit aan kandidaten .....	56
Art 89. Toewijzing van de capaciteit voor werken.....	57
Art 90. Vereiste tools ter ondersteuning van de ontwikkelingen op het vlak van capaciteitstoewijzing.....	57
Domein 2: Asset Management .....	59
Art 91. Context, doelstellingen en verbintenissen.....	59
Art 92. Staat en Performantie van het spoornet .....	59

Art 93. Een plan voor de modernisering van het spoornet die nodig is om de staat van de assets in stand te houden .....	60
Art 94. Een performant Asset Management.....	61
Art 95. Beleid inzake werken - Soorten activiteiten .....	61
Art 96. Beleid inzake werken - Temporary Capacity Restrictions (TCR) .....	61
Art 97. Beleid inzake werken - Standaardisering van de TCR .....	62
Art 98. Geleidelijke toepassing van de TLO van 6 uur tijdens weknachten.....	63
Art 99. Werken in de dienstvoorzieningen waarvoor Infrabel verantwoordelijk is .....	63
Domein 3: Traffic Management.....	64
Art 100. Context, doelstellingen en verbintenissen.....	64
Art 102. Verkeersleiding .....	64
Art 102. Realtime verkeersbeheer .....	64
IV. Proces voor de opvolging en continue verbetering van de performantie en de prestatiedialoog .	66
Art 103. Algemene principes.....	66
Art 104. Reikwijdte en organisatie van het toezicht op de performantie .....	66
Art 105. Mid-term Review .....	67
Art 106. Gezamenlijke programma's ter verbetering van de performantie op de lange termijn	68
Art 107. Beheer, overdracht en controle van de gegevens .....	68
V. Ontwerp, uitvoering en opvolging van de investeringen .....	69
Art 108. Context.....	69
1. Meerjareninvesteringsplan 2023-2032.....	69
Art 109. Projectfiches.....	69
Art 110. Mid-term review en herziening van het meerjareninvesteringsplan 2023-2032.....	69
Art 111. Jaarlijks verslag.....	70
2. Strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031.....	70
Art 112. Context.....	70
Art 113. Prioritaire spoorwegprojecten.....	70
Art 114. Uitvoering van de projecten .....	71
Art 115. Trimestrieel verslag.....	71
3. Jaarlijks investeringsprogramma .....	71
Art 116. Context.....	71
Art 117. Jaarlijkse amendering.....	71
Art 118. Jaarlijks verslag.....	72
4. Opvolging van de investeringen.....	72
Art 119. Projectmanagement en kostenbeheersing.....	72
Art 120. Verslag over de uitvoering van de investeringen.....	72

Art 121. Rapporteringen naar internationale en supranationale instanties .....	72
Art 122. Evaluatie van investeringprojecten.....	72
VI. Compensatie en financiële regeling .....	73
Art 123. Financiering van de investeringen .....	73
Art 124. Mogelijkheid om Europese subsidies te verkrijgen (Connecting Europe Facility).....	73
Art 125. Mogelijkheid tot het verkrijgen van een lening van maximaal 1 miljard euro courant..	73
Art 126. Jaarlijkse basisinvesteringstoelage .....	74
Art 127. Specifieke investeringssubsidie “Nationaal plan voor herstel en veerkracht”(RRF) .....	75
Art 128. Specifieke investeringssubsidie “Belgisch herstel- en transitieplan” .....	75
Art 129. Specifieke jaarlijkse federale bijdrage SMIP .....	76
Art 130. De door Infrabel af te sluiten lening .....	77
Art 131. Indexering van de basisinvesteringstoelage .....	77
Art 132. Gewestelijke verdeelsleutel .....	79
Art 133. Specifieke gewestelijke verdeelsleutel voor het SMIP .....	79
Art 134. Storting van de basisinvesteringstoelage, de specifieke investeringssubsidies en de specifieke federale bijdrage.....	80
Art 135. Gevolgen van wijziging van middelen toegekend aan Infrabel in het kader van de opstelling van de jaarlijkse budgetten .....	81
Art 136. Thesaurie – Verslagen .....	81
Art 137. Subsidies voor bijzondere missies.....	81
Art 138. Saldo van de HST-werken (infrastructuurgedeelte).....	81
Art 139. PPS Diabolo-project .....	82
Art 140. PPS project Liefkenshoek Rail Link.....	82
Art 141. Prefinanciering van het Waalse GEN .....	83
Art 142. Exploitatietoelage .....	83
Art 143. Indexering van de exploitatietoelage.....	84
Art 144. Storting van de exploitatietoelage.....	86
Art 145. Netto financiële schuld: definitie .....	86
Art 146. Netto financiële schuld: niet door de Staat gedekte netto financiële schuld.....	87
Art 147. Ondernemingsplan.....	87
Art 148. Boekhouding .....	87
Art 149. Betalingen verschuldigd aan Infrabel krachtens andere rechtsbehandelingen .....	87
VII. Landsbelangen .....	87
Art 150. Deelname van Infrabel aan de landsbelangen.....	87
Art 151. Wettelijk kader.....	88
Art 152. Opdrachten toegewezen aan Infrabel .....	88

Art 153. Technische interventies .....	89
Art 154. Financiële last.....	89
Art 155. Overeenkomst tussen Infrabel en de NMBS.....	89

## Voorwoord

### *Een vernieuwend en stabiel contract*

Dit performantiecontract tussen de Belgische Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel legt hun gezamenlijke ambities en doelstellingen voor de ontwikkeling en het beheer van het Belgische spoorwagetrack voor de komende tien jaar vast.

Dit performantiecontract wordt gesloten in het kader van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Krachtens deze wet heeft de Staat Infrabel openbaredienststopdrachten toevertrouwd en het bedrijf een zekere mate van beheersautonomie verleend. In een performantiecontract ("*beheerscontract*" zoals het in de wet wordt genoemd) leggen beide partijen vast hoe deze openbaredienststopdrachten zullen worden uitgevoerd, welk prestatieniveau behaald moet worden en welke financiering er nodig is om deze doelstellingen te realiseren.

Dit performantiecontract is ook in overeenstemming met de Europese Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwagetrackruimte. Met deze richtlijn beoogt de Europese Unie de regels en praktijken van de lidstaten op spoorgebied te harmoniseren. Het bepaalt onder meer dat de lidstaten het financiële evenwicht van de infrastructuurbeheerders moeten verzekeren.

### *Een tienjarencontract 2023-2032*

Dit contract loopt over tien jaar. De spoorinfrastructuur bestrijkt immers zeer lange cycli. Spoorinfrastructuur bouwen is een jarenlang proces en de infrastructuur heeft ook een decennialange levensduur. Dit noopt ons ertoe te anticiperen op de toekomst: de beslissingen die we vandaag nemen, hebben betrekking op de eerstkomende 50 jaar. Ze moeten worden gedragen door een duidelijke visie die verder reikt dan het lopende jaar of de huidige legislatuur.

### *De ambities van de Staat: Spoorvisie 2040*

De opwarming van de aarde is de belangrijkste uitdaging van ons tijdperk. De vervoerssector is één van de grootste uitstoters van broeikasgassen. Daarom is een verschuiving van het wegvervoer naar milieuvriendelijkere transportmiddelen meer dan ooit noodzakelijk. In haar Spoorvisie 2040 mikt de federale overheid op een aandeel van 15% voor de trein in het personenvervoer (vandaag 8%) en een aandeel van 20% voor de trein in het goederenvervoer (vandaag 12%), tegen 2040.

In het personenvervoer zal de trein de ruggengraat vormen van een globaal openbaarvervoerssysteem dat perfect op elkaar aansluit, met een frequenter aanbod. In het goederenvervoer zal de nadruk liggen op meer en langere treinen op de drie Europese corridors die ons land doorkruisen.

De overheid verwacht van haar infrastructuurbeheerder dat hij het bestaande spoornet optimaal onderhoudt en benut, zodat meer treinen op het bestaande net kunnen rijden, en dat hij de voorgenomen groei van het treinverkeer ondersteunt door het spoornet tijdig uit te breiden waar het nodig is.

### *Infrabel: een infrastructuurbeheerder ten dienste van zijn klanten*

Infrabel werd in 2004 opgericht als onafhankelijk beheerder van het Belgische spoorwagetrack, een rol die het in de loop der jaren geleidelijk heeft ontwikkeld en verbeterd. Infrabel is vandaag een mature onderneming die een hoogwaardige dienstverlening wil verzorgen en goede relaties met zijn klanten wil onderhouden. Zo biedt Infrabel een onmisbare steun voor alle mensen die per trein reizen en voor alle bedrijven die hun goederen per spoor willen vervoeren.



Infrabel zal de maatschappelijk gewenste evoluties tot stand helpen brengen door zijn kerntaken met veel zin voor professionalisme uit te voeren:

- In de eerste plaats in alle omstandigheden zorgen voor maximale veiligheid op en rond het spoor: safety first;
- Het spoornet onderhouden en vernieuwen volgens de regels van de kunst (asset management);
- De planning van de treinritten van al zijn klanten zo goed mogelijk op elkaar afstemmen zodat het spoornet maximaal gebruikt wordt binnen de veiligheidsnormen (capacity management);
- Het treinverkeer in real time 24/7 volgens de geplande rijpaden in goede banen leiden, en bij verstoringen zo snel mogelijk opnieuw normaal laten verlopen (traffic management);
- Waar nodig, in overleg met de overheid, nieuwe uitbreidingen van het spoornet voorzien en bouwen.

#### *Overheidsbedrijf dat zijn werknemers en het milieu respecteert*

Infrabel streeft in al zijn activiteiten naar een voortdurende en duurzame verbetering van het welzijnsniveau van zijn werknemers. Het bedrijf werkt aan de permanente opleiding van zijn personeel om toekomstige uitdagingen aan te gaan en garandeert een personeelsbeleid dat gericht is op diversiteit en inclusie. De verwezenlijking van de verschillende doelstellingen van het huidige performantiecontract, inclusief aangaande de productiviteit, mag niet ten koste gaan van deze principes.

Infrabel gaat verantwoord om met maatschappelijke uitdagingen. Het zal zijn strategie inzake Corporate Social Responsibility uitvoeren, evenals een milieubeleid en een klimaatstrategie.

#### *Continue verbetering - prestatiedialoog - KPI's*

De infrastructuurbeheerder heeft een natuurlijke monopoliepositie. Het is belangrijk dat de Staat, via dit performantiecontract, normen en doelstellingen vastlegt die binnen de prestatiedomeinen van Infrabel moeten worden behaald. Het contract bepaalt dan ook een aantal "key performance indicators" waarvoor een becijferde doelstelling wordt overeengekomen.

Het toezicht op deze doelstellingen heeft tot doel een objectieve basis te bieden voor een prestatiedialoog tussen de Staat en zijn infrastructuurbeheerder. Deze dialoog is bedoeld om regelmatig de vooruitgang en de tekortkomingen te onderzoeken, de oorzaken ervan te analyseren en remediërende maatregelen voor te stellen. Dit proces zal de drijvende kracht zijn om de kwaliteit van de dienstverlening van Infrabel voortdurend te verbeteren.

Tijdens dit proces, dat voortdurend evolueert, zijn de overheid en Infrabel elkaars partner in de ontwikkeling van een duurzamere mobiliteit die beter is voor het milieu en de economie versterkt.

#### *Investeringsplan en financieel plan*

Bij het performantiecontract horen een investeringsplan en een financieel plan die tevens een periode van tien jaar bestrijken.

Het investeringsplan legt vast welke projecten in deze periode moeten worden uitgevoerd, het tempo waartegen dit moet gebeuren en hoe ze worden gefinancierd.

Het financieel plan bepaalt de kosten en ontvangsten die Infrabel voor deze periode voorziet, met inbegrip van de subsidies die de federale staat hem toekent om het financieel evenwicht van de activiteiten van Infrabel te verzekeren.

## I. Algemene bepalingen

### 1. Referentieteksten

#### Art 1. Referentieteksten

Dit contract (het "Contract") is opgesteld binnen ondermeer het volgende juridisch referentiekader (hierna het "Referentiekader"):

- a. Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herziening) (hierna de "Richtlijn 2012/34/EU");
- b. De wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven en de uitvoeringsbesluiten ervan (hierna de "Wet van 21 maart 1991");
- c. De wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex en diens uitvoeringsbesluiten (hierna de "Spoorcodex");
- d. De regelgeving inzake overheidsopdrachten, in het bijzonder de wet van 17 juni 2016 en diens uitvoeringsbesluiten;
- e. De voorafgaande specificaties van de doelstellingen, het voorwerp en de perimeter van het performantiecontract van Infrabel zoals goedgekeurd door de ministerraad op 2 april 2021 en gepubliceerd op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer;
- f. Het ondernemingsplan overgemaakt aan de minister bevoegd voor Infrabel en goedgekeurd bij in de ministerraad overlegd koninklijk besluit;
- g. Het strategisch meerjareninvesteringsplan en de opeenvolgende wijzigingen ervan;
- h. Het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 en de opeenvolgende wijzigingen ervan;
- i. De statuten van Infrabel N.V.P.R.

### 2. De algemene juridische bepalingen

#### Art 2. Definities

Bijlage I bevat de definities van bepaalde termen die in het Contract voorkomen.

#### Art 3. Voorwerp

1. Dit Contract is een overeenkomst in de zin van artikel 47, § 3, van de Spoorcodex en een beheerscontract in de zin van artikel 3 van de Wet van 21 maart 1991.
2. Dit Contract vervangt op de datum van de inwerkingtreding van het contract, het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en de NMBS gelden.
3. Het voorliggende Contract verduidelijkt de manier waarop Infrabel de uitvoering verzekert van zijn opdrachten van openbare dienst, die hem zijn toegewezen krachtens artikel 199, §2 van de Wet van 21 maart 1991 (hierna de "Openbaredienstopdrachten"). Het omvat eveneens de doelstellingen, de verplichtingen, met inbegrip van de volgens de prestatie-indicatoren te bereiken resultaten, de verbintenissen van de partijen, de middelen die ter beschikking van Infrabel worden gesteld om de in de overeenkomst vastgelegde doelstellingen te verwezenlijken, alsook de modaliteiten voor de uitvoering, de opvolging, de controle, de sanctionering en de herziening van het Contract.

#### Art 4. Duur en inwerkingtreding

1. Het voorliggende Contract wordt gesloten voor een periode van 10 jaar.
2. Dit contract treedt in werking op de datum die is vastgesteld bij het in de ministerraad overlegd besluit tot goedkeuring van dit Contract.

#### Art 5. Volledigheid van het Contracten hiërarchie tussen het Contract en zijn bijlagen

1. De contractuele documenten die deel uitmaken van het Contract zijn (hiërarchisch opgesomd in dalende volgorde):
  - Het Contract
  - De Bijlagen bij het Contract
2. In geval van tegenstrijdigheid, hebben de bepalingen van het Contract voorrang op de bepalingen van de Bijlagen.
3. De nieuwe bepalingen die bij bijakte worden ingevoegd, hebben voorrang op de oorspronkelijke bepalingen van het contractueel document die zij komen te wijzigen en komen bijgevolg op hetzelfde niveau in de contractuele hiërarchie.
4. De volgende Bijlagen hebben een louter informatieve waarde:
  - i. Contactpersonen (Bijlage III)
  - ii. Spoorvisie 2040 van de federale regering (Bijlage XI)
  - iii. Beoogd aanbod openbare treindienst (Bijlage XII)

#### Art 6. Verplichtingen van de Belgische Staat

De Belgische Staat, onverminderd de andere in het Contract opgenomen verplichtingen:

1. Voert de in het Contract beschreven verplichtingen uit, volgens de daarin bepaalde modaliteiten en overeenkomstig het Referentiekader;
2. Verzekert op een effectieve manier de voogdij die hem door de wet van 21 maart 1991 wordt toevertrouwd, ondermeer door de goede uitvoering van het Contract door Infrabel te controleren, meer in het bijzonder via een prestatiedialoog met Infrabel zoals voorzien in hoofdstuk VI van het Contract en op basis van een kostenbeheersingsprogramma (hierna het "Kostenbeheersingsprogramma") en door de maatregelen te nemen waarin deze wet of het Contract voorziet in geval van niet-naleving;
3. Kent de financiële middelen toe waarin hoofdstuk VI van het contract voorziet met naleving van het Referentiekader en ondermeer artikel 8.4 van Richtlijn 2012/34/EU en artikel 202 van de Wet van 21 maart 1991;
4. Waarborgt de transversaliteit tussen de verschillende beleidsmaatregelen van de Staat op het gebied van het reizigers- en goederenvervoer per spoor, alsook de samenwerking tussen de verschillende betrokken operatoren en publieke actoren, teneinde Infrabel te helpen zijn verplichtingen uit hoofde van het Contract na te komen.

#### Art 7. Verplichtingen van Infrabel

Infrabel, onverminderd de andere in het Contract opgenomen verplichtingen:

1. Voert de in het Contract beschreven verplichtingen uit, volgens de daarin bepaalde modaliteiten en overeenkomstig het Referentiekader en de voorziene beheersautonomie;

2. Is verantwoordelijk voor de conceptie en de uitvoering van de in het Meerjareninvesteringsplan voorziene Projecten overeenkomstig de in het Contract en diens Bijlagen vastgelegde modaliteiten;
3. Ontwikkelt een Kostenbeheersingsprogramma en, binnen een termijn van zes maanden na de datum van inwerkingtreding van het Contract, houdt dat op to date overeenkomstig de beginselen vastgelegd in Bijlage X, dat erop gericht is zijn verplichtingen optimaal na te komen en de aan het project verbonden risico's te beperken;
4. Neemt actief deel aan de prestatiedialoog met de Staat met het oog op de voortdurende verbetering van de performantie tijdens de looptijd van het Contract, met name via meet-, rapportage-, analyse- en correctiemechanismen, waaronder het Kostenbeheersingsprogramma als bedoeld in bijlage X bij het Contract;
5. Werkt actief samen met de Staat en alle bevoegde autoriteiten en actoren in de spoorsector om de goede werking van het spoorstelsel als geheel te waarborgen.

#### Art 8. Overmacht

1. De Partijen kunnen niet worden geacht in gebreke te zijn bij de uitvoering van hun contractuele verplichtingen en zijn evenmin verplicht de andere Partij enige vergoeding te betalen indien de uitvoering van het Contract wordt vertraagd of verhinderd door Overmacht.
2. Overmacht wordt gedefinieerd overeenkomstig en onder de voorwaarden van artikel 5.226 van het Burgerlijk Wetboek.
3. De Partijen informeren elkaar zo spoedig mogelijk wanneer zij geconfronteerd worden met een geval van Overmacht en doen alle redelijke inspanningen om de gevolgen van de Overmacht te beperken en deze zo spoedig mogelijk te verhelpen.
4. De uitvoering van door Overmacht getroffen contractuele verplichtingen wordt gedurende de periode van Overmacht opgeschort, terwijl de resterende verplichtingen in de mate van het mogelijke verder worden uitgevoerd.
5. De Partijen verbinden zich ertoe om, in alle omstandigheden, alles in het werk te stellen om oplossingen te vinden om te voorkomen dat de projecten of openbaardienst opdrachten van Infrabel dienen te worden stilgelegd.
6. De gevolgen van de Overmacht worden behandeld overeenkomstig artikel 14.1.

#### Art 9. Exogene Factoren

1. De Partijen kunnen niet worden geacht in gebreke te zijn bij de uitvoering van hun contractuele verplichtingen en zijn evenmin verplicht de andere Partij enige vergoeding te betalen in geval van Exogene Factoren.
2. Exogene Factoren zijn (i) omstandigheden die nieuw zijn na het sluiten van het Contract of de aanzienlijke verslechtering van bestaande omstandigheden en (ii) waar de Partij die zich erop beroept niet geheel of uitsluitend controle over heeft en (iii) die het economisch evenwicht van het Contract substantieel wijzigen, voor zover het redelijkerwijs niet mogelijk was deze gevolgen te ondervangen ondanks alle zorgvuldigheid die door de Partij die zich erop beroept aan de dag wordt gelegd.
3. Kunnen bijvoorbeeld Exogene Factoren voor Infrabel inhouden, voor zover zij beantwoorden aan de in de vorige paragraaf genoemde voorwaarden:
  - a. Het van kracht worden van nieuwe wettelijke of reglementaire verplichtingen (met inbegrip van Europese) of een wijziging van de wettelijke of reglementaire verplichtingen;

- b. Het niet verlenen van de nodige vergunningen, het te laat verlenen van de nodige vergunningen of het verlenen van de nodige vergunningen onder voorwaarden die een verhoging van de kosten van het project of een vertraging in de uitvoering ervan veroorzaken;
  - c. Het toekennen van de veiligheidsvergunning onder voorwaarden die leiden tot hogere project- of onderhoudskosten, vertragingen in de uitvoering of annulering van toegewezen rijpaden en schadeclaims van derden;
  - d. Een beslissing met betrekking tot het verrichten van diensten in het belang van de Natie.
4. De Partijen stellen elkaar zo spoedig mogelijk in kennis wanneer zij worden geconfronteerd met een of meer Exogene Factoren die het economisch evenwicht van het Contract wijzigen. De Partijen leveren alle redelijke inspanningen om de gevolgen ervan te beperken en zo spoedig mogelijk te verhelpen.
  5. De Partijen verbinden zich ertoe om, in alle omstandigheden, alles in het werk te stellen om oplossingen te vinden om te voorkomen dat de projecten of openbaredienststopdrachten van Infrabel dienen te worden stilgelegd.
  6. De gevolgen van Exogene Factoren worden behandeld overeenkomstig artikel 14.1.

#### Art 10. Onderaanneming

Infrabel heeft het recht om, in overeenstemming met de toepasselijke wet- en regelgeving, zijn openbaredienststopdrachten onder zijn verantwoordelijkheid te laten uitvoeren door een door hem gekozen derde partij.

Infrabel eist van al zijn leveranciers dat zij de voorwaarden van zijn gedragscode, gebaseerd op het principe "People, Planet & Integrity", nakomen. De leveranciers verbinden zich ertoe de geldende regels op het gebied van milieu-, sociaal en arbeidsrecht na te leven en ervoor te zorgen dat eventuele onderaannemers deze regels naleven.

Het Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) van Infrabel wordt ook geïmplementeerd in zijn aankoopbeleid. Infrabel past te dien einde de criteria van zijn MVO-beleid toe bij de selectie van zijn leveranciers en specificeert deze criteria in de aankoopcontracten die met deze leveranciers worden gesloten. Infrabel streeft er ook naar om het voor kleine en middelgrote ondernemingen zo gemakkelijk mogelijk te maken om deel te nemen aan zijn aanbestedingen.

Infrabel zal binnen een jaar na de inwerkingtreding van het contract de mogelijkheid onderzoeken om een MVO-indicator toe te passen in zijn betrekkingen met zijn leveranciers.

#### Art 11. Verzekeringen

1. Infrabel streeft ernaar de verzekeringen af te sluiten die nodig of nuttig zijn voor de uitoefening van zijn activiteiten, teneinde met name zijn aansprakelijkheid jegens derden en het behoud van de waarde van de met openbare middelen verworven en onderhouden activa te dekken, rekening houdend met de beschikbaarheid ervan op de verzekeringsmarkt tegen redelijke premies.
2. Op verzoek van de Staat verstrekt Infrabel een lijst van de lopende polissen, met inbegrip van met name hun dekking, verzekerde bedragen en premies.
3. Indien Infrabel niet in staat is geweest een verzekering af te sluiten overeenkomstig lid 1, zal het de Belgische Staat een verklaring geven met een beschrijving van de betrokken activa en de mogelijke schikkingen om het risico dat niet door de verzekering wordt gedekt, te beheren.

## Art 12. Vertrouwelijkheid en terbeschikkingstelling van gegevens tussen Partijen

1. De Belgische Staat maakt, met inachtneming en onder de voorwaarden van de volgende alinea's, op verzoek van Infrabel, alle informatie over die nodig is voor de goede uitvoering van de openbaredienststopdrachten waarmee Infrabel krachtens dit Contract is belast.
2. Infrabel maakt, met inachtneming en onder de voorwaarden van de volgende alinea's, op verzoek van de Belgische Staat, alle informatie over die nuttig is om te kunnen beoordelen of de verplichtingen waarin het recht van de Europese Unie, de wet of dit Contract voorziet, worden nageleefd.
3. Elke Partij geeft aan welke van de door haar aan de andere Partij verstrekte gegevens zij als vertrouwelijke informatie beschouwt, waarvan de andere partij de vertrouwelijkheid moet garanderen. Wanneer vertrouwelijke informatie kan worden verwijderd of verborgen, zendt de Partij de andere Partij zowel de volledige documenten als de gedeeltelijke documenten (zonder de vertrouwelijke informatie) toe, met het oog op hun toezending aan derden.
4. De volgende bepalingen zijn van toepassing op alle gevallen van toezending van informatie in het kader van dit Contract, met uitzondering van het in het vorige lid bedoelde geval:
  - a) Elke Partij verbindt er zich toe om geen vertrouwelijke informatie te verspreiden aan derden zonder voorafgaand schriftelijk akkoord van de andere Partij.
  - b) De vertrouwelijkheidsverplichting blijft van toepassing totdat een periode van 3 jaar na het einde van het Contract is verstreken;
  - c) De vertrouwelijkheidsverplichting geldt niet:
    - Wanneer de vertrouwelijke informatie openbaar moet worden gemaakt ingevolge een rechterlijk bevel of van een dwingende wettelijke bepaling;
    - Wanneer de informatie gemakkelijk of normaal toegankelijk of beschikbaar is voor het publiek (zonder dat deze beschikbaarheid voortvloeit uit een fout of nalatigheid van een van de Partijen);
    - Indien de mededeling ervan door een van de Partijen om technische of veiligheidsredenen onontbeerlijk is of indien de mededeling ervan noodzakelijk is voor de goede uitvoering van het Contract, mits de ontvangers gebonden zijn door regels die vergelijkbaar zijn met de in het Contract beschreven vertrouwelijkheidsverplichting;
    - Wanneer de informatie wordt verstrekt in het kader van gerechtelijke of arbitrageprocedures.
  - d) De Partijen verbinden zich ertoe de nodige maatregelen te treffen om ervoor te zorgen dat hun medewerkers (werknemers of externe leveranciers) of hun personeelsleden deze vertrouwelijkheidsverbintenissen in acht nemen.
  - e) Indien de vertrouwelijke informatie openbaar moet worden gemaakt of beschikbaar moet worden gesteld voor derden ingevolge wettelijke vereisten of op rechtelijk bevel, stelt de bekendmakende Partij de Partij waarvan zij de vertrouwelijke informatie bekendmaakt daarvan onmiddellijk schriftelijk in kennis.
5. Alle overdracht van informatie geschiedt in een bruikbaar elektronisch formaat, eventueel via een met de Belgische staat overeengekomen elektronisch platform. Binnen drie maanden na de inwerkingtreding van het Contract nemen de Staat en Infrabel de maatregelen om het platform operationeel te maken.
6. De overdracht van informatie vindt plaats binnen een tussen de Partijen overeen te komen termijn, die niet meer dan 60 dagen mag bedragen.
7. De alinea's 12.2 tot en met 12.6 van artikel 12 zijn van toepassing op nieuwe contracten die Infrabel vanaf 1 januari 2023 met derden sluit.

8. In afwijking van artikel 12.2, is de verplichting van Infrabel om informatie aan de Belgische Staat over te maken, niet van toepassing in het kader van bestaande contracten die Infrabel binden en die vóór 1 januari 2023 zijn gesloten, met betrekking tot de vertrouwelijke informatie die verband houdt met of vervat is in deze contracten. Vertrouwelijke informatie is informatie die als dusdanig wordt gekwalificeerd in een wet, een verordening of het desbetreffende contract en die de terbeschikkingstelling ervan aan een derde verbieden. Vertrouwelijke informatie omvat ondermeer persoonlijke, technische, financiële, commerciële informatie, of informatie met betrekking tot de werking van een Partij of een derde.

### Art 13. Mid-term review

1. Gelet op de lange looptijd van het Contract, zullen de Staat en Infrabel de uitvoering van het Contract vijf jaar na de inwerkingtreding ervan gezamenlijk analyseren en evalueren door middel van een mid-term review.
2. De omvang van de wijzigingen die bij de mid-term review mogelijk zijn, wordt gespecificeerd in artikel 105 van hoofdstuk IV.
3. De Partijen zullen in maart 2027 beginnen met de voorbereiding van de mid-term review.
4. De Partijen stellen alles in het werk om de mid-term review binnen twaalf maanden na het begin ervan af te ronden.

Desgevallend kunnen de Partijen het Contract of de Bijlagen ervan wijzigen overeenkomstig artikel 14.

### Art 14. Wijziging van het Contract en zijn Bijlagen

1. In geval van Overmacht of Exogene factoren heeft de betrokken Partij het recht om wijzigingen aan het Contract te verkrijgen teneinde desgevallend het economisch evenwicht tussen de financiële middelen die krachtens het Contract aan Infrabel zijn toegekend en de verplichtingen van Infrabel te herstellen. Desgevallend kunnen de Partijen het Contract of de Bijlagen ervan wijzigen, mits de voorwaarden in artikel 14.2 daarbij worden nageleefd.
2. Onverminderd artikel 14.1 kunnen de Partijen wijzigingen aanbrengen aan de bepalingen van het Contract of een of meer van de Bijlagen, mits aan de volgende cumulatieve voorwaarden is voldaan:
  - a. De wijzigingen moeten in overeenstemming blijven met de bepalingen van het Referentiekader.
  - b. De wijzigingen mogen het voorwerp van het Contract niet wezenlijk wijzigen. Een wezenlijke wijziging is een wijziging die het economische evenwicht van het Contract in belangrijke mate wijzigt ten gunste van een van de Partijen op een wijze die aanvankelijk niet in het Contract was voorzien.
3. De Partijen stellen elkaar zo spoedig mogelijk in kennis indien zij het Contract of een of meer van de Bijlagen ervan wensen te wijzigen. De Partijen zijn dan verplicht te goeder trouw opnieuw te onderhandelen om de voorwaarden van het Contract aan te passen.
4. De bepalingen van dit Contract en de Bijlagen ervan (behalve de Bijlagen waarvan sprake in artikel 5.4) kunnen alleen worden aangepast, gewijzigd, aangevuld of beperkt door de ondertekening van een bijakte door de bevoegde vertegenwoordigers van beide Partijen, overeenkomstig de Wet van 21 maart 1991.

In deze bijakte moet uitdrukkelijk worden vermeld welke bepalingen van dit Contract of de Bijlagen ervan worden aangepast, gewijzigd, aangevuld of beperkt en op welke wijze.



5. De wijzigingen van de in artikel 5.4 bedoelde Bijlagen vallen niet onder de toepassing van dit artikel en worden meegedeeld op basis van een tussen de contactpersonen uitgewisseld schriftelijk document.

#### Art 15. Contractuele wanprestatie

1. De artikelen 5.90 en 5.91 van het Burgerlijk Wetboek zijn niet van toepassing op dit Contract. De Partij jegens wie een verplichting van dit Contract niet wordt nagekomen, kan slechts de uitvoering van de verplichting nastreven en in voorkomend geval schadevergoeding eisen overeenkomstig artikel 3, §3 van de Wet van 21 maart 1991 en overeenkomstig artikel 5.240 van het Burgerlijk Wetboek.
2. De Partij die zich wil beroepen op de contractuele wanprestatie van de andere Partij, stelt de andere Partij schriftelijk in kennis van de schending van de bepalingen van het Contract en van alle omstandigheden die nuttig zijn om deze schending te begrijpen. Vanaf deze kennisgeving, verbinden de partijen zich ertoe alles in het werk te stellen om deze schending van het contract in der minne op te lossen. Daartoe plegen ze elk nuttig overleg, binnen een redelijke termijn, na bovenbedoelde kennisgeving, onverminderd de mogelijkheid om de vergoeding van eventuele schade te vorderen indien de contractuele wanprestatie niet in der minne kan worden opgelost.
3. De in de artikelen 8 en 9 van het Contract bedoelde omstandigheden vormen geen contractuele wanprestatie.

#### Art 16. Procedure en berekening van de termijnen

1. Tenzij anders overeengekomen, geschiedt elke kennisgeving van een Partij aan de andere Partij schriftelijk of mondeling en, in het tweede geval, wordt die schriftelijk bevestigd.
2. Alle termijnen in het Contract worden berekend in kalenderdagen, tenzij anders vermeld.

#### Art 17. Deelbaarheid

1. De bepalingen van dit Contract moeten zoveel mogelijk geïnterpreteerd worden in de zin dat zij geldig en tegenstelbaar zijn volgens het toepasselijke recht.
2. Indien een bepaling of een deel van een bepaling van dit Contract of van een ter uitvoering daarvan gesloten overeenkomst nietig, ongeldig of niet-tegenstelbaar wordt bevonden, maakt zulks de overige bepalingen (of delen daarvan) van dit Contract of van een ter uitvoering daarvan gesloten contract op generlei wijze nietig, ongeldig of niet-tegenstelbaar, die tussen de Partijen geldig blijft, met uitzondering van de nietige, ongeldige of niet-tegenstelbare bepaling of het nietige, ongeldige of niet-tegenstelbare deel van die bepaling.
3. In voorkomend geval wordt de nietige, ongeldige of niet-tegenstelbare bepaling of een deel daarvan van rechtswege vervangen door de wettelijke, geldige en tegenstelbare bepaling die qua inhoud, strekking en doel het meest met de oorspronkelijke bepaling of een deel daarvan overeenstemt.
4. Indien de nietige, ongeldige of niet-tegenstelbare bepaling of een deel ervan niet van rechtswege kan worden vervangen door een wettelijke bepaling, zullen de partijen ervoor zorgen dat de betrokken bepaling wordt vervangen door een geldige bepaling die, met inachtneming van de wet en de statuten van Infrabel, gevolgen sorteert die zo dicht mogelijk aanleunen bij die van de nietige bepaling.



### Art 18. Onderverdeling volgens titel

De onderverdeling van het Contract in verschillende hoofdstukken en artikelen, alsmede de benamingen daarvan, zijn slechts indicatief en hebben geen enkele invloed op de inhoud of de strekking van de bepalingen, noch op de rechten en verplichtingen die daaruit voortvloeien.

### Art 19. Contactpersonen

De contactpersonen voor de uitvoering van dit Contract zijn vermeld in bijlage III - Contactpersonen en verantwoordelijken.

### Art 20. Geschillenregeling

1. De Partijen komen overeen dat elke onenigheid of geschil met betrekking tot het Contract, en ondermeer met betrekking tot de interpretatie of de toepassing ervan, voorafgaand aan elke vordering in rechte, moet worden voorgelegd voor overleg tussen de gedelegeerd bestuurder van Infrabel en een vertegenwoordiger van de minister, waarop ook een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit en Vervoer aanwezig is. Daartoe stuurt de meest gereede Partij een aangetekende brief aan de andere Partij, ter attentie van hetzij de gedelegeerd bestuurder van Infrabel, hetzij de voor Infrabel bevoegde minister.
2. De betrokken personen (of hun lasthebbers) doen inspanningen om de onenigheid of het geschil binnen een termijn van dertig (30) kalenderdagen, na hiervan schriftelijk in kennis gesteld te zijn geweest, te regelen. De Partijen kunnen deze periode in onderling overleg en schriftelijk verlengen.
3. Overeenkomstig de voorgaande alinea's genomen beslissing van de Partijen over hun onenigheid of geschil met betrekking tot het Contract is bindend voor de Partijen en wordt door hen nageleefd en ten uitvoer gelegd.
4. Indien de betrokken personen (of hun lasthebbers) niet binnen bovengenoemde termijnen tot overeenstemming komen, kunnen zij, zonder dat deze termijnen afbreuk doen aan de verjaringstermijnen, hun onenigheid of geschil met betrekking tot het Contract aanhangig maken overeenkomstig artikel 21.

### Art 21. Toepasselijk recht - Beroep in rechte

Dit Contract wordt opgesteld en geïnterpreteerd overeenkomstig het Belgisch recht. Alle geschillen die niet door de Partijen worden opgelost, vallen onder de uitsluitende bevoegdheid van de rechtbanken van Brussel.

## II. Transversale doelstellingen

Doelstelling 1: Spoorveiligheid, globale veiligheid, beveiliging en risicopreventie

### Art 22. Context, doelstellingen en verbintenissen

De veiligheid van de spoorexploitatie wordt geregeld door specifieke wetgeving en een goed uitgebouwd Europees kader. De veiligheid staat onder toezicht van een onafhankelijke National Security Authority, in België de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS).

Infrabel beschikt – net als zijn klanten - over een Veiligheidsbeheersysteem dat is goedgekeurd door DVIS. Als geheel omvatten zij alle nodige maatregelen om een hoog veiligheidsniveau voor het treinverkeer te waarborgen.

Infrabel hecht veel belang aan de veiligheid van zijn personeel en aan de veiligheid van derden.

De beveiliging omvat alle maatregelen die bedoeld zijn om de kritieke assets van Infrabel, i.e. de infrastructuur, gebouwen, zijn personeel en IT-systemen, te beschermen tegen kwaadwillige daden.

De staat en Infrabel zijn het eens over de doelstelling om een hoog veiligheidsniveau op het Belgische spoornet te handhaven.

Infrabel verbindt zich ertoe - op basis van zijn eigen bevoegdheidsdomein - de volgende doelstellingen te verwezenlijken (meer details in Bijlage II):

- De veiligheid van de passagiers garanderen overeenkomstig de door de Europese autoriteiten vastgestelde drempels;
- Ambitie van nul doden en nul gewonden voor de veiligheid van het Infrabel personeel ;
- Realisatie van het Masterplan ETCS overeenkomstig de geldende wetgeving.

Infrabel verbindt zich er eveneens toe alle in dit hoofdstuk voorziene specifieke plannen op te stellen of bij te werken, met inbegrip van

- Crisisbeheerplan (2023)
- Actieplan seinvoorbijrijdingen (update 2025)
- Actieplan beveiliging overwegen (update 2023)
- Actieplan trespassing (update 2024)
- Suicidepreventieplan (update 2024)
- Beheer informatiebeveiliging (cybersecurity)

De acties en modaliteiten om deze doelstellingen te verwezenlijken worden beschreven in de artikelen 23 tot en met 37.

### Art 23. Veiligheid en beveiliging

De spoorwegexploitatieveiligheid wordt gedefinieerd als het geheel van maatregelen (barrières) die door het spoorwegsysteem (infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen) worden genomen om een voldoende veiligheidsniveau te verzekeren om de exploitatie van het spoorwegsysteem (treinverkeer) mogelijk te maken.

Andere belangrijke veiligheidsaspecten hebben betrekking op de veiligheid van het personeel en derden.

De beveiliging omvat alle maatregelen die bedoeld zijn om de kritieke assets van Infrabel, i.e. infrastructuur/gebouw, personeel en IT, te beschermen tegen kwaadwillige daden.

De spoorwegexploitatieveiligheid is maatschappelijk gezien een terechte eis en is ook één van de aspecten die het spoor aantrekkelijk maken. Infrabel heeft de plicht om de grote risico's op het spoornet in kaart te brengen, ze te integreren in zijn globale risicoanalyse en ze op een proactieve en gepaste manier te beheren en transparantie en coherentie van de genomen maatregelen te verzekeren.

Om aan deze verwachting te voldoen, vereist de exploitatieveiligheid zowel een integrale aanpak - d.w.z. gericht op zowel preventieve als reactieve maatregelen om het hoofd te bieden aan de evoluerende verschijnselen op het vlak van onveiligheid - als een geïntegreerde aanpak, aangezien daarvoor, met inachtneming van ieders bevoegdheden, de samenwerking en coördinatie van de spoorwegoperatoren, overheden en diverse bevoegde diensten noodzakelijk is.

De veiligheidscultuur, het risicobeheer en het crisisbeheer zijn dan ook perfecte voorbeelden van zo'n integrale en geïntegreerde aanpak.

#### Art 24. Veiligheidscultuur

De veiligheidscultuur verwijst naar de interactie tussen de vereisten van het veiligheidsbeheersysteem, de manier waarop mensen die vereisten begrijpen, de beslissingen die ze nemen en hoe ze zich gedragen.

Een positieve veiligheidscultuur berust op het gedeelde engagement van alle medewerkers binnen het bedrijf om hun werk steeds veilig uit te voeren, onder meer wanneer ze geconfronteerd worden met concurrerende doelstellingen.

- Veiligheid blijft de eerste prioriteit van Infrabel. Het bedrijf creëert daartoe het kader om de melding van incidenten, informatiedoorstroming en terugkoppeling bij het kaderpersoneel en alle werknemers te garanderen. Infrabel scheidt voor zijn personeel de nodige voorwaarden om veilig te kunnen werken.
- Infrabel zet in op de veiligheid buiten de onderneming, bij dienstverleners en leveranciers. Het informeert en waarborgt contractueel dat deze laatste, evenals hun onderaannemers, zijn veiligheidsbeleid naleven. Infrabel moedigt veilig gedrag aan en werkt samen met externe partijen om een geschikte werkomgeving te creëren om veilig te kunnen werken, in het bijzonder in de nabijheid van het spoor.
- Infrabel hanteert een lerende aanpak en benut daarvoor de feedback en analyses die na een ongeval/incident worden uitgevoerd. Het past daarenboven een gepast beleid toe ingeval van grove nalatigheid, opzettelijke overtredingen en vernielingen die de spoorveiligheid ernstig aantasten.
- Veilig gedrag en initiatieven om de veiligheid te vergroten, worden vastgelegd en gedeeld binnen en buiten de organisatie.
- Werknemers op alle niveaus van de organisatie werken actief mee om de principes en praktijken die positieve veiligheidscultuur stimuleren, verder te ontwikkelen, aan te moedigen en te evalueren.

#### Art 25. Risicobeheer

Infrabel voert de nodige audits, inspecties en controles uit om het globale risicobeheer te verbeteren. Infrabel past een globaal risicobeheer toe dat geïntegreerd is in de structuur, de processen, de doelstellingen, de strategie en de activiteiten van de onderneming. Dit globaal risicobeheer legt de nadruk op waardecreatie en omvat andere daarmee verband houdende principes, zoals de

voortdurende verbetering, de betrokkenheid van de stakeholders, de afstemming met de context van de organisatie en de inachtneming van menselijke en culturele factoren.

Met deze globale risicoaanpak wordt onder meer rekening gehouden bij de prioritisering van de actieplannen met betrekking tot de verschillende aspecten van de veiligheid en beveiliging, alsook bij de monitoring van de risico's op exploitatieongevallen.

## Art 26. Crisisbeheer

Infrabel maakt werk van een voortdurende verbetering van zijn proactief en geïntegreerd crisisbeheer om de crisisbeheeracties te structureren en te standaardiseren.

Crisisbeheer is het geheel aan organisatorische, procedurele en materiële voorzieningen die de organisatie op een crisis voorbereidt, deze zo goed mogelijk tracht te voorkomen en bij het optreden van een crisis de gevolgen ervan beperkt door zo snel mogelijk terug te keren naar de normale toestand.

Infrabel bereidt zich voor om eventuele toekomstige crisissituaties efficiënt, professioneel, objectief en op basis van een gestructureerde communicatie te beheren. Hiertoe stelt Infrabel een Crisisbeheerplan op. Het is noodzakelijk de bestaande plannen te consolideren en op elkaar af te stemmen om een integraal en geïntegreerd crisisbeheer mogelijk te maken. Dit crisisbeheerplan wordt uiterlijk in 2023 voltooid. Dit crisisbeheerplan wordt regelmatig bijgewerkt op basis van feedback, d.w.z. na analyse van eventuele storingen en verbeteringen bij het beheer van een echte crisis (of tijdens oefeningen) en door gepaste maatregelen te nemen om te voorkomen dat ze zich in de toekomst opnieuw voordoen. Dit plan wordt aan de Voogdijoverheid voorgelegd.

Infrabel werkt actief samen met de verschillende overheden en partners die bij de crisis betrokken zijn en stemt met hen af, om zo goed mogelijk het hoofd te bieden aan de crisissituatie.

Infrabel neemt proactief de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat al zijn interne én externe stakeholders correct en coherent worden geïnformeerd over de lopende crisis en hoe die verder evolueert. Infrabel houdt (via gepaste kanalen) tevens zijn personeel en zijn klanten op de hoogte en communiceert aan het grote publiek via zijn website en sociale media.

## Art 27. Exploitatieveiligheid

- Infrabel maakt samen met de hele sector actief werk van de identificatie van de grote risico's op het spoornet, onder meer via zijn verschillende Safety-actieplannen en specifieke risicoanalyses. Deze laten de infrastructuurbeheerder toe (technische of operationele) oplossingen te bepalen, te beoordelen en aan te bieden om het risiconiveau te verminderen en aanvaardbaar te maken. Infrabel stelt dagelijks alles in het werk om het treinverkeer volgens een hoog veiligheidsniveau te laten verlopen. Dit globale veiligheidsniveau moet in overeenstemming zijn met de wettelijke voorschriften en moet worden verzekerd in nauwe samenwerking met de spoorwegondernemingen en de verschillende stakeholders.
- De aanbevelingen van de DVIS, het Onderzoeksorgaan en de feedback van binnen de onderneming of van zijn klanten of stakeholders naar aanleiding van incidenten moeten door Infrabel worden beschouwd als richtlijnen voor preventieve en corrigerende maatregelen op het gebied van spoorveiligheid en worden beoordeeld in het kader van het globale risicobeheer.
- Om het veiligheidsniveau op het spoornet verder te verhogen, werkt Infrabel verder aan de modernisering van zijn infrastructuur, seininrichting en de uitrol van de ERTMS-technologie op het spoornet en zijn rollend materieel, met naleving van de wettelijke termijnen en het implementatieplan. Aangezien het systeem steunt op de grondinfrastructuur en boorduitrusting

en de interactie tussen beide, zal elk probleem dat zich voordoet bij de uitrol bij Infrabel of wordt gemeld door een operator, zo snel mogelijk aan de bevoegde overheden worden gemeld.

In het bijzonder wat de seinvoorbijrijdingen betreft, streeft Infrabel, met de uitrol van ETCS op het spoornet en in samenwerking met alle ondernemingen, ernaar om het risico verbonden aan dit type incidenten te verminderen. Infrabel onderzoekt elke seinvoorbijrijding en plant prioritair, op basis van die analyses, nieuwe acties om het aantal seinvoorbijrijdingen waarbij het potentieel botsingspunt wordt bereikt, te beperken.

Binnen dit kader zet Infrabel de uitvoering verder van zijn *actieplan inzake seinvoorbijrijdingen*, dat steunt op 3 pijlers: onderzoek & analyse (problematiek begrijpen), verbetering van werkomgeving en uitrusting en sensibilisering van het veiligheidspersoneel.

Het plan dat van kracht is op het ogenblik dat dit contract wordt gesloten, dateert van 2021 en wordt om de 4 jaar bijgewerkt.

In 2025 zal Infrabel aan de DVIS een bijgewerkte versie voorleggen van het huidige actieplan en van zijn ambitie om het aantal seinvoorbijrijdingen waarbij het potentieel botsingspunt wordt bereikt, te beperken; en zal het de FOD Mobiliteit en Vervoer hiervan op de hoogte brengen. Dit plan wordt uitgevoerd met de middelen die hiervoor in de investeringsplannen en het financieel plan van Infrabel worden voorzien.

Naast zijn eigen doelstellingen om de seinvoorbijrijdingen waarbij het potentieel botsingspunt wordt bereikt te beperken, werkt Infrabel samen met de verschillende spoorwegondernemingen om de seinvoorbijrijdingen die aan de spoorwegondernemingen toe te schrijven zijn, te analyseren en oplossingen voor te stellen.

Infrabel rapporteert elk trimester aan de Staat over de seinvoorbijrijdingen, alsmede elk jaar in het jaarlijks veiligheidsverslag.

#### Art 28. Veiligheid van het personeel

- Infrabel leeft alle geldende wettelijke normen inzake de veiligheid van de werknemers die voor de spoorwegsector werken, na. Infrabel volgt de aanbevelingen van de verschillende comités en instellingen die zijn opgericht om de bescherming en de veiligheid van de werknemers te garanderen, en neemt initiatieven om ervoor te zorgen dat de aanbevelingen worden nageleefd en voortdurend worden verbeterd.
- Om de veiligheid van de werknemers die voor de spoorwegsector werken, te verzekeren, houdt Infrabel rekening met de technologische evolutie van het materieel dat op zijn spoornet rijdt en met de technologische evolutie van de seininrichting op het spoornet, zodat de procedures voor de beveiliging van het personeel en de onderaannemers op zijn werven optimaal op elkaar afgestemd zijn. Infrabel zal de nodige technische tools en uitrustingen ontwikkelen om zijn personeel (en dat van de onderaannemers van Infrabel die op het spoorwegdomein actief zijn) nog beter te beveiligen, bij voorkeur om menselijke tussenkomsten te beperken bij de beveiliging van werven of tijdens schouwingen.

#### Art 29. Veiligheid van derden – Overwegen

De problematiek rond ongevallen aan overwegen (OW) is een maatschappelijk probleem dat niet uitsluitend behoort tot de verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder, maar een grote impact heeft op zijn organisatie. De infrastructuurbeheerder speelt echter, als verantwoordelijke voor de installatie, een belangrijke rol om risico's te voorkomen en in de bewustmaking van de gevaren. Infrabel neemt hiertoe passende maatregelen en ziet erop toe dat de installaties met betrekking tot de spoorinfrastructuur correct werken.

Daarvoor maakt Infrabel, met de middelen die hiervoor worden voorzien in zijn financieel plan en investeringsplannen, verder werk van de verschillende bestaande maatregelen om de openbare

overwegen die door Infrabel worden beheerd, nog beter te beveiligen en versterkt het die maatregelen – via zijn *Actieplan tot beveiliging van de overwegen*, waarvan in 2023 een bijgewerkte versie aan de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt voorgelegd.

- Voor de overwegen buiten de havengebieden verfijnt Infrabel zijn statistisch model om voor elke overweg een potentiële ongevalsrisicoscore gebaseerd op verschillende parameters (accidentologie, optreden van het risico, impact op de weg-, fiets- en voetgangersmobiliteit, impact op de stiptheid) te bepalen, waarmee kan worden geobjectiveerd welke OW prioritair moeten worden afgeschaft of waarvoor andere maatregelen moeten worden genomen om de veiligheid te verbeteren. Infrabel zal actief samenwerken met de FOD Mobiliteit en Vervoer om dit nieuwe statistische model optimaal te benutten in zijn strategie ter verbetering van de veiligheid aan de overwegen.
- Wat de overwegen in de havengebieden betreft, zet Infrabel eveneens zijn initiatieven en acties voort (onder meer op het vlak van sensibilisering) om de risico's in deze specifieke gebieden te beperken, en werkt het hiervoor in nauw overleg met de havenbesturen en de betrokken actoren (gemeente, wegbeheerder, spoorwegondernemingen, ...).

De afschaffing van een OW is, naast andere maatregelen, een beveiligingsmaatregel die naar behoren moet worden gemotiveerd, rekening houdend met de criteria die door het wettelijk kader zijn vastgelegd. De analyse van de impact van een afschaffing moet de gevolgen van de afschaffing voor het spoor-, weg-, fiets- en voetgangersverkeer en de gevolgen voor de openbare omgeving omvatten, zo nodig in een gebied dat verder reikt dan het grondgebied van de getroffen gemeente. In het kader van de afschaffing van de OW, houdt Infrabel ook rekening met de financiële impact van elke voorgestelde afschaffing, en werkt het hiervoor in nauw overleg met de betrokken wegbeheerder en lokale besturen. In dit plan zet Infrabel ook zijn sensibiliseringsacties gericht op het grote publiek en/of verschillende doelgroepen (scholen, gemeenten, vrachtwagenbestuurders, ...), voort, met de middelen die hiervoor in het financieel plan van Infrabel worden voorzien.

Aangezien het gedrag van de weggebruikers (niet-naleving van de verkeersregels, onvoorzichtigheid, verstrooidheid, enz.) verantwoordelijk is voor het merendeel van de ongevallen/incidenten aan overwegen, worden ook andere acties bestudeerd en uitgevoerd om de overwegen nog beter te beveiligen. De Staat en Infrabel nemen, elk binnen hun eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid, de nodige maatregelen in dit verband. Dit kunnen wetgevende initiatieven zijn, maar ook een samenwerking met de politiezones, de Spoorwegpolitie en Securail, boven op de acties die deze laatsten elk onafhankelijk in het kader van hun opdracht ondernemen.

### Art 30. Veiligheid van derden - Trespassing/indringing

Spoorlopen is een maatschappelijk probleem dat verder reikt dan de verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder alleen, maar een grote impact heeft op zijn organisatie.

Om het spoorlopen op het spoornet tegen te gaan, is er een specifiek *actieplan "spoorlopen"* ontwikkeld met als doel de hotspots op het spoorwegdomein in kaart te brengen en verder te beveiligen. Het wordt beheerd door Infrabel en steunt op 3 pijlers (sensibilisering, beveiliging en repressieve maatregelen).

Infrabel neemt, met de steun van de voogdijoverheid, alle nodige stappen om protocollen af te sluiten met het parket en de politiediensten, om de interventietijden en dus de impact op het treinverkeer in geval van een persoonsaanrijding zoveel mogelijk te beperken.

In 2024 legt Infrabel, op basis van de veiligheidsstudies die het om de vier jaar uitvoert, de FOD Mobiliteit en Vervoer een plan voor de uitrol van preventieve maatregelen voor en voert het dit plan uit met de middelen die daarvoor in zijn financieel plan en de investeringsplannen worden voorzien.

### Art 31. Zelfdoding

Zelfdoding is een maatschappelijk probleem dat verder reikt dan de verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerder alleen, maar een grote impact heeft op zijn organisatie.

Voor de strijd tegen (pogingen tot) zelfdoding op het spoornet is er een specifiek actieplan ontwikkeld met als doel de hotspots op het spoorwegdomein in kaart te brengen en verder te beveiligen. Infrabel legt, op basis van de veiligheidsstudies die het om de vier jaar uitvoert, de FOD Mobiliteit en Vervoer een plan voor de uitrol van preventieve maatregelen voor en voert dit plan stapsgewijs uit met de middelen die daarvoor in zijn financieel plan en zijn investeringsplannen worden voorzien. De volgende globale veiligheidsstudie (die bedoeld is om de evolutie van de hotspots in de tijd op te volgen) vindt plaats in 2024.

### Art 32. Beveiliging

Infrabel garandeert de opvolging van de antiterreurmaatregelen die door de Staat worden opgelegd in het kader van de beveiliging van de nationale kritieke installaties en van de cyberbeveiliging, en neemt, in functie van de middelen die daarvoor in zijn financieel plan en zijn investeringsplannen voorzien zijn, de nodige maatregelen indien zijn veiligheidsvoorzieningen op de betrokken punten dienen te worden aangepast overeenkomstig de vereisten van de bevoegde overheden. Infrabel stelt minstens een keer per jaar en bij elke belangrijke aanpassing een opvolging van zijn veiligheidsaanpassingen voor aan de bevoegde overheden.

### Art 33. Beveiliging van de nationale kritieke installaties

Infrabel levert volledige medewerking aan de sectorale overheid zodat deze in staat is om haar verplichtingen zoals beschreven in de wet van 1 juli 2011 betreffende de beveiliging en bescherming van de kritieke infrastructuren en in de wet van 7 april 2019 tot vaststelling van een kader voor de beveiliging van netwerk- en informatiesystemen van algemeen belang voor de openbare veiligheid uit te voeren.

Infrabel maakt verder werk van de beveiliging van de gebouwen die onderdak bieden aan de nationale kritieke infrastructuur overeenkomstig *de veiligheidsplannen van de exploitant* die zijn ingediend bij de FOD Mobiliteit en Vervoer in het kader van de wet van 1 juli 2011.

Elke herziening van deze veiligheidsplannen gebeurt in overleg met de FOD Mobiliteit en Vervoer, op basis van een organisatorische wijziging binnen Infrabel of een beslissing van de bevoegde overheden die onder meer betrekking heeft op de verplaatsing van een aantal van deze kritieke sites of naar aanleiding van de vernieuwing door de sectorale overheid van het proces voor de bepaling van de kritieke nationale sites.

Indien de verplichtingen van Infrabel in dit verband worden uitgebreid, zal voor de uitvoering van de betrokken maatregelen voor eventuele nieuwe kritieke nationale sites (of voor de versterking van maatregelen in de bestaande sites) die bij Infrabel worden aangemeld, moeten worden voorzien in een specifieke toelage van de Staat (investerings- of exploitatietoelage).

### Art 34. Kabeldiefstal

Kabeldiefstal is een maatschappelijk probleem dat een grote impact heeft op de organisatie van de infrastructuurbeheerder (veiligheid en exploitatievoorwaarden, stiptheid, enz.), maar niet enkel tot zijn verantwoordelijkheid behoort. Dit probleem vereist een multidisciplinaire aanpak. Het is van essentieel belang dat de federale politie (via de Spoorwegpolitie) hierbij betrokken wordt, en dat die aanpak verloopt in nauwe samenwerking met de NMBS.



Infrabel van zijn kant zet de verschillende maatregelen en initiatieven voort om kabeldiefstal te voorkomen en (beter) op te sporen. Deze maatregelen maken deel uit van een meer algemeen actieplan dat afhangt van de beschikbare budgetten en dat zowel inhoudelijk als wat de locaties betreft op pragmatische wijze moet worden bijgewerkt in functie van de misdrijven die zich voordoen.

### Art 35. Cybersecurity

Door de toenemende integratie van zijn activiteiten in IT-netwerken (zoals seininrichting, de bediening van de bovenleiding vanop afstand, het realtime-beheer van het treinverkeer en GSM-R), wordt Infrabel een zeer waarschijnlijk doelwit voor cybercriminelen. Infrabel voldoet aan de toepasselijke wet van 7 april 2019 inzake het NIS (Network Information System), op grond waarvan de bevoegde minister Infrabel heeft aangewezen als aanbieder van een essentiële dienst. Na zijn huidige risiconiveau te hebben bepaald en in functie van de waarschijnlijke evolutie ervan, legt Infrabel zijn *Information Security Policy* (ISP) voor aan de FOD Mobiliteit en Vervoer en implementeert het op een transversale manier, een informatiebeveiligingsbeheersysteem of Information Security Management System (ISMS).

Infrabel gebruikt de ISO 27001-norm als referentie, naast andere specifieke normen die van toepassing zijn in industriële domeinen.

Gelet op de voortdurende evolutie van de cybercriminaliteit en in overeenstemming met de vereisten van de NIS-wet, wordt Infrabel om de drie jaar door een geaccrediteerd beoordelingsorgaan geauditteerd, met onder meer een audit die in 2025 zal plaatsvinden. De eerste audit terzake ging in 2022 van start. De externe auditverslagen worden van zodra ze door de bevoegde beheersorganen werden gevalideerd in de loop van 2023 aan de Voogdijoverheid voorgelegd. Infrabel stelt alles in het werk om aan de conclusies van deze audit te voldoen.

Elk incident dat verband houdt met de cyberbeveiliging, moet worden gemeld aan het Centrum voor Cybersecurity België (CCB), de Voogdijoverheid en het Nationaal Crisiscentrum.

### Art 36. Classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen

Infrabel levert volledige medewerking aan de overheden bepaald in de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen, opdat deze overheden het systeem van veiligheidsverificaties en veiligheidsadviezen (“screening”) kunnen implementeren overeenkomstig voormelde wet en indien zij dit nodig achten, te optimaliseren.

### Art 37. Museumspoorlijnen

Overeenkomstig de wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen, die de bepalingen met betrekking tot de exploitatie van deze lijnen regelt, stelt Infrabel de kandidaat-operatoren die daarom verzoeken, in het kader van het verkrijgen van een vergunning om een dergelijke lijn uit te baten, tegen vergoeding een infrastructuurdeskundige ter beschikking voor het uitvoeren van een technische controle van de sporen, de overwegen en de kunstwerken.



## Doelstelling 2: Stiptheid

### Art 38. Context, doelstellingen en verbintenissen

Een kwaliteitsvolle dienstverlening vereist dat de treinen stipt volgens de vastgestelde en gepubliceerde dienstregeling rijden.

De stiptheid hangt onder andere af van meerdere factoren die rechtstreeks beheersbaar zijn, hetzij door Infrabel, hetzij door de spoorwegondernemingen. Tot de factoren die door Infrabel beheersbaar zijn, behoren de betrouwbaarheid van de infrastructuur, de regeling van het treinverkeer in normale en verstoorde omstandigheden, de organisatie en het beheer van de onderhouds- en vernieuwingswerken op deze infrastructuur, de validatie van een robuust treinverkeer en de operationele discipline die bij de uitvoering van deze taken aan de dag wordt gelegd.

Er zijn ook factoren die losstaan van de normale exploitatie van het spoorwegsysteem, zoals incidenten en ongevallen met derden, kwaadwillige daden, uitzonderlijke weersomstandigheden en andere. Infrabel heeft hierop geen rechtstreekse controle maar draagt bij om deze storende factoren en hun impact tot een minimum te helpen beperken.

De Staat en Infrabel streven samen naar een betere stiptheid van de treinen op het Belgische net.

In samenwerking met zijn klanten en op basis van zijn eigen bevoegdheidsdomein verbindt Infrabel zich ertoe de volgende doelstellingen te verwezenlijken (meer details in Bijlage II):

- Stiptheid van het binnenlandse reizigersverkeer: 90,6% van de treinen met minder dan 6 minuten vertraging in 2027 en 91% in 2032;
- Minuten vertraging te wijten aan Infrabel:
  - o Reizigersverkeer: 362.000 in 2027 en 342.000 in 2032
  - o Goederenverkeer: 89.000 in 2027 en 85.000 in 2032.

Infrabel verbindt zich er ook toe om:

- Het "Punctuality Improvement Program" tegen de mid-term review te actualiseren;
- Acties te bepalen om de stiptheid van de verschillende sectoren (binnenlands reizigersvervoer, internationaal reizigersvervoer en vrachtvervoer) te verbeteren;
- Deel te nemen aan het Europees overleg over de trans-Europese corridors en de Time Table Redesign.

De acties en modaliteiten om deze doelstellingen te verwezenlijken worden beschreven in de artikelen 39 tot en met 41.

### Art 39. Stiptheid van het binnenlands reizigersvervoer

Treinen op tijd: dit is een voorwaarde om te evolueren naar een groter gebruik van het openbaar vervoer. Om een modal shift naar de trein te bewerkstelligen, moet de reiziger inderdaad een kwalitatieve dienstverlening krijgen, waarvan stiptheid een belangrijk onderdeel is.

Om een stipte treindienst te bereiken, brengt Infrabel verbeteringen aan in alle bedrijfsprocessen:

- De planmatige uitwerking van een robuuste dienstregeling vormt de basis voor een conflictvrij treinverloop (*Cfr Artikel 86. Toewijzing van de capaciteit*);
- Een accuraat onderhoud van de verschillende componenten van het spoornet zorgt voor minder technische incidenten en minder ongeplande interventies die het treinverkeer verstoren (*Cfr Domein 2: Asset management*)

- Een efficiënt beheer van het treinverkeer in een verstoorde situatie (*Cfr Artikel 102. Realtime verkeersbeheer*).

Om de impact van de versturende factoren te kunnen milderen, bestaan er actieplannen in het kader van het gezamenlijk door Infrabel en NMBS opgestelde “Punctuality Improvement Program” (PIP). Een gezamenlijk beheer van de twee bedrijven is namelijk noodzakelijk om, op basis van hun bevoegdheidsgebied(en), de algemene stiptheid te verbeteren. De toepassingsgebied van het PIP is het binnenlands reizigersverkeer, maar de maatregelen in dit programma zullen ook een positieve impact hebben op de stiptheid van het internationaal reizigersverkeer en van het (internationaal) goederenverkeer.

Het PIP steunt op 3 soorten hefboomen:

- **Structurele hefboomen**, die (soms aanzienlijke) investeringen of structurele veranderingen in het aanbod vereisen, in het algemeen om problemen op te lossen die verband houden met:
  - De afstemming van de beschikbare capaciteit met de vervoersplannen (reistijden, buffers, enz.);
  - Incidenten met de infrastructuur of rollend materieel die te wijten zijn aan assets.
- **Operationele hefboomen**, die steunen op de operationele uitmuntendheid binnen de NMBS en Infrabel, zonder structurele wijzigingen. Deze hefboomen hebben als doel de processen te verbeteren en de tools, teams en competenties te versterken;
- **Hefboomen met betrekking tot derden**, die een sterke betrokkenheid vanwege verschillende stakeholders buiten de NMBS en Infrabel vereisen, in het algemeen om een aantal oorzaken door derden aan te pakken (diefstal, spoorlopen, persoonsongevallen).

Infrabel stelt, in nauwe samenwerking met de NMBS en de mogelijk betrokken operatoren, ten laatste tijdens de voorbereiding van de mid-term review, een actualisatie van dit PIP-plan voor aan de Voogdijoverheid. Op basis hiervan stelt Infrabel een actieplan voor en implementeert het de maatregelen die, na overleg met de Voogdijoverheid, als meest relevant en doeltreffend worden beschouwd binnen de grenzen van de toegekende toelagen.

#### Art 40. Stiptheid van het internationaal reizigersverkeer

Infrabel speelt een actieve rol in het overleg met de buurnetten om zo kwalitatief mogelijke rijpaden te verzekeren. Zo neemt Infrabel deel aan werkgroepen die als doel hebben de rijpaden internationaal beter op elkaar af te stemmen. Ook bestudeert het samen met de spoorwegoperatoren de oorzaken van vertragingen op het Belgische net en werkt het actieplannen uit om de stiptheid voor het internationaal treinverkeer op zijn eigen net te verbeteren.

#### Art 41. Stiptheid van het (internationaal) goederenverkeer

Stiptheid vormt voor de goederenoperator een belangrijke schakel in de concurrentiepositie ten opzichte van het vervoer over de weg.

In deze vervoerssector spelen andere factoren zoals flexibiliteit en betrouwbaarheid een mogelijk nog grotere rol dan bij het reizigersvervoer, gelet op de economische belangen die meespelen. Flexibiliteit betekent de capaciteit van Infrabel om het inleggen van extra treinen in functie van het productieproces van de industrie te kunnen faciliteren. Betrouwbaarheid betekent stabiliteit van vertrek- en aankomsttijden. De hinder veroorzaakt door storingen aan de spoorweginstallatie en de impact van infrastructuurwerken moet beperkt blijven in de mate date de vervoerder een alternatieve route heeft om de klant te bevoorraden. Infrabel werkt in overleg met de naburige netwerken om kwalitatieve rijpaden te garanderen en ervoor te zorgen dat de trein zijn internationale rijpad kan behouden zoals gepland.

Infrabel neemt proactief deel aan het overleg met betrekking tot de verschillende transeuropese corridors waarvan het deel uitmaakt om de stiptheid te waarborgen. Infrabel zal deelnemen aan de werkzaamheden die door Europa zullen worden opgestart met betrekking tot het "Time Table Redesign" (*Cfr Artikel 87. Naar een rijpadcatalogus voor een optimaal gebruik van de infrastructuur*).

Voor ieder betrokken vervoerssegment ziet Infrabel erop toe dat de stiptheidscijfers op een transparante manier beschikbaar zijn via zijn Open Data-platform.

## Doelstelling 3: Relaties met klanten en stakeholders

### Art 42. Context, doelstellingen en verbintenissen

Infrabel stelt het belang van zijn klanten centraal in alles wat het doet en beslist. Het gaat in dialoog met al zijn klanten om hun ambities en beperkingen beter te begrijpen, hun toegang tot de spoorwegdiensten te vergemakkelijken en aangepaste oplossingen te bieden.

Infrabel gaat ook in dialoog met andere stakeholders, zoals aangesloten klanten, havens, plaatselijke besturen, buurtbewoners en overlegorganen.

De Staat en Infrabel streven naar een goede samenwerking met klanten en stakeholders.

Infrabel verbindt zich ertoe de volgende doelstellingen te verwezenlijken (meer details in Bijlage II):

- Op gebied van klantenrelaties, een niveau van tevredenheid bereiken van 6,3/10 in 2027 en 6,5/10 in 2032;
- Klanttevredenheid inzake goederenvervoer positief ontwikkelen: verschil in extreme scores teruggebracht tot -10% in 2027 en verhoging tot + 10% in 2032.

Infrabel verbindt zich er ook toe om:

- Een promotor van het spoor te zijn en de kwaliteit van zijn diensten te optimaliseren
- Relevante informatie te verstrekken aan klanten en stakeholders;
- De initiatieven met de havenautoriteiten voort te zetten en te versterken;
- Binnen een jaar na ondertekening van het contract de principes te presenteren die de geleidelijke uniformisering van de contracten met aangesloten klanten mogelijk maken;
- Een jaarlijkse stand van zaken aan de Voogdijoverheid te bezorgen over de aansluitingen;

De acties en modaliteiten om deze doelstellingen te verwezenlijken worden beschreven in de artikelen 43 tot en met 57.

### Art 43. Klantgerichtheid

Infrabel neemt maatregelen om ervoor te zorgen dat klantgerichtheid een fundamenteel onderdeel wordt van een bedrijfscultuur waarin de klant centraal staat in het denken van elke werknemer. Infrabel voert zijn opdrachten uit met de ambitie om een meerwaarde te creëren voor zijn klanten.

Infrabel streeft ernaar dat zijn rechtstreekse en onrechtstreekse klanten, waaronder de kandidaten (spoorwegondernemingen en niet-spoorwegondernemingen), de ondernemingen aangesloten op het spoornet, de exploitanten van dienstvoorzieningen en de Belgische havens (zee- en binnenhavens) met spoorweginfrastructuur kunnen genieten van een vertrouwensrelatie en van een constructieve samenwerking.

De kwaliteit van het treinaanbod op verschillende vlakken (zoals stiptheid, toewijzing van rijpaden en planning van de spoorwerken of de robuustheid van het spoorverkeer) hangt onder meer af van een goede samenwerking of coördinatie tussen Infrabel en zijn klanten. Infrabel ziet erop toe dat de geleverde diensten beantwoorden aan de behoeften van zijn klanten. Wanneer er een significante afwijking wordt vastgesteld, neemt Infrabel corrigerende maatregelen om de kwaliteit van zijn diensten te optimaliseren.

Als promotor van de spoorwegen ondersteunt en begeleidt Infrabel al zijn klanten en potentiële klanten die zijn spoornet wensen te gebruiken door zijn kennis en ervaring te delen. Indien een klant een contractuele relatie wenst te beëindigen, zal Infrabel ervoor zorgen dat het de redenen van deze

beslissing begrijpt, zodat het er lessen uit kan trekken met het oog op de continuïteit en de groei van het spoorvervoer.

#### Art 44. Relaties met de kandidaten

De kandidaten die op het spoornet aanwezig zijn, hebben businessmodellen die niet noodzakelijk dezelfde acties van Infrabel vereisen en hun behoeften kunnen verschillen volgens hun economische activiteit. Infrabel waakt over het evenwicht tussen de specifieke kenmerken van elk marktsegment dat op zijn spoornet actief is, rekening houdend met de eventueel toepasselijke rechtsbepalingen. Elk proces dat een impact heeft op de activiteit van de gebruikers wordt ontwikkeld met het oog op het vinden van de beste compromissen tussen de verschillende kandidaten en rekening houdend met de eigen behoeften, verplichtingen en beperkingen van Infrabel.

Infrabel organiseert regelmatig bijeenkomsten met de kandidaten om van gedachten te wisselen en een beter inzicht te krijgen in de ambities en beperkingen van elke speler om zo nodig passende en innoverende oplossingen te zoeken. Infrabel staat open voor kandidaten die innoverende oplossingen willen ontwikkelen die een impact kunnen hebben op zijn activiteiten of opdrachten.

Infrabel verduidelijkt de procedures om de toegang tot het Belgische spoornet te vergemakkelijken voor kandidaten die in ons land wensen te rijden. In dat opzicht biedt Infrabel specifieke ondersteuning aan (potentiële) nieuwe klanten en begeleidt het hen bij eerste stappen op het spoornet.

#### Art 45. Coördinatie met de operatoren in het kader van een openbardienstcontract

Overeenkomstig artikel 163 quater van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven werd een vervoersovereenkomst gesloten die de operationele samenwerking regelt tussen Infrabel en de NMBS met betrekking tot de activiteiten die onder hun respectieve opdrachten van openbare dienst vallen. Naast de punten die in deze overeenkomst zijn opgenomen, coördineren Infrabel en de NMBS hun strategieën op het vlak van toegankelijkheid/onthaal en proefprojecten.

#### Art 46. Openstelling van de markt voor het "binnenlands reizigersvervoer"

Volgens Verordening (EU) 2016/2338 van 14 december 2016, tot wijziging van Verordening (EG) 1370/2007, zal het "binnenlands personenvervoer" geleidelijk aan en op gereguleerde wijze worden opengesteld voor de markt. Bijgevolg zullen op termijn ook de nieuwkomers op de markt betrokken moeten worden bij de operationele en organisatorische aspecten die momenteel rechtstreeks tussen de infrastructuurbeheerder (Infrabel) en de historische operator (NMBS) worden besproken. In dit verband zullen de precieze modaliteiten van dit multi-stakeholderoverleg worden vastgelegd tijdens de looptijd van het contract voor de opdracht van openbare dienst van de NMBS en van het performantiecontract van Infrabel in lijn met de ontwikkeling van de markt voor "binnenlands personenvervoer". Zo nodig kan er een bijakte aan het contract worden opgesteld.

Infrabel verbindt zich ertoe om de Voogdijoverheid te adviseren over zijn keuzes op lange termijn in het kader van de uitvoering van het 4<sup>e</sup> spoorwegpakket. Infrabel stelt zijn expertise en informatie ter beschikking van de FOD Mobiliteit en Vervoer met inachtneming van de vertrouwelijkheidsregels en onderzoekt de effecten/gevolgen van de keuzes die de regering maakt voor de beschikbare capaciteit, bijvoorbeeld bij een wijziging van de organisatie van het spoorwegsysteem. In dit kader onderzoekt Infrabel, in samenwerking met de FOD Mobiliteit en Vervoer, hoe om te gaan met de capaciteit voor nieuwkomers en "open access" operatoren, met name in geval van beperkte capaciteit.

#### Art 47. Relatie met de sporaangesloten klanten

Een klant die op het spoor is aangesloten, is een klant wiens private spoorinstallatie verbonden is met een dienstvoorziening die door Infrabel wordt geëxploiteerd.

Infrabel zorgt voor een constructieve dialoog met zijn aangesloten klanten, zowel op het vlak van de technische aspecten van de aansluiting en de daaraan verbonden contractuele bepalingen, als op het vlak van hun commerciële ontwikkeling. In geval van een wijziging die een impact kan hebben op de economische activiteit van de aangesloten klant, waarschuwt Infrabel hem en zoekt het samen met de klant naar oplossingen om deze impact te beperken.

De ontwikkeling van goede commerciële relaties tussen Infrabel en zijn aangesloten klanten maakt het mogelijk op een doeltreffende manier informatie uit te wisselen en een betere kennis op te bouwen van de logistieke keten. Infrabel deelt, rekening houdend met de specifieke behoeften van dit soort klanten en met inachtneming van de vertrouwelijkheidsregels, informatie mee die de klant helpt zijn economische activiteit verder te ontwikkelen.

#### Art 48. Principes voor het beheer van de aansluitingen

Om goederen via het spoorwegnet te kunnen ontvangen of verzenden, moet de klant kunnen beschikken over een aansluiting tussen zijn private spoorinstallatie en de spoorinstallatie van Infrabel. Deze verbinding, de zogenaamde vertakking van een sporaansluiting, is een spoorinstallatie die eigendom is van Infrabel en waarvan het beheer en het onderhoud het voorwerp uitmaken van een contractuele relatie tussen de aangesloten klant en Infrabel.

Infrabel verbindt zich ertoe een nieuw model van aansluitingsovereenkomst op te stellen om de beheersregels te uniformiseren.

De aansluitingscontracten hebben betrekking op de regels voor het aanleggen van de installatie, de onderhouds- en vernieuwingsmodaliteiten.

Infrabel verbindt zich ertoe zijn nieuwe principes binnen twaalf maanden na de ondertekening van het performantiecontract aan de Voogdijoverheid voor te leggen en vervolgens op basis daarvan met de Voogdijoverheid tot een akkoord te komen. De nieuwe principes zullen rekening houden met de volgende elementen:

- Een definitie van het minimale gebruiksniveau en van het regelmatig verkeer van een aansluiting in het licht van diens economische, wettelijke en maatschappelijke relevantie;
- Voor nieuwe aansluitingsprojecten, het bestaan van een positieve business case van de aanvrager met de verwachtingen voor een regelmatig treinverkeer dat twee jaar na de indiening van de aansluiting zal worden bereikt;
- Een private investeringsverbintenis die moet worden uitgevoerd voordat de aansluitingsinstallatie van Infrabel in gebruik wordt genomen;
- Een omschrijving van het toepassingsgebied van de overeenkomst (uitsluiting van de privévoorzieningen);
- De uitvoering van het plan voor het onderhoud van de vertakkingen en de vernieuwingstermijnen;
- Een verdeling van de kosten in verband met de totstandbrenging van de sporaansluiting;
- Infrabel neemt de eventuele noodzakelijke verbeteringen aan andere infrastructuren van Infrabel voor zijn rekening, binnen de perken van de hiervoor uitgetrokken financiële middelen;
- De modaliteiten voor de tenlasteneming door Infrabel van de kosten van het jaarlijkse onderhoudsplan voor de vertakking;

- Een procedure om aansluitingen in stand-by te zetten;
- Een rapportering van de aangesloten klant aan Infrabel van de jaarlijkse verkeersvolumes en de ontwikkelingsperspectieven, met inachtneming van het wettelijk kader inzake vertrouwelijkheid.
- De economische levensduur van de assets.

Infrabel promoot de modal shift naar het spoor maar waakt tevens, in overleg met de betrokken klant, over een optimale benutting van de infrastructuur en neemt, om dat doel te bereiken, als verantwoordelijke voor het beheer van de infrastructuur alle beslissingen die het nodig acht met betrekking tot het openen, aanpassen, in standby plaatsen, buiten dienst stellen en ontmantelen van de spooransluitingen om veiligheidsredenen.

Infrabel zal voor de Voogdijoverheid jaarlijks een rapportering opstellen over de spooransluitingen en hun (niet-)activiteit. Infrabel zal aan de Voogdijoverheid minstens de volgende gegevens meedelen, voor zover die beschikbaar zijn en met inachtneming van het wettelijk kader inzake vertrouwelijkheid: het aantal bestaande aansluitingen, hun activiteitsgraad en het verkeersvolume.

#### **Art 49. Beheer van de “Legacy”**

Gelet op de veelheid aan contractuele of reglementaire bepalingen die in het verleden zijn kunnen ontstaan, zal Infrabel de Staat binnen 12 maanden na de ondertekening van dit contract een inventaris bezorgen van de installaties waarvoor beheersregels gelden die een belemmering vormen voor de beoogde uniformisering.

Infrabel zal de relevante informatie verstrekken zodat de Voogdijoverheid de nodige maatregelen kan nemen om de belemmeringen op te heffen.

Infrabel zal tevens binnen 12 maanden na de ondertekening van het onderhavige contract een inventaris van de aansluitingen verstrekken en, desgevallend, zijn wens om met de ontmanteling van bepaalde aansluitingen te beginnen, motiveren. Voor deze laatste aansluitingen vermeldt Infrabel de resterende levensduur van de betrokken assets, de onderhoudskosten om ze te behouden, de indicatoren waarover Infrabel beschikt met betrekking tot de eventuele vooruitzichten op een hervatting van de activiteit.

#### **Art 50. Bestaande aansluitingen - stand-by zetten van een aansluiting**

Om de financiële middelen bestemd voor het onderhoud van de spooransluiting optimaal te benutten, dienen de irrelevante installaties in kaart te worden gebracht en dient een stand-by-principe te worden ingevoerd.

De stand-by-periode moet er enerzijds voor zorgen dat de onderhoudskosten worden beperkt en het anderzijds mogelijk maken dat de installatie binnen een periode van minder dan een jaar opnieuw kan worden geactiveerd indien de aangesloten klant uitzicht heeft op een hervatting van de activiteit.

Gedurende deze stand-byperiode van maximum 12 maanden, gaat Infrabel de dialoog aan met de klant en eventuele andere mogelijke partners om de verschillende mogelijkheden voor een heropstart van de spooractiviteit, te onderzoeken.

#### **Art 51. Ontmanteling van de vertakking van een aansluiting**

Over een beslissing over de ontmanteling van de vertakking van een aansluiting zal overleg moeten worden gepleegd tussen Infrabel en de Voogdijoverheid.

Aan het einde van de stand-by-periode en wanneer blijkt dat geen enkel verkeer te verwachten valt en de plausibele alternatieven bekeken werden, presenteert Infrabel aan de Voogdijoverheid een rapport met informatie over de onderhoudskosten van de installatie, de staat van de assets van de infrastructuur, een inschatting van de evolutie van het verkeer, een analyse van het ontbreken van potentieel, een overzicht van de contacten met de betrokken stakeholders of potentieel betrokken partijen.

Op basis van deze elementen, zal de Voogdijoverheid Infrabel kunnen toelaten over te gaan tot de ontmanteling van de sporen waarvoor er (op korte of middellange termijn) geen verkeer noch potentieel verkeer bestaat of, omgekeerd, beslissen de stand-byperiode voor een nieuwe (niet hernieuwbare) periode van 12 maanden te verlengen. Als er geen reactie komt van de Voogdijoverheid binnen de 12 maanden volgend op het versturen van dit dossier, mag Infrabel overgaan tot de ontmanteling van de vertakking van de aansluiting.

#### Art 52. Nieuwe aansluitingsprojecten en nieuwe klanten op aangesloten locaties

Bij een nieuw aansluitingsproject of een wijziging van een aansluiting wisselt Infrabel alle relevante informatie uit zodat de onderneming haar project tot een goed einde kan brengen.

Indien de aanleg van een nieuwe spoor aansluiting een aanpassing van de bestaande netwerkinfrastructuur vereist, zou Infrabel deze aanpassingen kunnen financieren binnen de grenzen van de specifieke enveloppe voor de ontwikkeling van nieuwe aansluitingen waarin het investeringsplan voorziet (Cfr bijlage IV MJIP).

Om de levensvatbaarheid van het spoorwagproject van de aangesloten kandidaat te garanderen, verbindt deze zich ertoe vóór de indienststelling van de aansluiting te investeren in een ontvangstinfrastructuur op zijn privé-installatie (*cf. Artikel 48. Principes voor het beheer van de aansluitingen*). De procedure voor het in stand-by plaatsen van een nieuwe aansluiting kan pas beginnen na een immuniteitsperiode van 2 jaar om de kandidaat in staat te stellen zijn relatie met zijn vervoerders op te bouwen.

#### Art 53. Relaties met de industriële spelers en havens

Havens (zee- en binnenhavens) en de industriële sector zijn volwaardige spelers in de logistieke keten van het goederenvervoer. Omdat hun strategische keuzes een aanzienlijke invloed kunnen hebben op de spooractiviteiten en gelet op hun economisch ontwikkelingspotentieel voor het land en hun uitgesproken ambities op het vlak van de modal shift, besteedt Infrabel ook een bijzondere aandacht aan de havens. Infrabel ontwikkelt daarom een partnership met hen om bij te dragen tot een integrale oplossing in hun logistieke keten. Infrabel organiseert zich om ondersteuning te bieden wanneer er een nieuw project met impact wordt geïdentificeerd en gaat proactief op zoek naar die projecten met impact, in het bijzonder op het vlak van modal shift.

De samenwerking en de bestaande initiatieven tussen Infrabel en de verschillende havenautoriteiten zullen worden voortgezet en versterkt om enerzijds de band tussen de investeringen in spoorinfrastructuur en het havenbeleid te optimaliseren en er anderzijds, met inachtneming van de vertrouwelijkheid, voor te zorgen dat informatie wordt uitgewisseld om actief deel te nemen aan de algemene verbetering van het spoorstelsel (*Doelstelling 6: Intermodaliteit*).



#### Art 54. Relaties met de overheid

In het kader van zijn opdrachten wisselt Infrabel informatie uit met de overheden op alle niveaus, waaronder de lokale en gewestelijke overheden, met inachtneming van de wettelijke regels inzake vertrouwelijkheid.

Infrabel onderhoudt waar nodig een constructieve dialoog en zoekt naar onderling afgestemde oplossingen met de lokale en gewestelijke overheden, met name in het kader van infrastructuurwerken, om de impact ervan op de lokale omgeving of op het gevoerde beleid te beperken.

Naast de infrastructuurwerken zorgt Infrabel er ook voor dat de overheden bewust gemaakt worden van de ontwikkelingen in de spoorwegsector en van de mogelijke gevolgen en opportuniteiten die deze bieden voor het beleid dat deze overheden voeren. Daarnaast promoot Infrabel zijn bestaande spoorinstallaties bij de lokale en gewestelijke overheden.

#### Art 55. Informatie aan de buurtbewoners

Tijdens de uitvoering van infrastructuurwerken verbindt Infrabel zich ertoe de buurtbewoners te informeren over de aard van de werken en hun mogelijke impact gedurende de hele werf, en dit telkens wanneer nodig. Deze informatie wordt op adequate wijze verstrekt door de voorzienbare gevolgen duidelijk te omschrijven en deze te plaatsen in de ruimere context van de ontwikkeling van het spoor als duurzame vervoerswijze en van de evolutie van de sector. Daartoe verzorgt Infrabel verschillende specifieke publicaties, organiseert het indien nodig regelmatig informatiesessies en zet het een systeem op voor het beheer van klachten/vragen van buurtbewoners dat binnen een redelijke termijn een passend antwoord biedt. Ook in de specifieke context van zijn communicatieacties naar de buurtbewoners zal Infrabel het juiste evenwicht zoeken tussen innovatieve communicatiebenaderingen, zoals digitale oplossingen, en meer conventionele benaderingen.

Infrabel streeft naar dialoog en consensus om een optimaal klimaat voor de uitvoering van de werken te verzekeren.

#### Art 56. Overlegorganisaties of -organen

In uitvoering van de wet betreffende de overheidsbedrijven van 21 maart 1991 en de specifieke termijnen die daarin zijn vastgelegd, verleent Infrabel zijn medewerking aan de opgerichte comité(s), zoals het RGCT (Raadgevend Comité van de Treinreizigers). Infrabel verbindt zich ertoe om, in de mate van het mogelijke, een antwoord te formuleren op de adviezen die door dit (deze) Comité(s) over zijn activiteiten worden uitgebracht.

#### Art 57. Ontwikkeling van producten en diensten

Ontwikkelings- en innovatiecycli verlopen tegenwoordig steeds sneller en vereisen dat producten en diensten steeds sneller worden bijgewerkt.

Infrabel moet een geoptimaliseerd proces voor producten, diensten en ontwikkelingen invoeren zodat het niet enkel snel kan reageren op veranderingen in de markten en potentiële opportuniteiten maar ook beter kan inspelen op onvoorziene problemen.

Het is enerzijds de bedoeling bestaande producten en diensten te verbeteren, maar anderzijds ook om potentiële nieuwe producten en diensten te ontwikkelen. De informatie die uit de metingen van de klantentevredenheid (score, analyses, actieplan ...) naar boven komt, zal als belangrijke input geïntegreerd worden in deze reflectie. Dit om zich ervan te verzekeren dat Infrabel steeds beter

voldoet aan de verwachtingen van de klanten. In deze context moet Infrabel, om snel te kunnen inspelen op de voortdurend wijzigende behoeften van zijn klanten en om de modal shift naar het spoor aan te moedigen, zeer flexibel zijn bij de ontwikkeling van zijn producten- en dienstengamma, met inbegrip van de invoering van nieuwe producten en diensten en bij de prijszetting ervan. De Staat zorgt ervoor dat de nodige voorwaarden vervuld zijn zodat Infrabel de nodige bewegingsruimte heeft om zijn producten- en dienstengamma op een flexibele en soepele manier aan te passen aan de openbaredienst opdrachten van Infrabel (waaronder de prijszetting).

## Doelstelling 4: Commerciële snelheid

### Art 58. Context, doelstellingen en verbintenissen

De snelheid van de treinen wordt op twee manieren gedefinieerd:

- De refertesnelheid: de maximumsnelheid die toegelaten is op een bepaald lijnvak volgens de kenmerken van de infrastructuur.
- De commerciële snelheid: de werkelijke gemiddelde snelheid van een trein op een welbepaald traject.

De commerciële snelheid van de treindiensten draagt in belangrijke mate bij tot de aantrekkelijkheid ervan.

De Staat en Infrabel willen samen de commerciële snelheden blijven verhogen om het spoor meer competitief te maken.

Infrabel verbindt zich ertoe - binnen de grenzen van zijn eigen bevoegdheidsdomein - bij te dragen tot deze snelheidsverhogingen. Dit zal gedeeltelijk worden bereikt door de volgende doelstellingen te verwezenlijken (meer details in Bijlage II):

- Geleidelijke opheffing van de Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking (BTS'en) wegens de slechte staat van de infrastructuur (volledige afschaffing tegen eind 2030)
- Infrabel werkt ook aan het optimaliseren van de refertesnelheid van de lijnen van het spoornet.

De acties en modaliteiten om deze doelstellingen te verwezenlijken, worden beschreven in de artikelen 59 tot en met 60.

### Art 59. Refertesnelheid

Infrabel optimaliseert de refertesnelheid binnen de richtschema's die zijn bepaald in overleg met de operatoren op de desbetreffende vergaderingen. Daarnaast zouden op basis van een geïntegreerd langetermijnvervoersplan bepaalde specifieke aanvragen voor een verhoging van de refertesnelheid in kaart kunnen worden gebracht. Infrabel zal deze geval per geval onderzoeken. Desgevallend kunnen eventuele, vereiste investeringen die daaruit zouden voortvloeien, in de investerings- en financiële plannen worden opgenomen.

### Art 60. Commerciële snelheid

De commerciële snelheid wordt, zowel voor het reizigers- als goederenverkeer beïnvloed door een combinatie van verschillende factoren die op elkaar inwerken en die niet enkel van Infrabel afhangen. De voornaamste factoren zijn:

- De refertesnelheid
- De vervoersplannen (inclusief buffertijden) en de exploitatie van het spoornet (*Cfr Artikel 80. Langetermijnvisie en netwerkarchitectuur*);
- Het rollend materieel: homogeniteit, performantie (versnelling/afremmen, maximumsnelheid, ...);
- Het aantal haltes, de duur ervan en de stopprocedures;
- De aansluitingen die moeten worden verzekerd;
- De stiptheid van de treinen of de naleving van het rijpad door de treinen;
- De staat van de infrastructuur (Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking, enz.);

- Het realtime-beheer van het treinverkeer, waaronder de terbeschikkingstelling van rij-ondersteunende informatie voor de bestuurders (bv. Green Wave-aanpak) (*Cfr Artikel 102. Realtime verkeersbeheer*).

Er wordt gestreefd naar een algemene verhoging van de commerciële snelheid op het hele spoornet om het spoorvervoer aantrekkelijker te maken. Het staat vast dat op de grote nationale spoorwegverbindingen maatregelen zullen worden genomen om de commerciële snelheid te verhogen (bijvoorbeeld optimalisering van de vervoersplannen en de buffertijden, opheffing van Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking wegens slechte toestand van de infrastructuur, enz.).

Infrabel werkt aan de infrastructurele en operationele elementen die bepalend zijn voor de beschikbare capaciteit, het gebruik ervan en de commerciële snelheid, namelijk de Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking wegens werken, de Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking wegens de slechte staat van de infrastructuur, het realtime-beheer van het treinverkeer, met inbegrip van de terbeschikkingstelling van rij-ondersteunende informatie voor de bestuurders (Green Wave-aanpak) en de refertesnelheid..

In overleg met de spoorwegondernemingen tracht Infrabel ook de buffertijden en de duur van de haltes te optimaliseren, en daarbij de impact op de robuustheid van het vervoersplan en de capaciteit tot een minimum te beperken.

Wat de staat van het spoornet en meer bepaald de Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking wegens de slechte staat van de infrastructuur betreft, ontwikkelt en implementeert Infrabel een moderniseringsplan (*Cfr Artikel 93. Moderniseringsplan*). Daarnaast tracht Infrabel de impact van de werken op de performantie van het spoornet zoveel mogelijk te beperken, met inachtneming van de veiligheidsvoorschriften, de wetgeving inzake capaciteitstoewijzing, de organisatie van de werken en het beginsel van non-discriminatie tussen de kandidaten (*Cfr Artikel 96. Beleid inzake werken - Temporary Capacity Restrictions*).

Wanneer een Bericht van Tijdelijke Snelheidsbeperking wordt opgeheven, brengt Infrabel de betrokken operatoren en kandidaten daarvan op de hoogte. Wat het realtime-beheer van het treinverkeer betreft blijft Infrabel tools ontwikkelen voor het realtime-beheer van het treinverkeer (*Cfr Artikel 102. Realtime verkeersbeheer*).

## Doelstelling 5: Toegankelijkheid

### Art 61. Context, doelstellingen en verbintenissen

Toegankelijke stations en treinen maken reizen gemakkelijker voor mensen die jonge kinderen of bagage bij zich hebben, voor bejaarden, mensen met een tijdelijke of permanente beperkte mobiliteit en/of een handicap of mensen die een fiets bij zich hebben. Stations en stopplaatsen toegankelijk maken is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Infrabel en de NMBS.

Infrabel werkt op dat vlak binnen de grenzen van zijn eigen verantwoordelijkheid, in overleg met de NMBS.

De Staat en Infrabel streven samen naar meer autonoom toegankelijke stations en stopplaatsen.

Infrabel verbindt zich ertoe de volgende doelstellingen te verwezenlijken (meer details in Bijlage II):

- Aantal stations integraal autonoom toegankelijk voor personen met beperkte mobiliteit : 154 in 2027 en 176 in 2032.
- 

Infrabel verbindt zich er ook toe om

- Nauw samen te werken met de NMBS bij de uitvoering, opvolging en eventuele actualisering van het Masterplan Autonome Toegankelijkheid
- De in dit Masterplan opgenomen acties uit te voeren, waaronder het verhogen van de perronhoogte tot 76 cm
- Jaarlijks een verslag in te dienen over de voortgang van dit Masterplan

De acties en modaliteiten om deze doelstellingen te verwezenlijken worden beschreven in artikel 62.

### Art 62. Masterplan Autonome toegankelijkheid

De toegankelijkheid van de spoorweginfrastructuur wordt concreet gerealiseerd via het "Masterplan Autonome Toegankelijkheid". Infrabel werkt mee aan de uitwerking van dit Masterplan, voor zover het zijn bevoegdheden betreft, in toepassing van de EU-verordening 1300/2014. De belangrijkste elementen van dit Masterplan zijn

- Perrons op 76cm;
- Liften of hellingen om toegang te geven tot de perrons;
- Blindengeleide lijnen vanaf de openbare weg tot op het perron;
- Toegankelijke verkoopautomaten uitgerust met gepersonaliseerde stembegeleiding;
- Gereserveerde parkeerplaatsen voor personen met een handicap die zich zoveel mogelijk in de onmiddellijke omgeving van het station bevinden.

NMBS en Infrabel voeren het "Masterplan Autonome Toegankelijkheid" uit, waarin het ambitieniveau, het te bereiken aantal autonoom toegankelijke stations en het percentage reizigers dat over deze toegankelijkheid beschikt, zijn vastgelegd.

Infrabel verbindt zich ertoe de perrons op een uniforme hoogte van 76 cm te brengen, volgens het tijdschema dat in het meerjareninvesteringsplan is overeengekomen en met de NMBS is afgestemd (Cfr Bijlage IV MJIP).

Er zal jaarlijks voor 31 mei een gezamenlijk rapport over de voortgang van dit Masterplan aan de voogdijoverheid worden voorgelegd.

Bovendien coördineren beide bedrijven hun acties via een permanente dialoog.

In dit verband draagt Infrabel bij aan de dialoog met de stakeholders waaronder de gemeentelijke overheden en betrokken organisaties (overeenkomstig het Federaal actieplan Handicap 2021-2024).

## Doelstelling 6: Intermodaliteit

### Art 63. Context, doelstellingen en verbintenissen

België beschikt over een uitgebreid en dicht spoornet. De Staat wil niet enkel het reizigerstreinverkeer verder uitbouwen tot de ruggengraat van een geïntegreerd openbaar vervoersysteem, maar ook het goederenvervoer. Infrabel draagt ertoe bij om zijn spoornet performanter te maken en de combinatie met andere vervoerswijzen voor en na de treinrit te faciliteren.

De Staat en Infrabel werken samen om het reizen met gecombineerde vervoermiddelen te vergemakkelijken.

Infrabel verbindt zich ertoe de volgende doelstellingen te verwezenlijken:

- Zijn open-databeleid voort te zetten
- Actief deel te nemen aan de dialoog met de andere mobiliteitsspelers
- Zijn expertise aan te reiken voor projecten inzake Mobility as a Service en Logistics as a Service
- Zijn medewerking aan te bieden voor projecten voor de aanleg van fietspaden langs spoorlijnen

De acties en modaliteiten om deze doelstellingen te verwezenlijken worden beschreven in de artikelen 64 tot en met 66.

### Art 64. Open Data

Infrabel brengt zijn expertise in en ondersteunt de modal shift en de actieve mobiliteit. Infrabel houdt rekening met de problematiek van de first en last miles voor het goederenvervoer en voor het reizigersverkeer om de combinatie van de trein met andere vervoersmodi te bevorderen.

In dat verband speelt Infrabel een actieve rol in de uitwisseling van digitale informatie in het spoorwegsysteem. Infrabel stelt geleidelijk aan meer en meer van zijn gegevens beschikbaar via Open Data, door te luisteren naar operatoren op het gebied van Mobility as a Service (MaaS) en Logistics as a Service (Laas).

Infrabel versterkt zijn deelname aan het Belgian National Access Point (NAP).

Infrabel zal relevante statistische en realtimegegevens delen met het publieke en private mobiliteitsecosysteem, in overeenstemming met de Europese verplichtingen.

### Art 65. Intermodaliteit: reizigersvervoer

In haar Spoorvisie 2040 streeft de Staat naar een modaal aandeel voor de trein van 15% van het personenvervoer. In deze context en in het kader van zijn eigen bevoegdheden verbindt Infrabel zich ertoe zijn volledige medewerking en zijn expertise ter beschikking te stellen van de initiatieven van de bevoegde overheden en van de betrokken operatoren die de verbindingen tussen de treinen en de andere openbare vervoermiddelen (metro, tram, bus) trachten te verbeteren. Om een centrale rol te spelen in de intermodaliteit, houdt Infrabel ook rekening met de mogelijke impact van de activiteiten op zijn infrastructuur voor de verschillende mobiliteitsactoren.

Bovendien onderschrijft Infrabel het STOP-principe, waarbij voorrang wordt gegeven aan verplaatsingen te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer boven verplaatsingen met de eigen wagen.

Van alle vervoerswijzen heeft de combinatie van trein en fiets het grootste potentieel om de aantrekkelijkheid van multimodale mobiliteit te vergroten. De fiets is geschikt voor korte ritten van en naar stations en stopplaatsen.

Met inachtneming van de prioriteit die wordt gegeven aan de investeringen in het spoor en de uitvoering van zijn eigen taken en opdrachten moet Infrabel een rol spelen als facilitator van de combinatie trein en fiets.

In dat opzicht verleent Infrabel zijn medewerking aan de projecten, die door andere overheden worden opgestart, voor de aanleg van fietspaden langs de spoorlijnen. Bij de uitvoering van deze projecten wordt rekening gehouden met het bevoegdheidsdomein van elke deelnemer. De uitvoering garandeert ook dat de veiligheidsnormen (kruisen van sporen, veiligheidsafstanden tot de sporen,...) worden nageleefd, en dat de toegang van Infrabel tot zijn installaties gewaarborgd blijft.

Afgezien van de projecten die in het MJIP zijn opgenomen, kunnen studies of aanpassingen op verzoek van derden aanzienlijke analysekosten met zich meebrengen. Infrabel zal samen met de aanvrager de mogelijke kosten en de modaliteiten voor de behandeling van zijn aanvraag bepalen. Infrabel zal dan de mogelijkheid hebben om deze elementen volledig of gedeeltelijk aan de aanvrager aan te rekenen.

Voor de investeringen die ten laste van de infrastructuurbeheerder moeten worden uitgevoerd, bepaalt Infrabel de kosten en het tijdschema voor de uitvoering ervan en bespreekt het met de overheid de opportuniteit om deze in het meerjareninvesteringsplan op te nemen.

#### Art 66. Intermodaliteit: goederenvervoer

In overeenstemming met de doelstelling van de regering om het vervoerde goederenvolume tegen 2030 te verdubbelen, verbindt Infrabel zich ertoe:

- Zijn samenwerking op het gebied van gegevensuitwisseling met zijn klanten en met eventuele externe partners geleidelijk te versterken (*Cfr Doelstelling 3: Relaties met klanten en stakeholders*);
- Ervoor te zorgen dat zijn rechtstreekse of onrechtstreekse klanten van een vertrouwensrelatie en een constructieve samenwerking kunnen genieten (*Cfr Doelstelling 3: Relaties met klanten en stakeholders*);
- De procedures te verduidelijken en de toegang tot het Belgische spoornet te vergemakkelijken voor kandidaten die in België wensen te rijden (*Cfr Doelstelling 3: Relaties met klanten en stakeholders*);
- Het gebruik van spooransluitingen te stimuleren door middel van (nieuwe) algemene principes via een dynamisch beheer dat aansluit bij de marktrealiteit en beter beantwoordt aan de huidige en toekomstige behoeften (*Cfr Artikel 48. Principes voor het beheer van spooransluitingen*);
- Innovatieve producten en oplossingen te ontwikkelen om de modal shift naar het spoor te stimuleren met inbegrip van de digitalisering van bestaande capaciteitstoewijzingstools (*Cfr Artikel 90. Vereiste tools ter ondersteuning van de ontwikkelingen op het vlak van capaciteitstoewijzing*);



- Efficiënter gebruik maken van de bestaande infrastructuur, onder meer door een geoptimaliseerd beheer van de dienstvoorzieningen (*Cfr Artikelen 83, 84 et 85 betreffende o.a. het beheer van bundels et dienstvoorzieningen*);
- In samenwerking met alle betrokken partijen een langetermijnvisie te ontwikkelen voor het optimale gebruik van dienstvoorzieningen (*Cfr Artikelen 83, 84 et 85 betreffende o.a. het beheer van bundels et dienstvoorzieningen*).

## Doelstelling 7: Corporate Social Responsibility

### Art 67. Context, doelstellingen en verbintenissen

De hele wereld staat voor mondiale uitdagingen, zoals klimaatverandering, energietransitie, de circulaire economie, bescherming van de biodiversiteit en maatschappelijke veranderingen.

Infrabel handelt op een verantwoorde manier om deze maatschappelijke uitdagingen het hoofd te bieden. Het heeft een strategie voor maatschappelijk verantwoord ondernemen (sinds 2014), een milieubeleid (sinds 2010) en een klimaatstrategie (sinds 2021) aangenomen. Als inclusieve werkgever, en bezorgd over het welzijn van zijn personeel, zorgt Infrabel er bovendien voor dat zijn waarden in al zijn activiteiten tot uiting komen

De Staat en Infrabel benadrukken het belang van de integratie van deze doelstellingen in de dagelijkse werking.

Infrabel verbindt zich ertoe de volgende doelstellingen te verwezenlijken (meer details in Bijlage II):

Vermindering van de koolstofvoetafdruk: -10% in 2027 en -15% in 2032. Zonder exhaustief te willen zijn, verbindt Infrabel zich er eveneens toe

- Zijn energie-efficiëntie te verhogen, met name door hernieuwbare energie;
- Zijn koolstofvoetafdruk te publiceren;
- Zijn infrastructuur te beschermen tegen de gevolgen van de klimaatverandering;
- Het gebruik van pesticiden geleidelijk te verminderen;
- De nodige aandacht aan inclusie besteden in zijn rekruteringscampagnes;
- Zijn duurzaam welzijnsbeleid voeren en versterken, met oog voor de psychosociale belasting op het werk en gericht op de vermindering van stressfactoren bij zijn werknemers.

De acties en modaliteiten om deze doelstellingen te verwezenlijken worden beschreven in de artikelen 68 tot en met 77.

### Art 68. De pijlers van duurzame ontwikkeling

Als overheidsbedrijf en hoofdrolspeler in duurzame mobiliteit vervult Infrabel een voorbeeldfunctie op het vlak van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Infrabel ontwikkelt zijn MVO-strategie verwijzend naar de Sustainable Development Goals van de VN, de Green Deal-doelstellingen van de EU en de doelstellingen van het Federaal Plan inzake Duurzame Ontwikkeling.

Deze MVO-strategie brengt de milieu- en maatschappelijke effecten van de activiteiten van Infrabel in kaart. De strategie houdt rekening met de 5 pijlers van duurzame ontwikkeling om bij te dragen tot de samenleving van morgen en de toekomstige generaties te vrijwaren

- **People:** Infrabel besteedt veel aandacht aan thema's in verband met welzijn op het werk, permanente vorming en ook aan diversiteit, inclusie en toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit.
- **Planet:** Infrabel bepaalt zijn milieuvisie en vertaalt deze naar ambities en mogelijke acties via zijn klimaatstrategie en zijn milieubeleidsplan. De klimaatstrategie en het milieubeleidsplan richten zich op: (1) De negatieve impact op het milieu en het klimaat verminderen, het gebruik van grondstoffen beperken en hernieuwbare energie aanmoedigen, (2) met de stakeholders samenwerken en (3) innovatie voor de spoorwegsector aanmoedigen. De klimaatstrategie,

het milieubeleidsplan en de doelstellingen worden voorgesteld aan de Voogdij, evenals eventuele nieuwe versies hiervan, in lijn met de Reporting CSR volgens Bijlage II.

- **Prosperity:** Infrabel draagt bij tot de Belgische en Europese sociaaleconomische ontwikkeling door het stimuleren van intermodaliteit, modal shift en goederenvervoer per spoor, door het ondersteunen van verantwoorde aankoopketens en door het versnellen van de overgang naar een inclusieve, koolstofarme en circulaire economie.
- **Peace:** Infrabel bevordert inclusie, respect, tolerantie en wederzijdse steun via zijn solidariteitsaanpak, in synergie met zijn diversiteits- en inclusiebeleid.
- **Partnerships:** Infrabel zet actief in op het samenwerken met zijn stakeholders en het ontwikkelen van partnerships om zijn rol in duurzame mobiliteit en de modal shift te versterken, de impact op het milieu- en het klimaat te verminderen en innovatie, diversiteit en inclusie aan te moedigen.

### Art 69. Energie, klimaat en luchtkwaliteit

Dankzij zijn lage uitstoot van broeikasgassen is het spoorvervoer een belangrijke troef voor een duurzamere mobiliteit. Als onderneming die een centrale rol speelt in de spoormobiliteit moet de voorbeeldfunctie van Infrabel tot uiting komen in een sterke ambitie om ten laatste tegen 2050 koolstofneutraal te zijn, en meer in het bijzonder tegen 2040 voor de gebouwen van Infrabel.

Infrabel streeft ernaar zijn energieverbruik en impact op het klimaat te verminderen via de volgende elementen

- Technische maatregelen (waaronder energie-efficiëntie, groene energie en een maximale vermindering van ons verbruik van diesel en fossiele brandstoffen in het algemeen).
- Steun voor innovatie in de spoorwegsector.
- Samenwerking met de stakeholders, waaronder de spoorwegoperatoren.

De klimaatstrategie van Infrabel beoogt de volgende maatregelen:

- Uitfasering van verwarmingstoestellen op stookolie in de gebouwen tegen 2030.
- Vanaf 2030 zal nieuwbouw met een personeelsbezetting energieneutraal zijn.
- Bij renovaties zorgen voor een transitie naar energiezuinige gebouwen (gebouwschil, HVAC, verlichting, etc.).
- Vervanging van werktreinen op diesel door bimode-modellen (elektriciteit/diesel).
- Aankoop elektrische wegvoertuigen en uitbouw laadpalennetwerk.
- Integratie van modules in het Traffic Management System die energie-efficiënt spoorvervoer faciliteren (DAS/ATO).
- Evolutie naar hernieuwbare energiebevoorrading, dankzij eigen hernieuwbare energieproductie, samenwerkingsverbanden en/of aankoop van garanties van origine.
- Technische en financiële studie van door batterijen aangedreven treinen als mogelijke oplossing voor niet-geëlektrificeerde lijnen, uit te voeren tegen de mid-term review (aanpassing van het MJIP in functie van de resultaten).

Deze engagementen maken tevens deel uit van het Nationaal Energie- en Klimaatplan (NEKP). Zo zal Infrabel:

- Bijdragen aan de modal shift van het goederen- en personenvervoer. De acties van Infrabel zijn gericht op de vernieuwing van bestaande installaties en sporen en het verder uitbouwen

van het spoorweginfrastructuurnet. De specifieke acties en budgetten worden vastgelegd in het meerjareninvesteringsplan. De finale doelstellingen en ambities zullen in functie daarvan verduidelijkt worden in het NEKP.

- Verminderen van het energieverbruik in de gebouwen tegen 2030 dankzij de verdere concentratie van de gebouwen, afbraak van verlaten sites, het realiseren van 2 MWp aan zonne-energie op de gebouwen en het uitfaseren van verwarming op stookolie. Om te kunnen bijdragen aan de doelstelling van de energieneutraliteit van de gebouwen tegen 2040 en de tussentijdse doelstelling van 50% energieneutrale gebouwen tegen 2030, zal Infrabel een energiekadaster voor de niet-technische gebouwen opmaken tegen 2025 (het kadaster heeft alleen betrekking op gebouwen waarvan het binnenklimaat wordt geregeld door middel van een verwarmings- of koelsysteem), de energie-audits op de “grootverbruikers” voortzetten en actieplannen opstellen voor de uitvoering van concrete maatregelen om het verbruik te verminderen. De evolutie van de doelstellingen en acties opgenomen in het NEKP zullen het effectieve ambitieniveau en de eventuele bijkomende noodzakelijke middelen bepalen.

Infrabel bepaalt hoe de productie van hernieuwbare energie via bijvoorbeeld zonnepanelen op gebouwen en op bermen bijdraagt aan de realisatie van zijn eigen energie- en klimaatdoelstellingen.

Een eventuele meerproductie van groene energie ten opzichte van de effectieve afname door Infrabel, kan enkel indien externe partners - zoals spoorwegondernemingen of anderen - de geproduceerde groene energie afnemen. De technische, juridische en financiële haalbaarheid van dit project zal geanalyseerd worden.

Infrabel publiceert en actualiseert regelmatig zijn koolstofvoetafdruk, volgens een erkende methodologie. De koolstofbalans wordt opgenomen in de CSR Rapportering, zie bijlage II.

Daarnaast zal Infrabel inzetten op een duurzame waardeketen door circulair materialengebruik aan te moedigen en de levenscycluskosten en duurzame criteria te integreren in zijn aankoopbeleid, en dit, indien het opportuun zou zijn, in samenwerking met zijn leveranciers en aannemers (*Cfr Artikel 74 Duurzame aankopen en circulaire economie*).

## Art 70. Klimaatverandering

Om een robuust spoornetwerk op lange termijn te verzekeren is een cartografie nodig van de gevoeligheid van het netwerk in functie van de meest recente klimaatprognoses. Het realiseren van deze cartografie en het uitwerken van de nodige maatregelen is eveneens afhankelijk van de medewerking en expertise van externe partijen (o.a. het op te richten federale kenniscentrum klimaat) en van informatie beschikbaar bij bevoegde gewestelijke overheden.

Het geheel van federale adaptatiemaatregelen (2023-2026) bevat de volgende engagementen voor Infrabel:

- In kaart brengen van de gevoeligheid van de spoorinfrastructuur voor verschillende extreme weersfenomenen als input voor een langetermijnplanning.
- Aanpassing (interne) technische richtlijnen voor de dimensionering en aanleg van nieuwe afwateringsstructuren voor de spoorwegen.

## Art 71. Biodiversiteit

Infrabel heeft de ambitie om een duurzaam ecologisch spoorweginfrastructuurnet uit te bouwen door fauna en flora langs de sporen te beschermen en te bevorderen.

In zijn vegetatiebeheer maakt Infrabel een onderscheid tussen de veiligheidskritieke zones, met name de ballastbedding en de veiligheidspistes, en de bermen. Bij de acties primeert de veiligheid van het spoorverkeer volgens de wet op de politie van de spoorwegen en in overeenstemming met de gewestelijke milieuverplichtingen.

Op de bermen wenst Infrabel zijn ecologische doelstellingen te realiseren door natuurgevoelige zones ecologisch te beheren en het vegetatiebeheer te optimaliseren o.a. via de opmaak en uitvoering van natuurbeheerplannen. In de natuurbeheerplannen worden de concrete beheermaatregelen voor onderhoud, in functie van de te realiseren natuurdoelstellingen, van specifieke geografische zones vastgelegd. Infrabel waarborgt het groene kapitaal van de bermen en integreert maatregelen tegen de ecologische ontsnippering.

Er wordt tevens ingezet op een brede sensibilisering van alle betrokken actoren binnen Infrabel en op de samenwerking met externe partners.

Infrabel werkt aan de ontwikkeling of invoering van alternatieven voor het gebruik van pesticiden bij onderhoudswerken aan de sporen en bundels waar het verantwoordelijk voor is, met het oog op de naleving van de geldende wetgeving met de bedoeling om op termijn helemaal geen pesticiden meer te gebruiken.

Infrabel engageert zich om de laatste innovatieve projecten (o.a. elektrische en thermische technieken, bioherbiciden, specifieke aanplantingen ...) op te volgen en daar waar mogelijk uit te testen, zodoende de operationele, technische, juridische en financiële haalbaarheid te bepalen en te integreren in zijn bedrijfsprocessen. Bij de evaluatie van deze technieken wordt telkens de globale impact op het milieu in acht genomen.

In 2023 zal Infrabel aan zijn Voogdijoverheid een actieplan ter vermindering van pesticiden voorleggen, alsook de concrete verbintenissen die in dit kader zullen worden aangegaan voor de periode 2024-2026. Infrabel zal een actualisering van dit plan voorleggen voor de periode 2027-2032, afhankelijk van de resultaten van de ontwikkelde innoverende projecten. Infrabel informeert zijn Voogdijoverheid en de bevoegde gewestelijke ministers regelmatig en minstens één keer per jaar over de resultaten (voordelen, beperkingen en kosten) van de alternatieve en preventieve technieken die ontwikkeld zijn/worden. Infrabel deelt jaarlijks de hoeveelheden en types toegelaten pesticiden mee die gebruikt worden, in overeenstemming met de wettelijke verplichtingen.

## Art 72. Geluidshinder en trillingen

Om de geluidsoverlast van het goederenvervoer per spoor in België te verminderen, werden er trajecten met de naam "stillere routes" bepaald, overeenkomstig Verordening (EU) 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 betreffende het subsysteem "Rollend materieel-geluid", gewijzigd bij Verordening (EU) 2019/774.

Vanaf 8 december 2024 zal de toegang tot deze stillere routes alleen nog worden toegestaan aan bepaalde stillere wagoncategorieën. Infrabel waakt erover dat de gedefinieerde routes enkel worden aangeboden aan rollend materiaal dat voldoet aan voornoemde wettelijke verplichtingen, op basis van de informatie van de spoorwegoperatoren en de eigenaars van rollend materiaal.

### Art 73. Duurzame sites en terreinen

Infrabel zal de milieu-impact van zijn activiteiten verder verminderen. In het kader van de exploitatie van zijn sites en terreinen waakt Infrabel er onder meer over om:

- De bodemsaneringswerken voort te zetten in functie van de financiële mogelijkheden en de operationele haalbaarheid.
- Het waterverbruik te beperken en maximaal gebruik te maken van regenwater voor gebouwen en processen.
- De afvalproductie te beperken, afval selectief in te zamelen en te evolueren naar een circulair materiaalgebruik (*Cfr Artikel 74. Duurzame aankopen en circulaire economie*).
- Bewustmaking en sensibilisering van het personeel voor vermindering van de milieu-impact van de dagelijkse activiteiten.

### Art 74. Duurzame aankopen en circulaire economie

Om het gebruik van grondstoffen te beperken en de uitstoot van broeikasgassen in zijn aankoopketen te verminderen, werkt Infrabel verder aan een langetermijnvisie en een duurzamer en circulair aankoopbeleid. Deze visie houdt rekening met de milieugevolgen en met de sociale gevolgen (arbeidsomstandigheden, mensenrechten). Infrabel integreert stapsgewijs, evenwel steeds met inachtneming van de wet inzake overheidsopdrachten en voor zover het voorwerp van de opdracht dit rechtvaardigt, milieucriteria en/of maatschappelijke criteria en een analyse van de levenscyclus van de materialen (ook op het vlak van de kosten) in zijn aanbestedingsdossiers en dit in functie van de technische, juridische en financiële haalbaarheid.

Infrabel ontwikkelt ook een circulaire aanpak voor het beheer en de recyclage van zijn materialen en afval en moedigt de ontwikkeling van innoverende economische modellen aan (ecodesign, circulair design, economie van functionaliteiten en werkinstrumenten ...).

Infrabel verlangt van alle opdrachtnemers dat ze aan de voorwaarden, zoals beschreven in de Gedragscode voor leveranciers en aannemers van Infrabel, voldoen: voorwaarden in verband met kinderarbeid, dwangarbeid, discriminatie, milieu, corruptie, enz.

Infrabel zal stapsgewijs, voor zover het voorwerp van de opdracht het rechtvaardigt, en in overeenstemming met de wet op de overheidsopdrachten en de beperkingen voorzien in de eerste alinea, bij de selectie van zijn opdrachtnemers overeenkomstig zijn CSR- en aankoopbeleid, CSR-criteria in aanmerking nemen die ook in de aankoopcontracten zullen worden verwerkt.

Infrabel zal geleidelijk een systeem integreren voor de evaluatie van de CSR-prestaties van zijn leveranciers en aannemers. Het is de bedoeling om de markt te stimuleren en leveranciers en aannemers aan te moedigen hun CSR-beleid (diensten, producten ...) te verbeteren.

Infrabel integreert geleidelijk de mogelijkheid om milieuaudits of sociale audits uit te voeren op de activiteiten van onderaannemers in verband met het voorwerp van de opdracht. Deze aanpak zal geïntegreerd worden in de aankoopprocessen.

### Art 75. Welzijn op het werk

Infrabel voorziet in de opvolging van het globaal preventieplan en de jaarlijkse actieplannen en hecht veel belang aan het menselijk kapitaal.

Hierbij streeft Infrabel naar een continue en duurzame verbetering van het welzijnsniveau van het personeel, zoals gevraagd in de wetgeving. Het bestaande plan op het ogenblik van de afsluiting van het contract dateert van 2019 en wordt om de 5 jaar herzien.

Naast de aandacht voor opleiding en de ontwikkeling van zowel persoonlijke als professionele vaardigheden van de werknemers (*Cfr Artikel 77. Opleiding van het personeel*), voert Infrabel enquêtes uit om het welzijn en de tevredenheid van zijn werknemers goed in kaart te brengen, zodat het zijn beleid daarop kan afstemmen.

Infrabel voert en versterkt daarom een duurzaam welzijnsbeleid, met oog voor de psychosociale belasting op het werk en gericht op de vermindering van stressfactoren bij zijn werknemers.

Tegelijkertijd implementeert Infrabel een reeks ondersteunende initiatieven voor zijn werknemers, waaronder directe toegang tot vertrouwelijke interne coaching - tegen stress en burn-out; psychologische ondersteuning bij emotionele schok; sensibilisering en opleiding in suïcidepreventie en ook acties ter bevordering van de gezondheid.

Via het charter “Gezond connecteren” verbindt Infrabel zich er ook toe om het recht op de-connectie van onze medewerkers te respecteren.

#### Art 76. Diversiteit en inclusie

In het kader van zijn diversiteits- en inclusiebeleid zet Infrabel zijn inspanningen om een nog inclusievere bedrijfscultuur te creëren verder. Het voorziet in acties ter voorkoming en bestrijding van alle vormen van discriminatie, alsook in opleidings- en bewustmakingsprojecten voor zijn personeel over het belang van diversiteit en inclusie, met bijzondere aandacht voor gender, de LGBTQI+-gemeenschap, de integratie van personen met een beperking en het multiculturalisme en waarbij rekening wordt gehouden met het evoluerende karakter van het thema.

Samenwerken, het betrekken van de diverse doelgroepen en het uitwisselen van ervaringen zijn essentieel. Infrabel pleegt hiervoor regelmatig overleg met interne en externe stakeholders (organisaties die de desbetreffende doelgroepen vertegenwoordigen).

Als inclusieve werkgever zorgt Infrabel ervoor dat zijn waarden in al zijn activiteiten tot uiting komen (infrastructuur, human resources beleid, employer branding, interne en externe communicatie, ...)

Het beleid inzake autonome toegankelijkheid van de spoorweginfrastructuur is uitgewerkt in het artikel 62. Echter toegankelijkheid als concept houdt ook in dat gebouwen, producten, diensten en digitale inhoud zo ontworpen worden dat ze rekening houden met de diversiteit in functionele karakteristieken onder de gebruikers zodat ze zonder assistentie bruikbaar zijn voor een zo groot mogelijk aandeel van de populatie.

In het kader van de bouw van nieuwe gebouwen zal Infrabel de aanbevelingen voor de toegankelijkheid van gebouwen op basis van de door de Regie der Gebouwen opgestelde gids als handleiding hanteren.

Voor bestaande gebouwen wordt telkens gekeken in functie van specifieke noden van individuele werknemers welke aanpassingen nodig zijn en in de mate van het mogelijke (redelijke aanpassingen) uitgevoerd worden. Bovendien worden er ook ondersteunende maatregelen voorzien bij noodzakelijke aanpassingen van werkposten, werkregimes, werk materiaal etc.

Infrabel besteedt ook de nodige aandacht aan inclusie in zijn rekruteringscampagnes door inclusief taal- en beeldgebruik te hanteren en te voorzien in specifieke maatregelen voor bepaalde

doelgroepen zodat zijn gelijkwaardige kansen krijgen (bv. assistentie bij rekruteringsproces, redelijke aanpassingen, ...).

Bovendien ijvert Infrabel ervoor haar communicatie toegankelijk te maken voor iedereen. Heel concreet zal Infrabel het nodige doen om het “Anysurfer” label te verkrijgen voor de Infrabel website. Dit label bevestigt dat de website toegankelijk is volgens de Web Content Accessibility Guidelines versie 2.1 niveau A (of hoger).

#### **Art 77. Opleiding van het personeel**

Infrabel werkt aan de permanente opleiding van zijn personeel via zijn academie. Om de uitdagingen van de toekomst aan te gaan, zal deze laatste erop toezien dat de waarden die Infrabel uitdraagt, worden gedeeld, met name op het vlak van diversiteit, maatschappelijke verantwoordelijkheid en milieuverantwoordelijkheid.

De academie moet ook een grotere rol spelen bij de overdracht van expertise en competenties door werknemers te begeleiden in hun persoonlijke en professionele ontwikkeling.

De academie zal er ook voor zorgen dat zij, waar mogelijk, haar deskundigheid deelt met andere stakeholders.



### III. Prestatiedomeinen

#### Domein 1: Capacity Management

##### Art 78. Context, doelstellingen en verbintenissen

Het spoornet is een waardevolle infrastructuur. Er moet optimaal gebruik van worden gemaakt en er moeten zoveel mogelijk treinen rijden, in functie van de vraag van de spoorwegondernemingen en de gemachtigde kandidaten.

De ontwikkeling, optimalisering en toewijzing van de capaciteit van het spoornet aan de verschillende spoorwegondernemingen en de gemachtigde kandidaten is een van de belangrijkste taken van de infrastructuurbeheerder.

De Staat en Infrabel streven samen naar een optimaal gebruik van het spoornet, in lijn met de doelstellingen van de regering, geformuleerd in haar Spoorvisie 2040.

Infrabel verbindt zich ertoe de volgende doelstellingen te verwezenlijken (meer details in Bijlage II):

- Tijdige publicatie van de eerste versie van de bulletins over de aanpassing van de rijpaden : 95% in 2027 en 100% in 2032.
- Vanaf de mid-term review, verbintenis over het gebruik van de capaciteit voor werken en over het gebruik van werkvensters.

Infrabel verbindt zich er ook toe om:

- Mee te werken aan de ontwikkeling van een nauwkeurige visie op de toekomstige behoeften aan spoorcapaciteit;
- Bij te dragen tot een geïntegreerd vervoersplan dat alle soorten verkeer op zijn spoornet omvat (beoogde dienstregeling 2040 );
- Zijn werkzaamheden met betrekking tot de netwerkachitectuur voort te zetten teneinde de infrastructuur af te stemmen op de gewenste dienstregelingen op middellange en lange termijn;
- De infrastructuur van de Europese goederencorridors aan te passen om het verkeer van treinen van 740 meter te bevorderen;
- IT-tools te ontwikkelen om de communicatie tussen Infrabel en zijn klanten te verbeteren en de organisatie van de werken en hun impact op het verkeer te verbeteren
- Op termijn een rijpadencatalogus op te stellen;
- In 2023 een voorstel voor te leggen voor het neutrale beheer van de trierinstallatie van Antwerpen-Noord;
- In 2023 ten laatste een studie voor te stellen over het optimale gebruik van de dienstvoorzieningen.

De acties en modaliteiten om deze doelstellingen te verwezenlijken worden beschreven in de artikelen 79 tot en met 90.

##### Art 79. Een performant spoornet: de basis voor beschikbare capaciteit

Om een optimale capaciteit te bieden, is het onder meer van belang dat de onderhouds- en vernieuwingswerken aan het spoornet tijdig worden uitgevoerd.

Vertragingen bij de uitvoering van onderhouds- en/of vernieuwingswerken hebben onvermijdelijk een negatieve impact op de capaciteit, de prestaties van het spoornet en derhalve op de stiptheid. Infrabel

zal een moderniseringsplan opstellen dat erop gericht is het spoornet terug op een peil te brengen waarbij er geen Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking wegens de slechte staat van de infrastructuur dienen te worden ingevoerd (*Cfr Artikel 93. Moderniseringsplan*).

#### Art 80. Langetermijnvisie en netwerkarchitectuur

De ambities in de Spoorvisie 2040 vergen een anticipatie op toekomstige capaciteitsbehoeften en een goed doordachte, stabiele en tijdige langetermijnvisie. In een aantal gevallen vertalen deze behoeften zich namelijk in investeringen in capaciteitsuitbreiding die een lange plannings- en/of uitvoeringsperiode vergen die kan oplopen tot 10 à 20 jaar.

De Voogdijoverheid leidt dan ook de studies over de mogelijke ontwikkelingen op het vlak van de spoornetexploitatie en meer in het bijzonder voor de opmaak van een schema van een beoogde dienstregeling 2040 (uurrooster van het nationale reizigersverkeer geïntegreerd met het verkeer dat door andere spoorwegsectoren (internationaal reizigers- en goederenvervoer) wordt gegenereerd). Dit schema zal de door de regering ondersteunde doelstellingen op het vlak van de modal shift helpen verwezenlijken en zal worden uitgerold in tussentijdse uitvoeringsfasen (migratiestrategie). Infrabel stelt zijn expertise ter beschikking en werkt actief mee aan deze studies, waarvan de resultaten, verwacht tegen 2024, zullen worden gebruikt in het momenteel lopende studiewerk over de evolutie van de netwerkarchitectuur.

In dit verband evalueert Infrabel, in samenspraak met de Voogdijoverheid, zijn klanten en stakeholders, de langetermijnbehoeften van de segmenten van het binnenlands en internationaal reizigersvervoer en het goederenvervoer en vertaalt het die in toekomstige capaciteitsbehoeften.

Op basis van dit geïntegreerd vervoersplan zal Infrabel, door deze toekomstige capaciteitsbehoeften af te toetsen met de bestaande beschikbare capaciteit, eventuele aandachtspunten in kaart kunnen brengen.

Deze aandachtspunten op het vlak van capaciteit worden bestudeerd om tot oplossingen te komen die, naargelang van het geval, een aanpassing of verbetering van de volgende elementen inhouden:

1. De opeenvolgende vervoersplannen: in overleg met de operatoren (en met de voogdijoverheid indien sprake van vervoer in openbare dienst) kunnen verschillende aanpassingsmogelijkheden worden bestudeerd teneinde de beschikbare capaciteit optimaal te gebruiken en de robuustheid te optimaliseren: kruisende treinen zo veel mogelijk vermijden, de treinen anders spreiden, bepaalde verbindingen verlengen of inkorten, het haltepatroon en/of reistijden aanpassen, ...
2. De systemen: evolutie van de seininrichtingssystemen, van de operationele processen, mogelijke aanpassingen aan de technische referentiesystemen.
3. De infrastructuur: wanneer het niet mogelijk is de vervoersplannen aan te passen of een aanpassing niet afdoende is en de aanpassing van systemen en processen geen soelaas biedt, analyseert Infrabel de mogelijkheid om nieuwe infrastructuuroplösungen te implementeren.

Een “business case”-analyse moet dus bevestigen dat deze oplossingen relevant zijn, de scope, de mogelijke planning en het geraamde budget ervan aangeven. Indien de geplande nieuwe infrastructuur nog niet of slechts gedeeltelijk in een plan is opgenomen, stelt Infrabel aan de Voogdijoverheid voor om de nodige bedragen op te nemen in een toekomstig investeringsplan. Infrabel bepaalt tevens de bedragen die in het financieel plan moeten

worden opgenomen om het onderhoud van de gerealiseerde infrastructuur te verzekeren. Indien een infrastructuur dient te worden afgebroken, bepaalt Infrabel de onderhoudskosten die niet langer noodzakelijk zijn, en stelt het voor om de vrijgekomen middelen te herbestemmen.

Wanneer het echter gaat om een oplossing waarvoor verschillende investeringsprojecten dienen te worden uitgevoerd, zorgt Infrabel er bovendien voor dat het de beschikbare middelen in de eerste plaats aanwendt voor projecten waar de verschillende spoorgebruikers (binnenlands en internationaal verkeer, reizigers- en goederenverkeer) het meeste baat bij hebben.

Wat de uitbreidingen die zijn opgenomen in de investeringsplannen (MJIP en SMIP) in bijlage IV en VI betreft, zal Infrabel, met de steun van de Staat, de dossiers voorbereiden voor het verkrijgen van de eventuele nodige vergunningen en zal het de impact van de werken op het treinverkeer zoveel mogelijk beperken, met inachtneming van de veiligheidsvoorschriften, de wetgeving inzake capaciteitstoewijzing, de regionale verdeelsleutel en de organisatie van de werken, en in het bijzonder van het beginsel van de non-discriminatie tussen kandidaten. Infrabel ziet er ook op toe dat de investeringsbudgetten correct worden beheerd en dat de plannings worden nageleefd (behalve in geval van niet te voorziene gebeurtenissen zoals bepaald in artikel 8 Overmacht en artikel 9 Exogene factoren). De Staat erkent dat deze werken tijdelijk een impact hebben op het treinverkeer en de prestaties van het spoornet tijdens de uitvoering ervan (*Cfr. VIII Ontwerp, uitvoering en opvolging van de investeringen*).

Het onderhavige contract is een eerste stap in de verwezenlijking van de Spoorvisie 2040, via de evolutie van de netwerkarchitectuur die wordt gestuurd door het vastgelegde, geïntegreerde vervoersplan. Deze langetermijnbenadering reikt verder in de toekomst dan de periodiciteit van het huidige Contract.

Tussen nu en 2032 werkt Infrabel aan de verdere uitrol van zijn spoornet overeenkomstig de evolutie die in het MJIP en in het financieel plan 2023-2032 is vastgelegd. Het capaciteitsaanbod is het resultaat van hoe het vervoer wordt georganiseerd op basis van de aanvragen van de kandidaten, de evolutie van de systemen en processen (*Cfr Artikel 86. Capaciteitstoewijzing*) en de evolutie van de infrastructuur.

Om ervoor te zorgen dat de langetermijn-vervoers- en investeringsplannen kunnen mee-evolueren met de behoeften van een wereld die voortdurend in verandering is, zal Infrabel, onder leiding van de Voogdijoverheid, ook meewerken aan de actualisering van de Spoorvisie 2040 en de beoogde dienstregeling .

Gelet op de potentiële impact van de beslissingen die voortvloeien uit deze langetermijnvisie, deelt Infrabel aan de kandidaten minstens één keer per jaar de resultaten mee van de studie betreffende de netwerkarchitectuur, met inbegrip van de grote infrastructuurwijzigingen die de komende jaren worden doorgevoerd. Hetzelfde geldt voor de aangesloten klanten wanneer de investeringen ook op hen betrekking hebben.

Tijdens de mid-term review met de Voogdijoverheid, en na overleg met de klanten en de stakeholders, zal Infrabel een stand van zaken van de langetermijnvisie leveren en nagaan of de behoeften en analyses die daaruit voortvloeien, nog actueel zijn of dat er aanpassingen nodig zijn. Infrabel zal een eventuele herziening voorstellen van de investeringsplannen en het financieel plan die als bijlage bij

dit contract zijn gevoegd. Deze oefening dient tevens als basis voor de voorbereiding van de toekomstige investeringsplannen en financieel plan.

Bovendien belast de Staat Infrabel met de opdracht om, in overleg met de Voogdijoverheid, de operatoren en andere belanghebbenden, een studie uit te voeren om de marges ter rationalisatie van het spoornet en van de omvang van de uitrusting te identificeren. De in aanmerking te nemen factoren in die studie zijn met name: de milieu-impact, de weerslag op de financiële resultaten, de mobiliteitsuitdagingen met betrekking tot de aard en de intensiteit van het gebruik van de lijnen evenals de beschikbaarheid van alternatieve vervoerswijzen en het vermogen om deze te ontwikkelen, de economische impact (voor de spoorondernemingen en voor de bedrijven waarvan ze de activiteiten ondersteunen). De resultaten van deze studie zullen ter validering aan de Ministerraad worden voorgelegd voordat ze geïmplementeerd worden tijdens de mid-term review.

### **Art 81. Buitendienststelling en ontmanteling**

Elk voorstel tot buitendienststelling (behalve de tijdelijke buitendienststellingen/onderbrekingen voor werkzaamheden of wanneer de veiligheid dit vereist) of ontmanteling van een hoofdlijn moet door de Ministerraad worden goedgekeurd.

### **Art 82. Infrastructuur voor lange treinen**

Verordening (EU) 1315/2013 bepaalt dat, tegen 2030, het mogelijk moet zijn om op de goederenlijnen van het centrale netwerk (*TEN-V Core Network*) treinen met een lengte van 740 m te laten rijden. Naast de bestaande wijksporen, en diegene die in aanleg zijn of gepland zijn, werden zo verschillende projecten opgesteld. Al deze projecten moeten afgewerkt zijn om 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 robuuste rijpaden voor lange treinen op het Belgische spoornet te kunnen toewijzen overeenkomstig de voornoemde Europese verordening.

De volgorde waarin de werken voor de aanleg van deze infrastructuren worden uitgevoerd, wordt bepaald door meerdere criteria: het aantal treinen, of de werken al dan niet opportuun zijn in het kader van andere werken, maar ook en vooral de voltooiing van de infrastructuur van 740 m per as.

De geïdentificeerde projecten zijn opgenomen in het MJIP. De Staat verbindt zich ertoe de noodzakelijke investeringen te financieren met naleving van de Europese wetgeving en biedt Infrabel ondersteuning bij de stappen die het onderneemt bij de bevoegde overheden om de nodige vergunningen te verkrijgen.

### **Art 83. Beheer van de bundels en dienstvoorzieningen**

Als beheerder en exploitant van dienstvoorzieningen identificeert en beheert Infrabel de behoeftes in termen van rangeringen, kort en lang vertoef, herstellingen, laad- en losmogelijkheden en first/last mile operaties en dit op een niet-discriminerende manier.

Om proactief te kunnen inspelen op de snel evoluerende economische, demografische, ecologische en (geo)politieke omstandigheden, volgt Infrabel de marktontwikkelingen in het goederen- en reizigersvervoer én de technologische ontwikkelingen inzake spoorinfrastructuur en logistiek op de voet op, zodat zij de klanten diensten en installaties op maat kan aanbieden.

Infrabel besteedt een bijzondere aandacht aan innovatieve oplossingen, zoals de “automated guided vehicles”, die de efficiëntie en kosten voor het gebruik en het onderhoud van zijn dienstvoorzieningen optimaliseren.

#### Art 84. Beheer van dienstvoorzieningen bestemd voor diverse operaties

Een spoorbundel vervult meerdere functies (o.a. rangeringen, locomotiefwissels, kort vertoef, lang vertoef, laad- en losfaciliteit, afstellen locomotieven, reparaties aan wagons). Het beheer van de dienstvoorzieningen beoogt een globale verbetering van het gebruik van de bundelcapaciteit.

Aangepaste tarieven voor het gebruik van de sporen kunnen het gebruik ervan optimaliseren en daardoor meer capaciteit creëren. Zo kunnen meer treinen worden beheerd, terwijl extra investeringen worden beperkt.

Infrabel zal een politiek ontwikkelen die toelaat de capaciteit in de dienstvoorzieningen optimaal te benutten. Infrabel onderzoekt hiertoe verschillende pistes en zal vervolgens de maatregelen activeren die op basis van de uitgevoerde studies de meest relevante worden geacht, zoals:

- De ontwikkeling van een bundelbeheersysteem dat toelaat om de beschikbare capaciteit in de dienstvoorzieningen op elk moment op te volgen. De afstemming tussen rijpad en lokale capaciteit is een eerste vereiste en is deel van de planning van een goederentransport per spoor. In de fase van realisatie van de transporten, in real time beheer van het treinverkeer, is er een performant bundelbeheersysteem nodig om te allen tijde een zicht te hebben op de bundelbezetting en de toekomstige en vertrekkende bewegingen om zo het gebruik van het geheel van bundels zo efficiënt mogelijk te kunnen organiseren.

Een bundelbeheersysteem omvat o.a. ook:

- De verdere ontwikkeling van een set (financiële) maatregelen/incentives die een efficiënt gebruik van de dienstvoorzieningen aanmoedigen en die inefficiënt gebruik ontmoedigen (o.a. een gedifferentieerd gebruik van de bundels op basis van dienstbestemmingen (vb. bundels voor kort vertoef versus bundels voor lang vertoef, maatregelen om overreservaties maximaal te ontmoedigen)). De van toepassing zijnde maatregelen/incentives zullen 2-jaarlijks geëvalueerd worden en bijgestuurd worden als deel van een continu verbeterproces volgens de geldende procedures.
- Technische en reglementaire aanpassingen die meerdere gelijktijdige bewegingen in een onbeseinde dienstvoorziening mogelijk maken, mits behoud van het veiligheidsniveau.

Infrabel zal de resultaten van zijn studie uiterlijk eind 2023 voorleggen aan de Voogdijoverheid.

Een adequaat wettelijk en ondersteunend kader is hierbij ook noodzakelijk zodat Infrabel samen met alle betrokken stakeholders de nodige aanpassingen kan doorvoeren om de capaciteit op een zo efficiënt mogelijke manier te gebruiken. Dit gaat onder meer over:

- Het voorzien van voldoende hefboomen om het gewenste gedrag af te dwingen en om inbreuken te kunnen sanctioneren (vb.: flexibel aanpasbare financiële incentives om gewenst gedrag te stimuleren of ongewenst gedrag te ontraden of de mogelijkheid om verkeerd geparkeerde treinen te verplaatsen);
- Het invoeren van een verplichting voor de spoorwegondernemingen en gemachtigde kandidaten om data te delen met Infrabel zodat het over de volledige informatie beschikt waar treinen, locomotieven of ander materieel zich bevinden en rijden;
- Rekening houden met de resultaten van een gezamenlijke werkgroep over regelgeving. Infrabel richt een taskforce op (met o.a. FOD Mobiliteit en Vervoer, DVIS, kandidaten, Dienst Regulering, industrie, havens, ...) om deze gemeenschappelijke visie in uitvoering te brengen. De taskforce werkt eveneens op aanbevelingen en actievoorstellen die voortvloeien uit de studie over de "optimalisering van het spoorvervoer van en naar spoorterminals in België".

Na overleg met de FOD Mobiliteit en Vervoer en de Voogdijoverheid implementeert Infrabel de weerhouden acties in functie van de beschikbaarheid van de nodige middelen.

Infrabel onderzoekt, samen met de betrokken partijen, welke technische/infrastructurele ingrepen noodzakelijk zijn om de gewenste flexibiliteit te waarborgen en op welke manier de technische voorwaarden voor het gebruik van publieke infrastructuur door spoor-wegvoertuigen en vereenvoudigde last mile locomotieven kan geüniformeerd en vereenvoudigd worden.

#### Art 85. Beheer van dienstvoorzieningen bestemd voor rangeringen

Infrabel engageert zich om de noden van de markt inzake het samenstellen van treinen in kaart te brengen. Infrabel zal tevens de marktevoluties en technologische ontwikkelingen op vlak van rangeroplossingen op de voet opvolgen.

Infrabel past, in functie van de behoeften van haar klanten en de industrie, de bestaande producten en dienstvoorzieningen bestemd voor rangeringen aan en ontwikkelt nieuwe producten. Zij zal tevens innovatieve oplossingen ontwikkelen die leiden tot de optimalisering van rangeeroperaties waardoor de kosten van het verspreid vervoer gedrukt kunnen worden, de kwaliteit van het spoorproduct verhoogd kan worden en finaal de modal shift naar het spoor gestimuleerd wordt.

Infrabel bereidt zich actief voor op de noodzakelijke systeemwijzigingen om in de dienstvoorzieningen bestemd voor rangeringen een aantrekkelijk dienstenaanbod te ontwikkelen dat tevens volledige transparantie en neutraliteit garandeert. Aanvullend en specifiek voor de automatische triëring van Antwerpen-Noord ontwikkelt Infrabel, samen met de stakeholders, een voorstel hoe de neutraliteit ervan kan verzekerd worden; Infrabel zal eind 2023 een voorstel (met planning) hierover voorleggen aan de Voogdijoverheid. De kwestie van de openbare/private tenlasteneming van de vernieuwings- en onderhoudskosten die momenteel ten laste zijn van Infrabel, maakt integraal deel uit van het voorstel.

#### Art 86. Capaciteitstoewijzing: algemeen

Infrabel is verantwoordelijk voor de non-discriminerende toewijzing van de rijpaden en van de lokale capaciteit aan de kandidaten (toegang tot rangeer-, vormings- en parkeer sporen in de dienstvoorzieningen en het gebruik ervan) overeenkomstig de Spoorcodex. De toepassingsregels worden gepubliceerd in de Netverklaring onder het toezicht van de Dienst Regulering. Infrabel streeft de doelstelling na om de aanvragen voor de rijpaden en de lokale capaciteit van de verschillende klanten op elkaar af te stemmen met het oog op de verdere ontwikkeling van alle types verkeer, rekening houdend met de minimumcapaciteit die gereserveerd moet worden voor de onderhoudsactiviteiten van Infrabel.

Indien nodig zal Infrabel wijzigingen aan het wettelijk kader voorstellen. De Staat onderzoekt deze voorstellen en zal oordelen of zij opportuun zijn of niet.

#### Art 87. Naar een rijpadcatalogus voor een optimaal gebruik van de infrastructuur

De invoering van de catalogus zal in twee fases gebeuren:

- In een eerste fase blijft Infrabel antwoorden op de vragen naar rijpaden van de kandidaten en verbetert Infrabel het huidige proces over de toewijzing van de rijpaden, vooral in geval van conflicten met werken, via het strategisch programma Smart Capacity Management. In deze fase wordt de infrastructuur mogelijk suboptimaal gebruikt.
- In een tweede fase gaat Infrabel over naar een rijpadcatalogus die volledig, geïntegreerd en optimaal is.

#### Eerste fase (2023-2027): Smart Capacity Management

Het strategisch programma Smart Capacity Management, dat in 2022 van start is gegaan, formaliseert de voortdurende verbetering van het capaciteitsbeheerproces. Een geleidelijke maar gestage invoering van dit programma biedt de spooroperatoren een betere toewijzing van de rijpaden, ook in geval van werken. Dit zal leiden tot de volgende veranderingen, met name op het gebied van de transparantie en de voorspelbaarheid van de impact van werkzaamheden:

- Zodra de jaarlijkse dienstregeling is opgesteld, zullen de operatoren en de aangeslotenen een beter zicht hebben op de werkzaamheden (major en high naargelang de Europese richtlijn, vertaald in de RNE-guidelines) en de gevolgen daarvan voor de aangevraagde rijpaden. Zij zullen zich dus tot een jaar vóór de uitvoering van sommige van hun activiteiten zo goed mogelijk kunnen organiseren (geleidelijk vanaf 2023 - volledig geautomatiseerd voor de dienstregeling van 2026).
- Bij de toewijzing van rijpaden zal, zodra de jaarlijkse dienstregeling is opgesteld, rekening worden gehouden met eventuele werkzaamheden (major en high naargelang de Europese richtlijn, vertaald in de RNE-guidelines): het alternatieve rijpad zal dienovereenkomstig aan de kandidaten worden toegewezen (tool eind 2025 beschikbaar dus toepassing op de dienstregeling van 2027).
- De klanten beschikken, door de digitalisering van de Corridor Book Planning, een jaar van tevoren over een volledig en dynamisch beeld van de alternatieven die worden aangeboden in geval van onbeschikbaarheid van bepaalde rijpaden (*Cfr. Artikel 89. Toewijzing van capaciteit voor werken*) en van het gebruik van de tool (tool eind 2025 beschikbaar dus toepassing op de dienstregeling van 2027).
- De wijzigingen aan de spoorinfrastructuur zullen op gestructureerde, digitale en volledige wijze toegankelijk zijn voor de planningsteams, wat een correctere planning van de rijpaden en bijgevolg een grotere stabiliteit voor de klant mogelijk zal maken (tool eind 2025 beschikbaar dus toepassing op de dienstregeling van 2027).

De bovengenoemde termijnen zijn afhankelijk van de resultaten van de haalbaarheidsstudie die op het ogenblik van de ondertekening van dit performantiecontract wordt uitgevoerd, het bestaan van een tool op de markt waarmee deze doelstellingen kunnen worden verwezenlijkt en de aanbestedingstermijnen, die in het geval van IT-ontwikkelingen lang kunnen aanslepen.

Wat betreft de optimalisering van het gebruik van de bestaande capaciteit:

- Voor de toewijzing van de resterende capaciteit voert Infrabel geleidelijk een "Click & Ride"-systeem in (snelle bestelling van rijpaden) (*Cfr Artikel 90. Instrumenten ter ondersteuning van ontwikkelingen op het gebied van capaciteitstoewijzing*) (geleidelijk vanaf dienstregeling 2023 - in gebruik vanaf de besprekingen over de dienstregeling in 2027).

### **Tweede fase (2028-2032): rijpadcatalogus**

Infrabel werkt aan de opmaak van een rijpadcatalogus die rekening houdt met de behoeften van alle segmenten (reizigers en goederen). De concrete uitvoering van de rijpadcatalogus houdt rechtstreeks verband met de evolutie van het wettelijk kader ter zake (Europees project TTR) en de voltooiing van de nieuwe tools voor de planning van de rijpaden en de werken (*Cfr Artikel 90. Vereiste tools ter ondersteuning van de ontwikkelingen op het vlak van capaciteitstoewijzing*). Zodra aan deze voorwaarden is voldaan, inclusief de aanpassing van het wettelijk kader, zal Infrabel een voorstel van rijpadcatalogus doen voor alle sectoren en bestellen de kandidaten hun rijpaden op basis van deze catalogus. In dat stadium kan het "Click & Ride"-principe worden uitgebreid tot de hele catalogus.

De principes waarop deze catalogus is gebaseerd, worden in overleg met de Voogdijoverheid en de kandidaten uitgewerkt. Infrabel zal gebruik maken van de concepten die zijn ontwikkeld in het kader van het project Time Table Redesign (TTR) en zal de op Europees niveau overeengekomen termijnen respecteren (uiterlijk tegen 2032, op voorwaarde dat aan de voorwaarden voor de invoering van deze catalogus is voldaan).

Infrabel beoogt ook de dienstregelingen tussen de Europese landen te harmoniseren in het kader van het TTR-project, dat tot doel heeft zo goed mogelijk in te spelen op de behoeften van de markt en ervoor te zorgen dat de bestaande capaciteit optimaal benut wordt, ook op binnenlands niveau (vanaf dienstregeling 2023, op voorwaarde dat naburige infrastructuurbeheerders bereid zijn mee te gaan in deze dynamiek). Infrabel zal actief deelnemen aan de door de Staat en/of Europa opgestarte werkzaamheden voor de uitvoering van dit project.

Wat de definitie van de rijpadcatalogus voor het internationale reizigersverkeer betreft, is Infrabel sinds begin 2020 een zeer actief lid van het internationale samenwerkingsplatform EuroLink, dat mede door Infrabel werd opgericht en waarin een aantal Europese infrastructuurbeheerders samenzitten om de internationale structurele rijpaden te optimaliseren.

Ten slotte ontwikkelt Infrabel, overeenkomstig het wettelijk kader, een beleid gebaseerd op partnerschappen met zijn klanten, dat de standaardisering van het aanbod in de fasen die voorafgaan aan de capaciteitsplanning (met name de vooropmaak van de dienstregeling) en het gebruik ervan door de aanvragers in de rijpadtoewijzingsfasen, moet helpen bevorderen. Infrabel zal, mits het wettelijk kader het toelaat, ook systemen invoeren om bestelgedrag aan te moedigen dat voor alle spelers waardecreërend is, met name om overboeking van rijpaden tegen te gaan.

Capaciteitsplanningsprocessen die voorafgaan aan de bouw van de dienstregeling en het gebruik van een catalogus van relevante rijpaden, op basis van toekomstgerichte beoordelingen van de behoeften, zullen helpen om meer vaste, stabiele en robuuste rijpaden toe te wijzen en het gebruik van de beschikbare capaciteit te optimaliseren.

#### **Art 88. Toewijzing van de rijpaden en de lokale capaciteit aan kandidaten**

Het proces voor de toewijzing van de spoorcapaciteit van Infrabel heeft een rechtstreekse impact op de activiteiten van zijn klanten en het optimale gebruik van zijn installaties. Infrabel verbindt zich ertoe om, in overleg met zijn klanten, dit toewijzingsproces verder te verbeteren.

Infrabel respecteert en verbetert, in de mate van het mogelijke, de termijnen voor de terbeschikkingstelling van alternatieve rijpaden in geval van werken (*Cfr Artikel 89. Toewijzing van capaciteit voor werken*), door met name te trachten de toewijzing van capaciteit beter te coördineren met naburige infrastructuurbeheerders wanneer die hierbij betrokken zijn. Het doet tevens het nodige om betrouwbare en reactieve platforms op te richten om de communicatie met de kandidaten te bevorderen, en daarbij optimaal gebruik te maken van digitale technologieën. Met behulp van de ontwikkeling van digitale tools zal Infrabel er op termijn voor zorgen dat het rijpad gekoppeld wordt aan de lokale capaciteit. Infrabel stelt tevens alles in het werk om de transparantie van de opvolging van de behandeling van de capaciteitsaanvragen te verzekeren en om desgevallend relevante, alternatieve oplossingen voor te stellen, alsook zijn antwoord aan de kandidaten te motiveren, als het niet mogelijk bleek om hun de gevraagde capaciteit toe te wijzen.



### Art 89. Toewijzing van de capaciteit voor werken

Infrabel verbetert de beschikbaarheid van het spoornet door nog meer inspanningen te leveren op het vlak van de organisatie van de instandhoudings-, onderhouds- en uitbreidingswerken aan de spoorinfrastructuur. Om de kwaliteit van de aan de kandidaten toegewezen rijpaden op peil te houden en het treinverkeer veilig te houden, is het noodzakelijk regelmatig en systematisch onderhoudswerken uit te voeren. Deze werken worden opgenomen in de planning van de rijpaden om hun impact op het treinverkeer tot een minimum te beperken en tegelijk de robuustheid van de toegewezen rijpaden te verzekeren. Hiervoor werkt Infrabel in overleg met de kandidaten om de impact van alle soorten werken op de rijpaden tot een minimum te beperken, om in overleg met de spoorwegoperatoren alternatieven te zoeken en om de spoorcapaciteit optimaal te benutten.

Meer bepaald:

- Voert Infrabel onderhouds- en vernieuwingswerken uit om de veiligheid van het spoornet en het treinverkeer te verzekeren, en om de kwaliteit en de staat van de assets van het spoornet te garanderen (*Cfr Artikel 92. Staat en performantie van het spoornet*). Deze werken, alsook uitbreidingswerken of de aanleg van nieuwe infrastructures, kunnen gevolgen hebben voor het treinverkeer.
- Overlegt Infrabel met de operatoren en de op het spoornet aangesloten ondernemingen en brengt hen proactief op de hoogte van de planning van de werken en de functionaliteiten van het spoornet die tijdens en na de werken worden aangeboden.
- Stelt Infrabel een corridor book planning op die in geval van een totale lijnonderbreking een alternatieve route bepaalt. Waar mogelijk, plant Infrabel de werken door rekening te houden met deze corridor book planning. Meer concreet beperkt Infrabel, in het bijzonder wanneer er geen alternatieve route voorhanden is, het toevoegen van nieuwe werkvensters naast de reeds voorziene werkvensters.
- Besteedt Infrabel bovendien bijzondere aandacht aan de coördinatie van de werken op internationaal niveau met de spoornetten van de buurlanden en aan de harmonisatie van de alternatieve rijpaden voor deze werken. Daartoe zal Infrabel een faciliterende rol spelen door afstemmingsplatformen op te richten met de betrokken infrastructuurbeheerders en spoorwegoperatoren.

De voor de organisatie van de werkzaamheden gevolgde methode wordt beschreven in Domein 2: Asset Management (*Cfr Artikelen 91-99*).

Het behalen van de doelstellingen hangt onder meer af van de medewerking van de spoornetten van de buurlanden met betrekking tot de platformen voor de harmonisatie van de werken op internationaal niveau.

### Art 90. Vereiste tools ter ondersteuning van de ontwikkelingen op het vlak van capaciteitstoewijzing

Om de in de artikelen 87 tot en met 89 vermelde ambities waar te maken, moet het capaciteitstoewijzingsproces worden gedigitaliseerd, met name door een platform te creëren waartoe de kandidaten toegang hebben en dat door hen kan worden geraadpleegd, zowel voor de reservering als voor de planning van de rijpaden, de werken en het bepalen van de omleidingsroutes.

Eenmaal deze digitaliseringsprogramma's zijn gerealiseerd, moeten ze het mogelijk maken om:

- De kwaliteit van de rijpaden en de termijnen voor het beantwoorden van de aanvragen van de klanten, overeenkomstig de principes van het TTR-programma, aanzienlijk te verbeteren.
- Rijpaden te plannen zonder conflicten met de voorziene werken voor zowel het reizigers- als goederenvervoer.
- De robuustheid van de vooropgestelde vervoersplannen (voor alle sectoren) vooraf te beoordelen met het oog op de verbetering van de toekomstige stiptheid.
- De bestelling van rijpaden flexibeler en sneller te laten verlopen, rekening houdend met de geplande werken, de harmonisatie aan de grenspunten, enz.  
Dit vereist dat de digitale systemen ter ondersteuning van TTR, de berekening van alternatieve rijpaden en het digital capacity management, voordien klaar zijn. Intussen werkt Infrabel stapsgewijs aan de verbetering van het proces voor de bestelling van rijpaden via een webinterface.
- De processen die werden vastgelegd voor de opmaak van een rijpadcatalogus te ondersteunen.
- Rekening te houden met het belang van de ontwikkeling van een rechtstreeks verband tussen het bestellen van een rijpad en de lokale capaciteit.

In het algemeen staat Infrabel in voor de coördinatie met alle spoorwegondernemingen en de gemachtigde kandidaten wanneer de ontwikkeling van digitale tools op hen betrekking heeft, en onderzoekt het samen met hen de mogelijkheden om deze te interfaceren.

## Domein 2: Asset Management

### Art 91. Context, doelstellingen en verbintenissen

Het spoornet is een waardevolle infrastructuur. Het is absoluut noodzakelijk deze infrastructuur zo goed mogelijk te onderhouden en te vernieuwen wanneer de assets het einde van hun levensduur bereiken.

Door de assets op het meest geschikte moment te onderhouden en te vernieuwen, wordt de exploitatieveiligheid en het performantieniveau van het spoornet gewaarborgd.

Asset management is een van de belangrijkste activiteiten van een infrastructuurbeheerder.

Een "Phoenix"-audit over de staat van het netwerk, uitgevoerd in 2018, bracht de veroudering van sommige assets van het spoornet aan het licht.

De Staat en Infrabel zijn het eens over het belang van het onderhoud en de vernieuwing van het spoornet, om de vertraging in te halen en het spoornet te moderniseren.

In dit verband verbindt Infrabel zich ertoe de volgende doelstellingen te verwezenlijken:

- Het aantal Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking (BTS) omwille van de slechte staat van de infrastructuur volledig afschaffen tegen eind 2030];
- Vanaf 2027, verbetering van de staat van de assets;
- Het opstellen en bijhouden van patrimoniumfiches voor elk type asset;
- Het uitwerken van een moderniseringsplan voor het spoornet tegen eind 2023 om een inhaalbeweging op het gebied van onderhoud en vernieuwing in te zetten;
- De tijd die nodig is om na incidenten terug te keren naar de normale gang van zaken te verkorten;
- De Temporary Capacity Restrictions uniformiseren om de organisatie van de werken te optimaliseren;
- Om de 5 jaar een grondige evaluatie van de staat van de assets van het spoornet uitvoeren.

De acties en modaliteiten om deze doelstellingen te verwezenlijken worden beschreven in de artikelen 92 tot en met 99.

### Art 92. Staat en Performantie van het spoornet

De kwaliteit, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid van de spoorweginfrastructuur en de dienstvoorzieningen zijn bepalend voor de performantie van het spoorwegsysteem en zijn een voorwaarde voor een (succesvolle) modal shift voor de verschillende sectoren.

Infrabel moet dus voorrang geven aan de toewijzing van de verschillende middelen die nodig zijn voor het onderhoud en de vernieuwing van de spoorinfrastructuur.

Deze prioriteit moet tot uiting komen in een geleidelijke vermindering van het aantal berichten voor tijdelijke snelheidsvermindering wegens de slechte staat van de infrastructuur. Ze moet, in de mate van het mogelijke, het ontstaan helpen voorkomen van nieuwe situaties waarin Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking wegens slechte staat van de infrastructuur nodig zijn, met uitzondering van de gevallen waarin er dringende veiligheidsmaatregelen moeten worden genomen.

### Art 93. Een plan voor de modernisering van het spoornet die nodig is om de staat van de assets in stand te houden

Rekening houdend met de middelen die hem via het meerjareninvesteringsplan ter beschikking worden gesteld, zal Infrabel een plan voor de modernisering van het net uitwerken dat het binnen de 12 maanden na de ondertekening van deze overeenkomst aan de Voogdijoverheid zal voorleggen. Dit moderniseringsplan heeft als doelstelling de degradatie van de staat van de spoorinstallaties - vastgesteld door de op vraag van Infrabel uitgevoerde audit over de staat van het spoornet - een halt toe te roepen, met als doel over een spoornet te beschikken zonder Berichten van Tijdelijke Snelheidsbeperking ten gevolge van een slechte staat van de infrastructuur tegen eind 2030, en vormt een begin voor het inlopen van de vertraging in de vernieuwing van de infrastructuur.

Dit moderniseringsplan zal moeten worden opgesteld op basis van "patrimoniumfiches" waarmee de staat van de verschillende assets kan worden geobjectiveerd zodat men beschikt over een dynamisch toezicht op de spoorinfrastructuur.

Er zal een patrimoniumfiche beschikbaar zijn voor elke belangrijke groep van soorten assets:

1. Lopend spoor;
2. Overwegen (sporen);
3. Spoortoestel;
4. Kunstwerk;
5. Bovenleiding;
6. Seininrichting;
7. Onderstations - Stroomvoorziening;
8. Verlichting, verwarming en drijfkracht;

Elke patrimoniumfiche zal ook de volgende informatie bevatten:

1. Beschrijving van de fysieke technische inventaris;
2. Leefijdspiramide van de huidige technische inventaris;
3. Beschrijving van de vernieuwingsstrategie;
4. Rekening houden met de industriële capaciteit;
5. Verband tussen de staat van de assets en de theoretische vernieuwingsbehoeften.

Met dit plan voor de modernisering van het spoornet verbindt Infrabel zich ertoe een beleid uit te stippelen dat er in een eerste fase op gericht is om, in de mate van het mogelijke, het aantal assets die hun technische levensduur hebben overschreden (technisch verouderd aandeel) te verminderen en om in een tweede fase de assets die hun economische levensduur nog niet bereikt hebben, in stand te houden (economisch verouderd aandeel).

Het plan voor de modernisering van het spoornet zal rekening houden met de onderhouds-/vernieuwingsstrategie en met de industriële capaciteit van Infrabel - beschikbaarheid en ontwikkeling van de nodige interne productiemiddelen (werkplaatsen, logistieke centra, werktreinen ...), - de industriële capaciteit van de aannemers, de mogelijkheden van Infrabel op het vlak van tijdelijke capaciteitsbeperkingen voor de uitvoering van werken, alsook met de nodige financiële middelen op het vlak van investeringen.

Het plan voor de modernisering van het spoornet moet ook de nodige praktische afspraken bevatten met betrekking tot de rapportering en communicatie om een transparante monitoring te waarborgen van de jaarlijkse resultaten voor de ontwikkeling van de gemiddelde leeftijd van de infrastructuurassets.

Bovendien voert Infrabel om de vijf jaar (de eerste keer tijdens de mid-term review) een grondige evaluatie uit van de staat van de assets van het spoornet, met name in functie van de evolutie van de gemiddelde leeftijd van de grote groepen assets waaruit het spoornet is opgebouwd. Deze evaluatie zal het mogelijk maken het moderniseringsplan in de loop van de periode zo nodig bij te sturen. De Voogdijoverheid en de FOD Mobiliteit en Vervoer hebben 2 maanden de tijd om hun opmerkingen/adviezen over te maken.

#### Art 94. Een performant Asset Management

Infrabel verbindt er zich toe om het ingezette transformatieproces verder te zetten met het oog op zowel operationele uitmuntendheid (bv. dringende interventies, MTTR – Mean Time To Repair...) als, op lange termijn, structurele besparingen op het werkingsbudget.

Verschiedende digitaliseringsprogramma's zullen een efficiëntiewinst opleveren, met name door de automatisering van bepaalde activiteiten voor de datacollectie, -opvolging en -analyse. Infrabel ziet er ook op toe dat de planningsfuncties worden versterkt om een efficiëntere en transparantere toewijzing en aanwending van de middelen te garanderen.

In deze context en om de gevolgen van de werken voor de klanten te beperken, tracht Infrabel:

- De ingrepen, die met de werken verband houden, gemassificeerd uit te voeren
- De efficiëntie te vergroten bij de inzet van zware middelen op de werven (machines, mensen enz.)

#### Art 95. Beleid inzake werken - Soorten activiteiten

De infrastructuurbeheerder moet interventies op het spoornet uitvoeren voor drie soorten werkzaamheden:

- **Het onderhoud van de infrastructuur** volgens vooraf bepaalde cycli, met soorten activiteiten: schouwingen, controles en preventieve en correctieve onderhoudswerkzaamheden.
- De **vernieuwing** van netwerkelementen: vervangen van assets die het einde van hun levensduur hebben bereikt of beschadigd zijn;
- **Het spoornet uitbreiden:** bouwwerkzaamheden die anticiperen op toekomstige behoeften hetzij door middel van nieuwe infrastructuur, door de aanpassing van bestaande infrastructuur of de toepassing van nieuwe technologie.

Door bepaalde activiteiten te automatiseren zal Infrabel tegen 2032, door geleidelijk aan meetteinen in te zetten, het aantal buitendienststellingen op enkelspoor, die momenteel nodig zijn voor schouwingen te voet en controles voor het onderhoud van het net, significant terugdringen. De overblijvende activiteiten, die niet kunnen worden geautomatiseerd, zullen altijd, in verschillende mate, buitendienststellingen vereisen.

#### Art 96. Beleid inzake werken - Temporary Capacity Restrictions (TCR)

Om in goede veiligheidsomstandigheden te werken, de technische voorschriften te respecteren en een efficiënt gebruik van de middelen te garanderen, stelt Infrabel vier types TCR ter beschikking:

1. TLO: totale lijnonderbreking
2. DOES: dienst op enkelspoor
3. Werkvensters

#### 4. Bericht van Tijdelijke Snelheidsbeperking (BTS): opgelegde verlaging van de treinsnelheid

In overeenstemming met de wet op het welzijn van de werknemers analyseert Infrabel de risico's van interventies op of nabij de sporen. Bij de risicoanalyse van de activiteiten op of in de nabijheid van de sporen wordt rekening gehouden met een risicomatrix waarin de parameters met betrekking tot de activiteiten op de spoorwerf en het nabije treinverkeer zijn opgenomen. De risicomatrix zorgt voor een objectieve beoordeling van het risiconiveau en voor de toepassing van passende beschermingsmaatregelen voor elk risiconiveau in relatie tot de soorten TCR. Als de technologische ontwikkelingen het mogelijk maken om de omkadering die nodig is voor de bescherming van het personeel te herbekijken, zal Infrabel onderzoeken in welke mate het opportuun is de risicomatrix aan te passen.

Het onderhoud van de infrastructuur vereist periodieke TCR. Infrabel plant het onderhoud van zijn spoornet op basis van het betrokken lijnvak, het geïmpacteerde verkeer en de (al dan niet terugkerende) uit te voeren taken.

Voor vernieuwings- en uitbreidingswerken zijn de toegepaste TCR afhankelijk van het type werken en wordt hierover met de stakeholders overleg gepleegd.

De TCR hebben onvermijdelijk een tijdelijk effect op het treinverkeer. Bijgevolg zal het treinaanbod rekening moeten houden met de TCR die nodig zijn om deze werken uit te voeren.

Infrabel tracht, in overleg met de kandidaten, deze impact zoveel mogelijk te beperken met inachtneming van de veiligheidsregels, de wetgeving inzake capaciteitstoewijzing, de organisatie van de interventies en het principe van niet-discriminatie tussen de aanvragers (*Cfr Artikel 89. Toewijzing van capaciteit voor werken*), en om alternatieve routes te zoeken.

#### **Art 97. Beleid inzake werken - Standaardisering van de TCR**

Het is de bedoeling geleidelijk over te schakelen op gestandaardiseerde TCR's waarmee Infrabel de impact op het verkeer zoveel mogelijk kan beperken.

Afgezien van bepaalde specifieke projecten en werken zal Infrabel dus overgaan naar de volgende vormen van organisatie van de werken:

- 1. DOES van 7 uur overdag tijdens de week voor het periodiek onderhoud van de infrastructuur.
- 2. TLO van 7 uur overdag tijdens de week op bepaalde fijnmazige lijnen voor het periodieke onderhoud van de infrastructuur.
- 3. TLO van minimum 6 uur tijdens weknachten op de Capacity Based Planning. De periode van 6 uur moet, van zodra mogelijk, worden verkort om het aantal afgeschafte treinen te beperken. (*cf. artikel 98 Geleidelijke toepassing van de TLO van 6 uur tijdens weknachten*).
- 4. DOES/TLO tijdens het weekend, van minstens 8u, voor gemassificeerde uitbreidings-, vernieuwings- en onderhoudswerkzaamheden.

Op operationeel niveau moet deze standaardisering Infrabel in staat stellen de volgende hoofddoelstellingen te realiseren:

- Het werk van de teams optimaliseren door werkvensters te creëren met een grootte die is aangepast aan de behoeften van de spoorwerf.

- Een sociaal evenwicht vinden tussen dag-, nacht- en weekenddiensten.
- Interventies op elk lijnvak van het spoornet mogelijk maken met een frequentie die afhangt van het onderhoudsplan dat is aangepast aan de lijn, de staat en het type assets.
- De gevolgen voor het treinverkeer zoveel mogelijk beperken.

Infrabel past deze principes toe naargelang de aard van de uit te voeren werken, de lijn, het betrokken baanvak of de periode van de werken. Er wordt systematisch naar gestreefd om de impact daarvan zoveel mogelijk te beperken. De communicatie en coördinatie met de operatoren, inzonderheid de NMBS, zal verbeterd worden.

Binnen twee jaar na de ondertekening van het contract zal een voortgangsverslag over de uitvoering van de standaardisering van de TCR aan de Voogdijoverheid worden voorgelegd. Uiterlijk bij de mid-term review volgt een evaluatie. Deze evaluatie zal het mogelijk maken de verwachte baten objectief te beoordelen en zo nodig de nodige wijzigingen aan te brengen om de toepassing ervan te verbeteren.

#### **Art 98. Geleidelijke toepassing van de TLO van 6 uur tijdens weeknachten**

Bij de toepassing van dit type TCR moet Infrabel er echter op toezien dat het uitvallen van treinen zo beperkt mogelijk blijft. De organisatie van deze lijnonderbrekingen zou niettemin gevolgen kunnen hebben voor bepaalde rijpaden op bepaalde lijnen of lijnvakken. Over deze impact zal vooraf overleg worden gepleegd met alle betrokken operatoren. De periode van 6 uur moet, van zodra mogelijk, worden verkort om het aantal afgeschafte treinen te beperken. Er zal bijzondere aandacht worden besteed aan het beperken van de gevolgen voor de stedelijke S-diensten tot het strikt noodzakelijke, met name wanneer de openbaarvervoeroperatoren 's avonds een uitgebreider aanbod hebben.

In de mate van het mogelijke zal er voor elk getroffen rijpad een alternatief per spoor worden voorgesteld.

Op gebied van goederenverkeer zullen systematisch alternatieve reismogelijkheden worden voorgesteld aan de operatoren.

De beschreven standaardisering van de TCR zal de operatoren ook in staat stellen beter te anticiperen op de gevolgen van de betrokken werkzaamheden. In het systeem dat bij de ondertekening van het contract van kracht is, hebben de operatoren - op het moment van de final offer - geen duidelijk beeld van de alternatieve rijpaden die zij tijdens de onderbrekingen wegens werken zullen gebruiken. Met de standaardisering van de TCR's wordt beoogd vooraf de alternatieven vast te stellen die zullen worden toegepast wanneer de betrokken onderbrekingen plaatsvinden. Voor het binnenlands reizigersvervoer zal dit leiden tot de vaststelling van een aangepast vervoersplan waarin rekening wordt gehouden met de alternatieven die systematisch zouden worden toegepast.

#### **Art 99. Werken in de dienstvoorzieningen waarvoor Infrabel verantwoordelijk is**

Wat de onderhoudsinterventies in de spoorbundels betreft, zullen aanvragen voor buitendienststellingen tot een tijdsspanne van 9 uur worden bestudeerd en gepland met de gebruikers, waarbij de impact op hun activiteit tot een minimum wordt beperkt.

Wanneer een TCR de bediening van een dienstvoorziening of van een aansluiting beperkt, onderzoekt Infrabel bovendien de mogelijkheid om tegelijkertijd de nodige werken aan de dienstvoorziening uit te voeren om de onbeschikbaarheid van de infrastructuur tot een minimum te beperken.

Vernieuwingswerken worden dan weer op maat gepland, in overleg met de gebruikers van de dienstvoorzieningen.

## Domein 3: Traffic Management

### Art 100. Context, doelstellingen en verbintenissen

De Staat en Infrabel streven er samen naar om zoveel mogelijk verkeer op zijn spoornet te kunnen laten rijden in de best mogelijke omstandigheden.

Infrabel beheert 24 uur per dag en 7 dagen per week het verkeer van alle treinen op zijn hoofd- en secundaire net. Het verkeersbeheersysteem zorgt ervoor dat elke trein in normale omstandigheden veilig en op tijd volgens zijn geplande rijpad rijdt. Het verkeersbeheer streeft ernaar om in een verstoorde toestand - ongeacht de oorzaak - zo snel mogelijk weer normaal te functioneren, waarbij altijd de veiligheidsnormen in acht worden genomen.

Infrabel verbindt zich ertoe de volgende doelstellingen te verwezenlijken:

- Een beheersysteem voor treinbewegingen in spoorbundels en openbare dienstvoorzieningen te ontwikkelen, om het gebruik daarvan te optimaliseren
- Het verkeer zodanig te regelen dat bij een storing het verkeer zo snel mogelijk opnieuw normaal en veilig kan verlopen.

De acties en methoden om deze doelstellingen te verwezenlijken worden beschreven in de artikelen 101 en 102.

### Art 102. Verkeersleiding

Verkeersleiding is een brede bevoegdheid die op verschillende momenten wordt uitgeoefend:

- Op middellange en lange termijn: door professioneel te anticiperen op de verkeersevolutie op middellange en lange termijn, via overleg met de betrokken sectoren en via geïntegreerde vervoersplanoefeningen en de evolutie van de netwerkarchitectuur (*Cfr Artikel 80. Langetermijnvisie en netwerkarchitectuur*);
- Op korte termijn: door te zorgen voor een optimaal gebruik van de capaciteit van het net en van de dienstvoorzieningen, via een methode van continue verbetering van de toewijzing van treinpaden (integratie van werken, stabilisering van dienstregelingen, creëren van alternatieve routes, transparante en proactieve communicatie, rekening houdend met de lokale capaciteit, invoering van een rijpadcatalogus) (*Cfr Artikel 86. Capaciteitstoewijzing*);
- Bij verkeersbeheer in real time: door te zorgen voor een optimale reactiviteit via relevante keuzes (*Cfr Artikel 102. Realtime verkeersbeheer*).

### Art 102. Realtime verkeersbeheer

Infrabel is verantwoordelijk voor het realtime verkeersbeheer op het volledige spoorwegnet (hoofdnet en secundair net). Het beheert het reizigers- en goederentreinverkeer 24 uur per dag en 7 dagen per week.

Infrabel stelt zich tot doel er in het kader van zijn opdracht ervoor te zorgen dat de toegewezen capaciteit wordt gerespecteerd wanneer een trein in het hem toegewezen rijpad rijdt.

Infrabel is verantwoordelijk voor het garanderen van de veiligheid op zijn spoornet door de gebeurtenissen die zich tijdens het treinverkeer kunnen voordoen, adequaat te beheren.



Er zijn twee soorten situaties die moeten worden beheerd:

- Een situatie volgens het boekje, de zogenaamde normale toestand;
- Een verstoorde situatie.

Bij een verstoorde situatie beheert Infrabel het verkeer zodanig dat het zo snel mogelijk en in alle veiligheid opnieuw normaal kan worden hervat. Indien nodig communiceert het hiervoor met naburige infrastructuurbeheerders. Het creëren en bijwerken van alternatieve reismogelijkheden is één van de gebruikte middelen.

Infrabel werkt verder aan de ontwikkeling van beheersinstrumenten in real time, gericht op:

1. Het verbeteren van het beheer van het treinverkeer in een normale situatie;
2. Het verbeteren van het beheer van het treinverkeer in een verstoorde situatie;
3. Het ontwikkelen van het beheer in overeenstemming met de seinrichtingssystemen die op het spoornetwerk zijn uitgerold;
4. Spooroperatoren informatie verstrekken die hen helpt bij het rijden waardoor ze het energieverbruik kunnen verminderen.

Infrabel organiseert overleg (met de getroffen klanten en/of met de klanten die aan de oorsprong van de verstoring liggen) om de goede of slechte praktijken in kaart te brengen en daaruit nuttige lessen te trekken en zijn verkeersbeheerproces continu te verbeteren.

## IV. Proces voor de opvolging en continue verbetering van de performantie en de prestatiedialoog

### Art 103. Algemene principes

1. Het proces voor de opvolging en continue verbetering van de performantie is een verbintenis tussen Infrabel, de Voogdijminister en de FOD Mobiliteit en Vervoer. Die laatste is tevens voorzitter en verzorgt het secretariaat.
2. Het proces voor de opvolging en continue verbetering van de prestaties heeft de volgende doelstellingen:
  - De beginsituatie en de resultaten die tijdens de duur van het contract bereikt werden, objectiveren met betrekking tot de belangrijkste aspecten voor opdrachten van openbare dienst van Infrabel;
  - Het proces van continue verbetering van de prestaties ondersteunen en omkaderen door de uitwisseling van informatie en de vaststelling van duidelijke en meetbare doelstellingen.

### Art 104. Reikwijdte en organisatie van het toezicht op de performantie

1. De beoordeling van de performantie van Infrabel heeft tegelijk betrekking op de uitvoering van prestaties (niveau van de contractueel vastgelegde prestaties), de kwaliteit van de geleverde diensten (gepercipieerd/gemeten kwaliteitsniveau) en de doeltreffendheid van de acties die ondernomen worden om de performantie te verbeteren van de prestaties die in het kader van de opdrachten van openbare dienst van Infrabel geleverd worden.
2. Het toezicht op de performantie van Infrabel gebeurt aan de hand van verschillende soorten instrumenten, afhankelijk van de aard van de beoogde doelstellingen. Deze toezichtinstrumenten zijn de volgende:
  - Gekwantificeerde metingen (indicatoren) die het mogelijk maken om de uitvoering van de prestaties en de kwaliteit van de geleverde diensten te meten. Er zijn twee types:
    - (i) De prestatie-indicatoren, die de prestaties ten opzichte van de gekwantificeerde verbintenissen in het contract meten;
    - (ii) Informatie-indicatoren, die niet het onderwerp zijn van een gekwantificeerde verplichting in het contract;
  - Rapporten, die een tekstuele samenvatting geven van de uitvoering van de prestaties en van de kwaliteit van de dienstverlening;
  - In voorkomend geval, remediëringsplannen.
3. De instrumenten die gebruikt worden om de performantie van Infrabel op te volgen, worden beschreven in bijlage II van het contract.
4. Bij afwijking op het voorgaande wordt de opvolging van het kosten- en inkomstenverloop georganiseerd in het kader van de berekening van de compensatie (*Cfr hoofdstuk VI. Compensatie en financieel regime*). Evenzo wordt de opvolging van de investeringen uitgevoerd overeenkomstig hoofdstuk V. *Ontwerp, uitvoering en opvolging van de investeringen*.
5. Eenmaal per jaar organiseren Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer een prestatiedialoog. Een vertegenwoordiger van de voogdijminister wordt uitgenodigd om deel te nemen. Deze prestatiedialoog vindt ten laatste op 30 juni plaats en heeft voornamelijk tot doel om te evalueren

of de vooropgestelde resultaten van de prestatie-indicatoren werden behaald en de andere contractuele verplichtingen werden nageleefd. In het vooruitzicht van de prestatiedialoog stelt de FOD Mobiliteit en Vervoer ten laatste op 30 april de agenda op, terwijl Infrabel ten laatste 20 kalenderdagen voor de betreffende vergadering een verslag over de evolutie van de prestatie-indicatoren indient bij de FOD Mobiliteit en Vervoer. De beoordeling van de prestatie-indicatoren vindt plaats in aanwezigheid van de betrokken partijen. De beoordeling van de prestatie-indicatoren, die Infrabel deelt met de NMBS, vindt plaats in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de NMBS.

6. Tijdens de prestatiedialoog voeren de partijen, in voorkomend geval, een beoordeling uit van de eventuele remediëringsplannen die uitgevoerd worden.
7. Op expliciete vraag van ofwel Infrabel ofwel de FOD Mobiliteit en Vervoer kunnen er jaarlijks bijkomende overlegmomenten georganiseerd worden om de prestaties in het ene of het andere dienstverleningsgebied nauwgezet te kunnen opvolgen of wanneer een aanzienlijke verslechtering van de kwaliteit van de dienstverlening wordt vastgesteld.
8. Aangezien het organiseren van prestatiedialogen een nieuw concept is, zal uiterlijk op 31 december 2025 een eenmalige evaluatie plaatsvinden van het proces op basis van de opgedane ervaringen. Op basis van deze evaluatie en een gemotiveerd advies kan het proces in onderling overleg aangepast worden. Deze aanpassingen worden opgenomen in een nieuwe bijlage aan het Performantiecontract die door de Partijen moet goedgekeurd worden.
9. Jaarlijks zal de FOD Mobiliteit en Vervoer een verslag opstellen van de prestatiedialoog. Dit verslag bevat de resultaten van de prestatie-indicatoren en informatie-indicatoren. Dit verslag wordt publiek gemaakt.

#### Art 105. Mid-term Review

1. De Staat en Infrabel zullen de uitvoering van het contract vijf jaar na de inwerkingtreding ervan gezamenlijk analyseren en evalueren door middel van een mid-term review.
2. Bij de mid-term review zal in ieder geval het volgende aan de orde komen:
  - a. Het voorstel van Infrabel aan de Belgische Staat om het stiptheidsplan te actualiseren binnen het kader en de doelstellingen vastgelegd door artikel 39;
  - b. De beoordeling door Infrabel van de langetermijnvisie op capaciteit binnen het kader en de doelstellingen vastgelegd door artikel 80;
  - c. De beoordeling door Infrabel van de staat van de assets van het spoornet binnen het kader en de doelstellingen vastgelegd door artikel 93;
  - d. Het onderzoek door de Belgische staat naar de naleving door Infrabel van de streefwaarden voor 2027 voor de performantie-indicatoren opgenomen in bijlage II;
  - e. De opstelling door de partijen van een voorstel voor streefwaarden van de performantie-indicatoren die uiterlijk in 2032 moeten worden bereikt;
  - f. De voorbereiding door de partijen van een voorstel voor jaarlijkse vooruitgangswaarden en bijsturingswaarden van de te behalen performantie-indicatoren voor de periode 2028-2031.
  - g. De voorbereiding door de partijen van een voorstel voor de eventuele aanpassing van de informatie-indicatoren en de definitie en meetmethode daarvan;
  - h. De voorbereiding door de Partijen van een voorstel tot eventuele herziening van het investeringsplan 2023-2032 en dit binnen het kader en de vastgelegde doelstellingen;

- i. De wenselijkheid om een voorstel voor een eventuele wijziging van het Contract of de Bijlagen ervan op te stellen.
3. De partijen zullen in maart 2027 beginnen met de voorbereiding van de mid-term review. De partijen stellen alles in het werk om de mid-term review binnen twaalf maanden na het begin ervan af te ronden.
4. Desgevallend kunnen de partijen het Contract of de Bijlagen daarbij wijzigen overeenkomstig [artikel 14].

#### Art 106. Gezamenlijke programma's ter verbetering van de performantie op de lange termijn

1. Infrabel verbindt zich ertoe de studie te ondersteunen die de FOD Mobiliteit en Vervoer zal uitvoeren omtrent de technische en budgettaire haalbaarheid van de tussen nu en 2040 stapsgewijs toe te passen klokvaste dienstregeling op het spoornet rond aansluitingsknooppunten, in combinatie met de afstemming van de dienstregelingen op andere, door de gewesten beheerde openbare vervoerswijzen.
2. Infrabel verbindt zich ertoe de initiatieven van de FOD Mobiliteit en Vervoer te ondersteunen om de globale performantie van het Belgische spoorwegsysteem te verbeteren. Deze initiatieven zijn in de eerste plaats gericht op het onderzoeken van de wederzijdse externe effecten die mogelijke technologische en operationele veranderingen kunnen hebben op de globale performantie van de infrastructuurbeheer en van de vervoersoperaties.
3. De Staat vraagt de FOD Mobiliteit en Vervoer om steun en expertise te leveren aan de initiatieven en projecten van Infrabel voor de verbetering van de globale performantie van het Belgische spoorwegsysteem.
4. Operationele verbeteringsprocessen waarvoor een nauwe samenwerking en een gecoördineerd optreden nodig is met de operator die belast is met de opdrachten van openbare dienst, worden prioritair georganiseerd in het kader van de Vervoersovereenkomst in hoofdstuk Vbis van de wet van 21 maart 1991. Deze Vervoersovereenkomst wordt minstens om de vijf jaar bijgewerkt en geactualiseerd. De vastgelegde doelstellingen, behaalde resultaten, ondervonden hindernissen en geïdentificeerde hefboomen voor verbetering vormen, in de context van de prestatiedialoog, het onderwerp van een jaarlijkse gezamenlijke evaluatie tussen Infrabel en de NMBS.

#### Art 107. Beheer, overdracht en controle van de gegevens

1. Met inachtneming van het wettelijke kader inzake vertrouwelijkheid stelt Infrabel de FOD Mobiliteit en Vervoer de elementen beschreven in Artikel 104 ter beschikking, en dit in een door Infrabel bepaald bruikbaar elektronisch formaat, door middel van toegang tot een gedeelde en beveiligde digitale ruimte, en volgens de modaliteiten die in dit Contract voorzien zijn.
2. De FOD Mobiliteit en Vervoer of zijn aangestelde beschikt over de mogelijkheid om jaarlijks een audit uit te voeren op de brongegevens en berekeningswijze van prestatie-indicatoren en informatie-indicatoren. De FOD Mobiliteit en Vervoer krijgt hiervoor de nodige informatie en toegang tot de verschillende relevante locaties en meetsystemen van Infrabel, met inachtneming van de vertrouwelijkheidsregels.

## V. Ontwerp, uitvoering en opvolging van de investeringen

### Art 108. Context

Het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 geeft samen met het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031, een overzicht van de investeringsprojecten die tijdens deze periode zullen worden uitgevoerd.

Het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 is als bijlage IV bij dit Contract gevoegd. Het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 werd goedgekeurd door de raad van bestuur van Infrabel op 18 december 2017.

Een investeringsproject stemt overeen met een lijn in de overzichtstabel gevoegd bij het meerjareninvesteringsplan.

#### 1. Meerjareninvesteringsplan 2023-2032

### Art 109. Projectfiches

Alle projecten in dit meerjareninvesteringsplan 2023-2032 worden beschreven aan de hand van projectfiches die toelichting geven over de doelstelling, de scope, het budget, de planning (inclusief duidelijke milestones indien de maturiteit van het project voldoende is) van het project en de te verwachten risico's.

Deze projectfiches zullen door Infrabel bezorgd worden aan de FOD MV binnen de zes maanden na de ondertekening van dit contract. Deze projectfiches worden aan bijlage IV toegevoegd bij het eerstvolgende bijvoegsel aan dit contract.

Specifiek voor de projecten die al aangevat zijn vóór 1 januari 2023 vermeldt de fiche welk deel reeds uitgevoerd is, en welk deel nog te realiseren is.

Voor de geplande, afgebakende investeringsprogramma's (met start-en einddatum zoals ook opgenomen in de rapportering FOD) waarvoor de programmdefinities nog verduidelijkt moet worden met een startdatum vanaf 2025, en met een geraamde kost van minstens 50 miljoen euro, zal Infrabel een business case opmaken. Specifiek voor de capaciteitsuitbreidingsprojecten zal eveneens een omgevingsimpactstudie (CO<sub>2</sub> impact, impact op omgeving en milieu, duurzaamheid,...) opgemaakt worden. De projectfiche wordt, samen met de business case en, indien van toepassing, de omgevingsimpactstudie, minstens drie maanden voor de beslissing om het project op te starten aan de voogdij bezorgd, die haar advies binnen de 60 dagen deelt met Infrabel.

Infrabel stelt alles in het werk om de investeringen uit te voeren zoals gepland in dit meerjareninvesteringsplan, met name volgens de geplande tijdslijn en binnen het voorziene budget.

### Art 110. Mid-term review en herziening van het meerjareninvesteringsplan 2023-2032

Naar aanleiding van de mid-term review van dit Contract, zoals voorzien in artikel 105, kan een herziening van het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 overwogen worden. De uitwerking, de aanpassingen en het goedkeuringsproces van deze herziening zijn onderworpen aan dezelfde regels als de regels die op een meerjareninvesteringsplan van toepassing zijn conform de wet van 21 maart 1991.

Deze herziening zal voornamelijk gebeuren op grond van de resultaten van de studies over de langetermijnvisie en de netwerkarchitectuur, bedoeld in artikel 80, en desgevallend gewijzigde wetgeving. De eventuele bijkomende investeringen die hiervoor oplossingen zullen aanreiken, betreffen voornamelijk uitbreidingsinvesteringen, investeringen die een substantiële capaciteitsverhoging bewerkstellingen, of investeringen ter verbetering van de interne bedrijfsvoering. Voor bepaalde van deze projecten kan een doorkijk tot 2037 toegepast worden indien de looptijd van deze projecten dit vereist.

Indien bij de mid-term review nieuwe investeringsprojecten overwogen worden, die niet vermeld zijn in het meerjareninvesteringsplan 2023-2032, zal Infrabel tegen eind april 2027 de projectfiches bezorgen aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. Voor projecten met een geraamd budget groter dan 50 miljoen € en betrekking hebben op capaciteitsuitbreiding of afgebakende investeringsprogramma's (met start-en einddatum zoals ook opgenomen in de rapportering FOD) wordt de projectfiche aangevuld met een business case en een omgevingsimpactstudie. De FOD Mobiliteit en Vervoer beschikt over een termijn van 45 kalenderdagen vanaf de datum van ontvangst van de projectfiches om een advies uit te brengen en over te maken aan de minister die bevoegd is voor Infrabel. Dit advies heeft betrekking op de overeenstemming van de investeringsprojecten met de doelstellingen van het performantiecontract en de overeenstemming ervan met de voorziene financiële middelen van het meerjareninvesteringsplan. De minister deelt het standpunt van de staat mee aan Infrabel binnen 60 dagen na indiening van het (de) project(en). Bij een positief antwoord of indien na deze periode geen bezwaren geformuleerd werden, mag het investeringsproject uitgevoerd worden.

#### Art 111. Jaarlijks verslag

Uiterlijk op 30 april van elk jaar dient Infrabel een verslag in over de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan 2023-2032, specifiek voor wat betreft het voorgaande jaar. Dit verslag zal de belangrijkste realisaties beschrijven, alsook eventuele afwijkingen en/of risico's met betrekking tot de vooruitzichten toelichten.

Het meerjareninvesteringsplan en de tussentijdse herziening ervan respecteren de gewestelijke verdeelsleutel (artikel 132).

## 2. Strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031

#### Art 112. Context

Het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 van Infrabel bevat de projecten die gefinancierd worden door bijkomende middelen bovenop de basistoelage, de subsidie in het kader van de Europese Recovery and Resilience Facility en de subsidie op basis van het Belgische Herstel - en Transitieplan. Deze middelen zijn bestemd voor de voltooiing van de GEN-infrastructuurprojecten en voor de uitvoering van andere prioritaire spoorwegprojecten.

#### Art 113. Prioritaire spoorwegprojecten

Deze prioritaire spoorwegprojecten betreffen enerzijds de gewestelijke prioritaire spoorwegprojecten, waarvoor de gewesten in bijkomende financiering kunnen voorzien, en anderzijds de strategische spoorwegprojecten die, gelet op de prioriteiten op het grondgebied van de gewesten, enkel met federale financiering worden uitgevoerd.

#### Art 114. Uitvoering van de projecten

Infrabel stelt alles in het werk om deze investeringen te realiseren conform de plannings en de algemene voorwaarden die bij de uitvoerende samenwerkingsakkoorden tussen de federale overheid en de gewesten gevoegd zijn. Voorts zal Infrabel ook haar medewerking verlenen aan de mogelijke toekomstige actualisaties van de uitvoerende samenwerkingsakkoorden en hiervoor de nodige input leveren.

Infrabel sluit bovendien de nodige projectgebonden uitvoeringscontracten af voor wat betreft de prioritaire spoorwegprojecten die genieten van bijkomende financiering van de Gewesten overeenkomstig artikel 92bis, § 4nonies van de Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

#### Art 115. Trimestrieel verslag

Na elk trimester brengt Infrabel verslag uit over de uitvoering van het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031, specifiek voor wat betreft het lopende jaar. Dit verslag zal per project de belangrijkste realisaties beschrijven, alsook eventuele afwijkingen en/of risico's met betrekking tot de vooruitzichten toelichten.

Infrabel respecteert de specifieke regels in verband met de gewestelijke verdeelsleutel die in het kader van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan vastgelegd werden. Elke 'reforecast' van het Strategische Meerjareninvesteringsplan dient steeds gepaard te gaan met een aangepaste projectfiche.

### 3. Jaarlijks investeringsprogramma

#### Art 116. Context

Infrabel stelt elk jaar een investeringsprogramma op dat betrekking heeft op het volgende jaar. Dit jaarlijkse programma moet passen binnen het kader dat het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 en Het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 bepaalt. Dit programma omvat een gedetailleerde beschrijving van de aanwending van de middelen en hun financieringsbronnen tot op het niveau van de dossiers die in de periodieke verslagen worden gevolgd.

Het voorstel van investeringsprogramma wordt ten laatste op 31 oktober van het jaar dat voorafgaat aan de investeringen of op het einde van de tweede maand na de mededeling van de wijzigingen van de beschikbare toelages (indien deze mededeling niet vóór 1 september is gedaan) overgemaakt aan de minister belast met Infrabel en aan de FOD Mobiliteit en Vervoer. De minister communiceert het standpunt van de Staat binnen de twee maanden na ontvangst van het programma. Na deze termijn wordt het voorgestelde investeringsprogramma beschouwd als aanvaard.

#### Art 117. Jaarlijkse amendering

Infrabel moet in de loop van het jaar een amendering van het goedgekeurde investeringsprogramma van het jaar voorstellen indien er aanzienlijke afwijkingen ten opzichte van het oorspronkelijke investeringsprogramma te verwachten zijn. Het wordt ten laatste aan de minister bevoegd voor Infrabel en aan de FOD Mobiliteit en Vervoer voorgesteld op 15 september van het jaar waarvoor de wijziging zich voordoet. De minister communiceert het standpunt van de Staat binnen de twee maanden na ontvangst van de amendering. Na deze termijn wordt het voorgestelde geamendeerde investeringsprogramma beschouwd als aanvaard.

### Art 118. Jaarlijks verslag

Uiterlijk op 30 april van elk jaar dient Infrabel een verslag in over de uitvoering van het jaarlijkse investeringsprogramma voor het voorgaande jaar.

Het jaarlijkse investeringsprogramma en de amendering ervan respecteren de gewestelijke verdeelsleutel (artikels 132-133).

## 4. Opvolging van de investeringen

### Art 119. Projectmanagement en kostenbeheersing

Om projectbeheer sterker binnen de onderneming te verankeren, blijft Infrabel de managementpraktijken ter zake, waaronder de PMO's, verder professionaliseren.

In dat kader neemt Infrabel maatregelen op alle niveaus van de onderneming om de budgetopvolging en het prioriteren van de projecten met focus op de core businesses van Infrabel verder te verbeteren.

Infrabel ontwikkelt, binnen een termijn van maximum 12 maanden na de datum van inwerkingtreding van het contract en overeenkomstig de beginselen vastgelegd in de Bijlage X, een kostenbeheersingsprogramma dat erop gericht is zijn verplichtingen optimaal na te komen en de aan het project verbonden risico's te beperken (waarvan bepaalde elementen buiten de wil van de Partijen zijn). Dit programma betreft de fase van voorontwerp om ramingen van de kosten en het tijdschema te stabiliseren, alsook de fase van bepaling van het definitieve project op het ogenblik dat het wordt opgestart (perimeter, technische specificaties, tijdschema), waarbij in elke fase een kostenraming wordt gepreciseerd, binnen een steeds preciezere vork, en, desgevallend, de acties die moeten worden ondernomen indien de ramingen tijdens het verloop van het project aanzienlijke wijzigen.

### Art 120. Verslag over de uitvoering van de investeringen

Naast de algemene rapporteringen vermeld in artikels 111, 115 en 118, brengt Infrabel verslag uit over de uitvoering van de investeringen (afgebakende projecten en continue dossiers) conform de tussen Infrabel en de FOD Mobiliteit en Vervoer overeengekomen methodologie, opgenomen als bijlage IX.

### Art 121. Rapporteringen naar internationale en supranationale instanties

Bovendien zal Infrabel ook de nodige input leveren en meewerken aan het opstellen van rapporteringen die door de Staat aangeleverd moeten worden aan de Europese Unie en andere internationale of supranationale instanties, in het bijzonder in het kader van de Recovery and Resilience en van de Connecting Europe Facility. Datzelfde principe dient gehanteerd te worden voor andere bijkomende financieringsbronnen die Infrabel in de toekomst zou kunnen verkrijgen en waarvoor een aparte rapportering wordt gevraagd.

### Art 122. Evaluatie van investeringprojecten

Infrabel zal na het afronden van elk investeringsproject ex-post een evaluatie maken om na te gaan of de beoogde doelstellingen, o.a. inzake scope, budget en planning bereikt werden. Deze evaluaties moeten bijdragen aan de verdere optimalisatie van het programma inzake de kostenbeheersing en zullen stelselmatig worden overgemaakt aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.



## VI. Compensatie en financiële regeling

### Art 123. Financiering van de investeringen

De financiering van investeringen betreffende de openbaredienststopdrachten die voorzien zijn in het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 (hierna het "MJIP" genoemd) (cfr. bijlage IV) wordt verstrekt door de Staat via een jaarlijkse basistoelage en specifieke investeringsubsidies, ook bekend staan als het "Nationaal Plan voor Herstel en Veerkracht" ("Recovery and Resilience Facility" (RRF) van de Europese Commissie) en het "Belgisch herstel- en transitieplan", alsmede de prefinancieringen die zijn voorzien door de beslissingen van het Overlegcomité van 7 december 2005 en die op 31/12/2017 reeds geactiveerd werden, en een lening van maximaal 1.000.000 kEUR courant onder voorbehoud, voor deze laatste financieringsbron, van goedkeuring door de Staat en Infrabel.

Het federale deel van de financiering van de investeringen met betrekking tot de opdrachten van openbare dienst, voorzien in het Strategisch Meerjareninvesteringsplan 2018-2031 (SMIP) (met inbegrip van de bijhorende projectfiches) is verzekerd de Staat via een specifieke jaarlijkse federale bijdrage, alsook via de prefinanciering voorzien in de besluiten van het Overlegcomité van 7 december 2005 die in 2020 geactiveerd werden en voorbehouden zijn voor de investeringen die noodzakelijk zijn voor de voltooiing van de infrastructuurwerken van het Waalse GEN, zoals voorzien in het SMIP.

Infrabel verbindt zich ertoe alles in het werk te stellen om de in het MJIP 2023-2032 opgenomen investeringen uit te voeren binnen de grenzen van de financieringen zoals vermeld in de artikelen 126, 127, 128 en 129. Het MJIP 2023-2032 bestaat uit twee modules, met name "module 1" en "module 2". Infrabel is enkel verantwoordelijk voor het ontwerp en de uitvoering van module 2 van het MJIP indien de lening door Infrabel wordt afgesloten overeenkomstig artikel 130

Infrabel verbindt zich ertoe om al wat binnen zijn macht ligt aan te wenden om de vooropgestelde planning en budgetten voor de projecten in het MJIP te respecteren.

Infrabel verbindt zich ertoe om de eventuele exploitatiewinsten te investeren zolang het resultaat op zijn balans niet negatief is, zijn liquiditeit gewaarborgd is en zijn operationele behoeften gedekt zijn. De overdracht van exploitatieoverschotten naar investeringen zal worden aangewend voor de volgende prioriteiten: versnelling van de modernisering en vernieuwing van de bestaande infrastructuur (cfr. Moderniseringsplan) of versnelling van de lopende capaciteitsuitbreidingsprojecten (As 3, L50a, GEN, enz.), mits de investeringen die nodig zijn om de exploitatieveiligheid van het spoornet te verzekeren, gewaarborgd zijn. Niettemin dienen de winsten gegenereerd door investeringen met eigen fondsen in de eerste plaats om de eigen fondsen opnieuw aan te vullen.

### Art 124. Mogelijkheid om Europese subsidies te verkrijgen (Connecting Europe Facility)

Infrabel verbindt zich ertoe om dossieraanvragen voor Europese subsidies van het programma Connecting Europe Facility (CEF) in te dienen zodra er zich hiertoe een opportuniteit voordoet. Infrabel werkt met de steun van de voogdijoverheid aan het in kaart brengen en verkrijgen van andere Europese financieringsbronnen.

### Art 125. Mogelijkheid tot het verkrijgen van een lening van maximaal 1 miljard euro courant

Infrabel verbindt er zich toe actief samen te werken met de Staat, de financiële instellingen, waaronder de EIB, en de door de Staat afgevaardigde personen om de opmaak van een dossier met betrekking tot de lening te faciliteren teneinde dit dossier uiterlijk op 28 februari 2023 ter goedkeuring aan de Staat te kunnen voorleggen. Het verstrekt onder meer alle juridische, boekhoudkundige en

operationele informatie die daarvoor nodig is. Dit dossier kan de door het Agentschap van de Schuld voorgestelde voorwaarden voor een soortgelijke lening bevatten.

#### Art 126. Jaarlijkse basisinvesteringstoelage

Overeenkomstig het MJIP garandeert de Staat aan Infrabel een jaarlijkse basisinvesteringstoelage in voorlopige referentie-k€2023, die op basis van de gekende indexen op het moment van opmaak van het contract gelijk is aan de hieronder vermelde bedragen en die geïndexeerd wordt volgens de in artikel 131 bepaalde formule:

- 2023 : 869.970
- 2024 : 1.059.291
- 2025 : 1.175.191
- 2026 : 1.188.285
- 2027 : 1.183.705
- 2028 : 1.214.395
- 2029 : 1.197.999
- 2030 : 1.363.939
- 2031 : 1.347.495
- 2032 : 1.319.262

Deze bedragen worden berekend op basis van de verwachte evolutie van de toelages, met inachtneming van de indexeringsformules van het vorige contract en aangepast rekening houdend met de nieuwe indexeringsformule en de volgende indexeringshypothesen:

- Index 2021 : 11,71%
- Raming Index 2022 : 17,87%

Het basisbedrag van de toelages in referentie-k€2022 van 2024 tot 2032 is gebaseerd op een indexeringshypothese van 17,87% in 2022. Deze bedragen zullen moeten worden aangepast wanneer de definitieve index voor het jaar 2022 bekend is.

De aldus aangepaste bedragen zullen aan dit Contract als bijlage worden toegevoegd. Ze vervangen de hierboven vermelde voorlopige bedragen en worden de definitieve referentiebedragen van de basisinvesteringstoelage.

Deze jaarlijkse basis investeringstoelage omvat de bedragen die nodig zijn om de in het MJIP 2023-2032 voorziene investeringen te realiseren, dat als bijlage aan dit Contract is gevoegd, en die niet gefinancierd worden door specifieke subsidies van het RRF of het “Belgisch Herstel- en Transitieplan”.

Deze investeringstoelage omvat ook de prioritaire inhouding, ter uitvoering van de besluiten van het overlegcomité van 7 december 2005 betreffende de investeringen die worden uitgevoerd via prefinanciering door de gewesten, van de bedragen die nodig zijn voor de terugbetaling van het kapitaal en in voorkomend geval, van de interesten die niet gedekt worden via tussenkomst van de gewesten, met betrekking tot de prefinanciering van de 3 projecten die op 31.12.2017 zijn opgestart. Het betreft in het bijzonder de projecten die werden goedgekeurd door het overlegcomité van 7 december 2005 en die in het MJIP zijn opgenomen, te weten:

- SPV Zwankendamme
- SPV 162
- SPV Haven van Brussel

Deze basistoelage omvat ook de prioritaire inhouding voor de terugbetaling van het kapitaal en de interesten van de operatie “Build & Finance” voor de montagehal van de werkplaats van Bascoup.

#### **Art 127. Specifieke investeringssubsidie “Nationaal plan voor herstel en veerkracht”(RRF)**

Overeenkomstig het MJIP garandeert de staat Infrabel een specifieke "RRF"-investeringssubsidie, uitgedrukt in k€ courant ten belope van de volgende jaarlijkse bedragen, voor de uitvoering van de in bijlage VII vermelde projecten:

- 2023 : 27.290
- 2024 : 15.310
- 2025 : 8.200

De betaling van deze RRF-subsidies is afhankelijk van de naleving van de modaliteiten vermeld in bijlage VII.

Wat betreft de saldi van de subsidies die zijn voorzien voor 2020, 2021 en 2022 en op 01/01/2023 niet zijn aangewend, voert de Staat de storting ervan uit aan Infrabel volgens dezelfde modaliteiten als in bijlage VII.

Deze specifieke "RRF"-investeringssubsidie van Infrabel omvat de bedragen die nodig zijn om de investeringen uit te voeren die voorzien zijn in het MJIP 2023-2032, dat als bijlage aan dit Contract is gevoegd, en die zijn aangegeven als gefinancierd door de specifieke "RRF"-investeringssubsidie en ook als dusdanig door de Europese Commissie zijn goedgekeurd. De projecten die door de specifieke “RRF”-investeringssubsidie gefinancierd worden, staan vermeld in bijlage VII.

Infrabel stelt alles in het werk om de overeengekomen planning van de werken voor deze projecten te respecteren en om de gedefinieerde tussentijdse mijlpalen te behalen. Indien Infrabel niet in staat is de verbintenissen van het “RRF”-plan na te leven, is het verplicht om de Belgische Staat daar zo snel mogelijk van in te lichten. Vervolgens wordt een overlegvergadering georganiseerd om de beste oplossing te vinden. Indien er in overleg met de Belgische Staat geen oplossing wordt gevonden, zal Infrabel de nodige arbitrages doorvoeren om deze Europese subsidies te vrijwaren (cf. bijlage VII).

#### **Art 128. Specifieke investeringssubsidie “Belgisch herstel- en transitieplan”**

Overeenkomstig het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 van Infrabel, garandeert de Staat aan Infrabel een specifieke subsidie “Belgisch herstel- en transitieplan”, uitgedrukt in k€ courant ten belope van de volgende jaarlijkse bedragen:

- 2023: 81.000
- 2024: 97.000

Deze specifieke investeringssubsidie "Belgisch herstel- en transitieplan" omvat de bedragen die nodig zijn om de investeringen uit te voeren die voorzien zijn in het meerjareninvesteringsplan 2023-2032 dat als bijlage bij dit beheerscontract is gevoegd, en die zijn aangegeven als gefinancierd door de specifieke investeringssubsidie "Belgisch herstel- en transitieplan". De projecten die worden gefinancierd door de specifieke investeringssubsidie "Belgisch herstel- en transitieplan" staan vermeld in Bijlage VIII.

De controle op de uitvoering van de projecten, waarvoor aan Infrabel in het kader van as 5 "investeringsbeleid" van het Belgisch herstel- en transitieplan subsidies zijn toegekend, is geïntegreerd in de bestaande procedures van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Deze projecten zijn ook geïntegreerd in het federale herstel- en investeringsplan en maken het voorwerp uit van een zesmaandelijks

opvolgingsverslag dat is gecoördineerd met de verslagen die voor het nationale herstel- en veerkrachtplan zijn verstrekt.

Niet-gebruikte middelen zullen door Infrabel de volgende jaren opnieuw kunnen worden gebruikt.

Infrabel zal alles in het werk stellen om de overeengekomen planning van de werken voor deze projecten te respecteren. Indien Infrabel niet in staat is om de verbintenissen na te leven, is het verplicht om de Belgische Staat daar zo snel mogelijk van in te lichten. Vervolgens wordt een overlegvergadering georganiseerd om de beste oplossing te vinden.

Zonder akkoord is Infrabel enkel verplicht om de werken uit te voeren die gedekt worden door de financiële middelen die voor deze investeringen beschikbaar zijn.

De Staat kan evenwel elke andere aanvullende bijdrage toekennen om Infrabel extra middelen ter beschikking te stellen om de uitvoering van de Infrabel-projecten, die de Staat bepaalt, voort te zetten. De Staat kan eveneens met Infrabel een arbitrage overeenkomen (met inbegrip van een herziening van de scope of de uitvoeringsplanning) om de uitvoering van het betrokken project voort te zetten.

#### Art 129. Specifieke jaarlijkse federale bijdrage SMIP

Overeenkomstig het Samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuur, vertaald in het strategisch meerjareninvesteringsplan 2018-2031 in bijlage VI en zonder afbreuk te doen aan de op 01/07/2019 gesloten prefinancieringsovereenkomst met betrekking tot de werken op de lijnen 161 en 124 van het Gewestelijk Expressnet in het Waalse Gewest, garandeert de Staat aan Infrabel een specifieke jaarlijkse bijdrage, uitgedrukt in k€ courant, ten belope van de volgende bedragen voor de periode 2023-2031:

- 2023 : 79.021
- 2024 : 49.286
- 2025 : 50.685
- 2026 : 33.906
- 2027 : 6.460
- 2028 : 6.214
- 2029 : 5.994
- 2030 : 5.880
- 2031 : 3.336

Deze specifieke federale bijdrage voor Infrabel omvat de bedragen die aan Infrabel ter beschikking gesteld worden voor de investeringen die voorzien zijn in het strategisch meerjareninvesteringsplan van Infrabel, namelijk:

- De financiering van de investeringen die nodig zijn voor de uitvoering van de GEN-infrastructuurwerken ten laste van Infrabel is, zoals beschreven in de GEN-fiche die als bijlage bij het strategisch meerjareninvesteringsplan van Infrabel is gevoegd;
- De financiering van de strategische infrastructuurinvesteringen die tot de bevoegdheid van Infrabel behoren, zoals beschreven in de fiches die als bijlage bij het strategisch meerjareninvesteringsplan van Infrabel is gevoegd.

Niet-gebruikte middelen zullen door Infrabel de volgende jaren opnieuw kunnen worden gebruikt.

Indien de specifieke federale bijdrage, gecombineerd met de prefinanciering die voorzien is in de beslissingen van het Overlegcomité van 7 december 2005, geactiveerd in 2019 en voorbehouden voor

de investeringen die noodzakelijk zijn voor de afwerking van de infrastructuurwerken van het Waalse GEN zoals voorzien in het strategisch meerjareninvesteringsplan van Infrabel en gecombineerd met de eventuele financiering door derden, onvoldoende zouden blijken om het strategisch meerjareninvesteringsplan van Infrabel te financieren, dan is Infrabel verplicht de Belgische Staat hiervan in kennis te stellen via het hiertoe voorziene rapporteringsproces (*Zie hoofdstuk V. Ontwerp, uitvoering en opvolging van de investeringen*), en wordt een overlegvergadering georganiseerd. Zonder een in overleg bepaalde oplossing zal Infrabel niet langer verplicht zijn om alle in het strategisch meerjareninvesteringsplan voorziene werken uit te voeren, maar alleen die waarvoor de financieringsbedragen beschikbaar zijn.

Met uitzondering van de voltooiing van de GEN-werken, waarvan het te financieren saldo, boven op de in het SMIP voorziene budgetten, werd opgenomen in het MJIP, onder voorbehoud van de in artikel 130 voorziene lening, kan Infrabel op geen enkele wijze worden verplicht de in het strategisch meerjareninvesteringsplan bedoelde werken te financieren of te prefinancieren. Evenzo kan Infrabel in geen geval verplicht worden deze werken te financieren via zijn basisinvesteringstoelage.

### Art 130. De door Infrabel af te sluiten lening

Indien de in artikel 125 bedoelde lening door Infrabel wordt gesloten, is Infrabel verplicht om, naast module 1 van het MJIP, tevens module 2 uit te voeren.

Daartoe wordt de financiering van het MJIP verhoogd met het kapitaal van deze lening, eventueel aangevuld met andere, door Infrabel gegenereerde beschikbare middelen.

Dit zijn de indicatieve jaarlijkse bedragen in k€2023 voor de financiering van module 2:

- 2025 : 155.900
- 2026 : 152.900
- 2027 : 149.900
- 2028 : 146.900
- 2029 : 144.000

Infrabel past deze bedragen aan en spreidt ze in de tijd en in functie van de behoeften voor de uitvoering van het MJIP, met inbegrip van module 2, met name om de overeenstemming ervan met de aan de lening verbonden voorwaarden te waarborgen.

### Art 131. Indexering van de basisinvesteringstoelage

De referentiebedragen van de basisinvesteringstoelage in artikel 126 zijn gekoppeld aan een voorlopige indexwaarde van 137,652 voor de materiaalprijzen (= beste raming op het moment van het finaliseren van dit Contract van de gemiddelde waarde in 2023 van de "Index I-2021" gepubliceerd door de FOD Economie) en een voorlopige indexwaarde van 34,207 voor de lonen (= beste raming op het moment van het finaliseren van dit Contract van de gemiddelde waarde in 2023 van de desbetreffende "S-waarde" gepubliceerd door de FOD Economie).

Deze referentiewaarden voor de I 2021 en S indexen zullen worden aangepast wanneer de definitieve indexwaarden voor 2022 bekend zijn. De aldus aangepaste indexwaarden zullen als bijlage aan dit Contract worden toegevoegd. Ze vervangen de voorlopige indexwaarden en worden de definitieve referentie-indexwaarden voor de basisinvesteringstoelage.

Uitgedrukt in courante euro is het bedrag van de basisinvesteringstoelage voor een bepaald jaar gelijk aan het referentiebedrag dat voor 40% geïndexeerd is volgens de evolutie van de materiaalprijzen (zoals weergegeven door de evolutie van de jaarlijkse gemiddelde waarde van de "Index I-2021") ten

opzichte van de bovengenoemde referentie-indexwaarde, en voor 60% geïndexeerd is volgens de evolutie van de lonen (zoals weergegeven door de evolutie van de jaarlijkse gemiddelde waarde van de desbetreffende "S-waarde") ten opzichte van bovengenoemde referentie-indexwaarde.

Formule van toepassing op de berekening van de verschuldigde basisinvesteringstoelage voor het jaar t :

$$Toelage_t^{euro\ courant} = Toelage_t^{referentie} * Indexatie\ index_t$$

Waar

$$Toelage_t^{referentie} = bedrag\ voor\ jaar\ t\ hernomen\ in\ artikel\ 126$$

$$Indexatie\ index_t = 0,4 * \left( \frac{\sum_{i=januari\ t}^{december\ t} Index\ I_i}{12} / 137,652 \right) + 0,6 * \left( \frac{\sum_{i=januari\ t}^{december\ t} Waarde\ S_i}{12} / 34,207 \right)$$

Waar

*Index I* = Index I-2021 van de materiaalprijzen (index van de producentenprijzen) gepubliceerd door de FOD Economie,

*Waarde S* = Indice van de uurlonen die de evolutie weergeeft van de lonen en sociale lasten voor de werken die onder het Paritair Comité voor het Bouwbedrijf ressorteren (meer dan 20 werklieden), gepubliceerd door de FOD Economie.

De berekening van de betaalbare voorzieningen voor de basisinvesteringstoelage wordt op twee tijdstippen uitgevoerd op basis van de geactualiseerde prognosewaarde van de prijsindexcijfers.

1. Een eerste prognose wordt door Infrabel uiterlijk op 31 maart van elk jaar T-1 ter informatie aan de Staat toegezonden en dient als basis voor de opstelling van de begroting van de Staat voor het jaar T en voor de betaling van de voorzieningen van januari tot april van het jaar T;
2. Een tweede prognose wordt uiterlijk op 31 januari van elk jaar T door Infrabel aan de Staat toegezonden en dient als basis voor het vastleggen van het bedrag van de voorzieningen die vanaf mei van het jaar T aan Infrabel worden betaald;

Indien het in het punt 2 vastgelegde bedrag van de voorzieningen hoger is dan het in punt 1 vastgelegde bedrag, moet het totaalbedrag van het verschil voor de reeds betaalde voorzieningen binnen de zestig dagen na de toezending van de desbetreffende prognose aan Infrabel worden betaald. Indien het in het punt 2 vastgestelde bedrag van de voorzieningen lager is dan het in punt 1 omschreven bedrag, wordt het totaalbedrag van het verschil voor reeds betaalde voorzieningen in mindering gebracht op de latere betalingen totdat het saldo is opgebruikt.

Bij elke wijziging van de te betalen bedragen stuurt FOD Mobiliteit & Vervoer een detail van de berekening naar Infrabel.

De prognosewaarde van de prijsindexcijfers die voor de bovenstaande berekeningen in aanmerking worden genomen, wordt vastgesteld hetzij a) op basis van de prognosewaarde ten tijde van de berekening van het desbetreffende indexcijfer indien er een officiële bron is (bijvoorbeeld een planbureau), hetzij b) in onderling overleg tussen de partijen indien er geen officiële bron is.

### Art 132. Gewestelijke verdeelsleutel

Het meerjareninvesteringsplan is opgesteld rekeninghoudend met een verdeelsleutel (60%/40%) voor lokaliseerbare investeringen in Vlaanderen en in Wallonië, en gefinancierd met publieke federale middelen.

Worden niet in rekening gebracht bij de berekening van de verdeelsleutel:

- Gerealiseerde investeringen op grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest;
- Investerings in rollend materieel ;
- Investerings in productiemiddelen, met inbegrip van de werkplaatsen ;
- Specifieke projecten waarvoor geen verdeelsleutel geldt zoals voorzien in het bijgevoegde MIP, in dit geval de investeringen voor de vernieuwing van de HST-lijnen.

De verschillende opeenvolgende budgetoefeningen (jaarbudgetten en hun eventuele wijziging) moeten elk jaar de naleving garanderen van de gewestelijke verdeelsleutel Vlaanderen/Wallonië van lokaliseerbare investeringen (zie bijlage XIII). Op die manier, als de gerealiseerde investeringen van het voorgaande kalenderjaar dit evenwicht niet respecteren, dan moet de volgende budgetoefening een cumulatieve afwijking van nul<sup>1</sup> vertonen ten opzichte van deze gewestelijke verdeelsleutel. In ieder geval mag de geconstateerde afwijking aan het einde van een jaar niet groter zijn dan 20M€<sub>2023</sub>.

### Art 133. Specifieke gewestelijke verdeelsleutel voor het SMIP

Betreffende de investeringen in het kader van het strategisch meerjareninvesteringsplan van Infrabel als bedoeld in artikel 129, samen met de investeringen in het kader van het strategisch investeringsplan van de NMBS als bedoeld in het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over de financiering van de strategische spoorinfrastructuur, met uitzondering van investeringen die op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest worden uitgevoerd, en de delen van specifieke projecten waarvoor geen enkele verdeelsleutel van toepassing is krachtens het door de federale ministerraad goedgekeurde strategisch meerjareninvesteringsplan van Infrabel, is de gewestelijke budgettaire verdeelsleutel voor investeringen tussen Vlaanderen en Wallonië van 60% voor het Vlaamse Gewest en 40% voor het Waalse Gewest, nageleefd voor het geheel van de werken die voorzien zijn in het strategisch meerjareninvesteringsplan voor de periode 2018-2031.

Onverminderd artikel 123 verbindt Infrabel zich ertoe om, met het oog op de naleving van deze verdeelsleutel, alles in het werk te stellen om het volume van investeringen die in het Vlaamse Gewest en in het Waalse Gewest gelegen zijn, te verwezenlijken zoals beschreven in de tabel in bijlage VI.

De verwezenlijking van de in bijlage VI bedoelde gewestelijke sleutel wordt om de twee jaar geëvalueerd. In het geval waarbij deze evaluatie een afwijking van vijf procent of 5 miljoen euro of meer met betrekking tot de verdeelsleutel aan het licht brengt, berekend op basis van de geplande cumulatieve bedragen van de werkzaamheden zoals voorgesteld in de tabel in bijlage VI, zal Infrabel

---

<sup>1</sup> De afwijking van de verdeelsleutel [VS] is per definitie het bedrag dat aan de Waalse enveloppe moet worden toegevoegd/afgetrokken om een regionaal evenwicht tussen Vlaanderen en Wallonië te bereiken.

Deze technische indicator wordt berekend met de volgende formule:  $VS = VL * (\text{sleutel WA/VL}) - WA$ , waarin VL en WA het totaal van respectievelijk de Vlaamse en de Waalse lokaliseerbare enveloppe vertegenwoordigen. Deze maakt het mogelijk de omvang van een eventueel onevenwicht in absolute waarde objectief te beoordelen, wat niet door de eenvoudige verhouding VL/WA alleen kan worden gevat.



de maatregelen nemen die door de Staat bepaald worden en die nodig zijn om ervoor te zorgen dat de geplande gecumuleerde bedragen voor de werkzaamheden binnen de drie jaar worden hersteld.

#### **Art 134. Storting van de basisinvesteringstoelage, de specifieke investeringssubsidies en de specifieke federale bijdrage**

De Staat stort de jaarlijkse investeringstoelages op de 25e van elke maand aan de hand van maandelijkse voorzieningen ten belope van een twaalfde van het jaarlijkse bedrag zoals voorzien in artikels 126 en 129, voor de maanden januari tot en met december, verminderd, voor de maand december, met een vast bedrag van 18.446 k€ courant, en op basis van de overeenkomstig artikel 131 berekende indexeringsprognoses.

Het saldo van de toelage, rekening houdend met de toepasselijke definitieve indexering, zal worden betaald uiterlijk twee maanden nadat Infrabel een volledig dossier heeft ingediend bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer met de volgende gegevens:

- De jaarlijkse afsluiting van de rekeningen met identificatie van de investeringsuitgaven, van de schuldvorderingen of schulden ten opzichte van de Staat in verband met de investeringstoelage;
- Alle documenten en inlichtingen, onder andere de verantwoordingen met betrekking tot de afwijkingen tussen de planning en de uitvoering van de projecten zoals voorzien in het kader van hoofdstuk VIII over het ontwerpen, de uitvoering en de opvolging van de investeringen.

Indien het definitieve bedrag van de toelage hoger is dan de betaalde voorzieningen, betaalt de Staat binnen 60 dagen na de inwerkingtreding van de wet houdende de eerste budgetaanpassing voor het jaar T+1, binnen de grenzen van de begrotingskredieten, aan Infrabel het saldo van het verschil tussen de betaalde voorzieningen en het definitieve bedrag. Indien de begrotingskredieten niet voldoende zijn om het totale saldo te dekken, dan wordt het resterend bedrag ten laatste op 31 januari van het jaar T+2 betaald.

Indien het definitieve bedrag van de toelage lager is dan de betaalde voorzieningen, wordt het totale bedrag van het verschil in mindering gebracht op de volgende voorzieningen totdat het saldo is opgebruikt of wordt, aan het einde van het Contract, door Infrabel binnen 60 dagen na het overmaken van de eindafrekening aan de Staat terugbetaald. Bij niet-ervulling van één van deze voorwaarden, wordt de termijn uitgesteld naar zestig dagen na levering van deze documenten.

Bij elke wijziging van de te betalen bedragen stuurt de FOD Mobiliteit & Vervoer een detail van de berekening naar Infrabel.

Het verschil tussen het voorlopige bedrag waarop de berekening van de betaalde voorzieningen is gebaseerd en het definitieve bedrag wordt verwerkt in de opmaak van de amendering van het investeringsbudget van Infrabel voor het jaar T+1 (zie bijlage IX). Het budget van het lopende jaar wordt uitgevoerd op basis van een tweede prognose die uiterlijk op 31 januari van elk jaar T door Infrabel aan de Staat wordt toegezonden en dient als basis voor het vastleggen van het bedrag van de voorzieningen die vanaf mei van het jaar T aan Infrabel worden betaald.

De stortingen met betrekking tot het specifieke "RRF"-programma worden gespecificeerd in de bijlage VII.



### Art 135. Gevolgen van wijziging van middelen toegekend aan Infrabel in het kader van de opstelling van de jaarlijkse budgetten

In het geval van wijzigingen aan de investeringssubsidies en federale bijdragen bedoeld in de artikelen 114 tot 115 en 120 tot 122 na 1 september van het jaar t-1 wordt de datum voor het neerleggen van het investeringsbudget uitgesteld, zodat er minstens twee maanden verstrijken tussen de bekendmaking van het beschikbare definitieve bedrag en het eraan gekoppelde investeringsbudget.

### Art 136. Thesaurie – Verslagen

Elke positieve of negatieve afwijking bij de afsluiting van de rekeningen van het jaar t van Infrabel tussen zijn aandeel van de basisinvesteringstoelage van het jaar t zoals vermeld in artikel 126 en de effectieve uitvoering van het deel van het investeringsprogramma ten laste van de Staat zoals dit voortvloeit uit de jaarrekeningen, wordt tussen de verschillende boekjaren overgedragen.

Om de situatie jaar na jaar op te volgen, stelt Infrabel, samen met het jaarlijkse financiële verslag, een specifiek verslag op met betrekking tot de investeringsuitgaven. Dit jaarverslag, dat ten laatste op 31 mei van elk jaar overgemaakt moet worden aan de FOD Mobiliteit & Vervoer, vergelijkt de gecumuleerde stortingen uitgevoerd door de Staat met de gecumuleerde investeringen die werden uitgevoerd sinds 1 januari 2005 op basis van de geboekte investeringen op het einde van elk jaar.

Onverminderd de volledige uitvoering van het meerjareninvesteringsplan, wordt het eventuele positieve saldo van het jaar t als bijkomende financiering gevoegd bij de in artikel 126 voorziene toelage die aan Infrabel wordt toegekend voor het jaar t+1, en de verantwoording ervan met betrekking tot de investeringsuitgaven wordt opgenomen in het kader van de amendering van het jaar t+1 die door Infrabel wordt voorgesteld.

Het eventuele negatieve saldo, te wijten aan een overschrijding van de investeringsuitgaven van Infrabel voor het jaar t, maakt het voorwerp uit van een gedetailleerde verantwoording in het kader van de evaluatie van de jaarlijkse planning van het jaar t die moet worden meegedeeld aan de minister van minister van Mobiliteit en Vervoer.

De amendering van het jaar t+1 houdt rekening met de aanwending van een deel van de toelage van het jaar t+1 van Infrabel voor de aanzuivering van het te veel bestede investeringsbudget van het jaar t.

### Art 137. Subsidies voor bijzondere missies

Infrabel ontvangt subsidies voor bijzondere missies, in het bijzonder voor:

- Het saldo van de HST-werken;
- Het PPS Diabolo-project;
- Het project Liefkenshoek Rail Link;
- De prefinanciering van het Waalse GEN.

Deze aspecten worden beschreven in het MJIP.

### Art 138. Saldo van de HST-werken (infrastructuurgedeelte)

Krachtens de overeenkomst van 9 oktober 2006, waarborgt de Staat de terugbetaling van de interesten en van het kapitaal van de lening die Infrabel is aangegaan in het kader van de financiering van het financieringssaldo van de uitvoering van de HST ten belope van € 205.400K.

De Staat kent aan Infrabel van 2016 tot 2036 een jaarlijkse specifieke subsidie van € 12.678K toe voor de terugbetaling van het kapitaal en de interesten van deze lening. Deze subsidie is niet geïndexeerd.

De Staat stort deze specifieke subsidie elk jaar aan Infrabel op 30 juni.

#### Art 139. PPS Diabolo-project

In het kader van de PPS met betrekking tot de Diabolo-infrastructuur om de luchthaven van Brussel te ontsluiten, wordt er door de Staat een jaarlijkse specifieke subsidie van € 9.000K 2009, voorzien in artikel 11 van de wet 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen, toegekend aan Infrabel.

Dit bedrag stemt overeen met het bedrag van de beschikbaarheidsvergoeding die Infrabel verschuldigd is aan SA Northern Diabolo krachtens het concessiecontract van 28 september 2007 en bevestigd is in de Diabolo-wet van maandag 30 april 2007.

Deze subsidie is geïndexeerd op basis van het gemiddelde van de gezondheidsindex op twaalf maanden courant vanaf 1 november van het jaar t-2 tot 31 oktober van het jaar t-1 ten opzichte van de gezondheidsindex van oktober 2008, namelijk 111,29.

De Staat stort deze specifieke subsidie elk jaar aan Infrabel op 15 mei gedurende 35 jaar vanaf de datum van terbeschikkingstelling van de Diabolo-infrastructuur, d.i. tot 2047.

#### Art 140. PPS project Liefkenshoek Rail Link

In het kader van de PPS met betrekking tot de Liefkenshoek Rail Link-infrastructuur in de haven van Antwerpen, wordt een bijkomende jaarlijkse specifieke subsidie van € 50.610K 2008 toegekend aan Infrabel.

Dit bedrag is gelijk aan het bedrag van de beschikbaarheidsvergoeding die Infrabel verschuldigd is aan de NV LocoRail in uitvoering van het DBFM-contract van 5 november 2008.

Deze subsidie is geïndexeerd volgens de principes die zijn opgenomen in het DBFM-contract van 5 november 2008, waarvan hieronder een uittreksel:

$$Bedrag_t = Bedrag_0 * (0,952 + 0,038 * s/S + 0,01 m_i/M_i)$$

- *Bedrag<sub>t</sub>* : bedrag te betalen in kwartaal t
- *Bedrag<sub>0</sub>* : bedrag per kwartaal contractueel bepaald op 1 januari 2008, d.i. 12.652.500 euro
- *s* : de index van de gemiddelde lonen voor gekwalificeerde, gespecialiseerde arbeiders en handlangers, vastgesteld door het Nationaal Paritaire Comité van het Bouwbedrijf, verhoogd met een algemeen percentage voor sociale lasten en verzekeringen, zoals het wordt aangenomen door de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie op datum van het kwartaal t  
(<https://economie.fgov.be/nl/themas/ondernemingen/specifieke-sectoren/bouw/prijsherzieningsindexen>)
- *S* : de index van de gemiddelde lonen voor gekwalificeerde, gespecialiseerde arbeiders en handlangers, vastgesteld door het Nationaal Paritaire Comité van het Bouwbedrijf, verhoogd met een algemeen percentage voor sociale lasten en verzekeringen, zoals het wordt aangenomen door de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie op datum van 1 januari 2008  
(<https://economie.fgov.be/nl/themas/ondernemingen/specifieke-sectoren/bouw/prijsherzieningsindexen>)
- *m<sub>i</sub>* : de Index materialen – referteprijzen openbare werken, zoals gepubliceerd door de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie op datum van het kwartaal t

*(<https://economie.fgov.be/nl/themas/ondernemingen/specifieke-sectoren/bouw/prijsherzieningsindexen>)*

- *M<sub>i</sub> : de Index materialen – referteprijsen openbare werken, zoals gepubliceerd door de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie op datum van 1 januari 2008.*  
*(<https://economie.fgov.be/nl/themas/ondernemingen/specifieke-sectoren/bouw/prijsherzieningsindexen>)*

De Staat stort deze subsidie elk jaar aan Infrabel op 30 juni gedurende 38 jaar vanaf de datum van terbeschikkingstelling van de infrastructuur, d.i. tot 2051.

#### Art 141. Prefinanciering van het Waalse GEN

Overeenkomstig het prefinancieringscontract met betrekking tot de werken op de lijnen 161 en 124 van het Gewestelijk Expresnet in het Waalse Gewest dat op 01/07/2019 werd gesloten, waarborgt de Staat de terugbetaling van het kapitaal van de lening die Infrabel heeft aangeaan.

De Staat kent aan Infrabel van 2021 tot 2049 een jaarlijkse specifieke toelage van € 7.969.737,55<sup>courant</sup> toe voor de terugbetaling van het kapitaal en de interesten van deze lening.

Deze toelage is niet geïndexeerd.

Deze specifieke toelage wordt door de Staat aan Infrabel gestort volgens het terugbetalingsschema dat is vastgelegd in het prefinancieringscontract met betrekking tot de werken op de lijnen 161 en 124 van het Gewestelijk Expresnet in het Waalse Gewest dat op 01/07/2019 werd gesloten.

#### Art 142. Exploitatietoelage

Overeenkomstig het financieel meerjarenplan 2023-2032 van Infrabel, bijgevoegd in bijlage V, garandeert de Staat aan Infrabel een basisexploitatietoelage (hierna: de Basisexploitatietoelage of BET) voor de uitvoering van zijn opdrachten van openbare dienst, zoals bepaald in artikel 199 van de wet van 21 maart 1991. De Basisexploitatietoelage bestaat uit een vast en een variabel deel dat volgens de volgende modaliteiten wordt berekend.

##### **Vaste Deel**

Infrabel ontvangt het Vaste Deel, die verbonden is aan de index gedefinieerd in artikel 143 , in voorlopige referentie-k€2023, die op basis van de gekende indexen op het moment van opmaak van het contract gelijk is aan de hieronder vermelde bedragen:2023 : 546.623

2024 : 499.158

2025 : 556.690

2026 : 542.436

2027 : 533.286

2028 : 518.988

2029 : 520.047

2030 : 505.707

2031 : 506.725

2032 : 487.219

Deze bedragen worden berekend op basis van de verwachte ontwikkeling van de toelages, met inachtneming van de indexeringsformules van het vorige contract en aangepast rekening houden met de nieuwe indexeringsformule.

Het basisbedrag van de toelages in referentie-k€2023 van 2023 tot 2032 is gebaseerd op een indexeringshypothese van 7,8% in 2022. Deze bedragen zullen moeten worden aangepast wanneer de definitieve index voor het jaar 2022 bekend is.

De aldus aangepaste bedragen zullen aan dit Contract als bijlage worden toegevoegd. Ze vervangen de hierboven vermelde voorlopige bedragen en worden de definitieve referentiebedragen van het Vaste Deel.

### **Variabele Deel**

Infrabel en de Voogdijoverheid komen overeen om samen een werkgroep op te richten binnen de 6 maanden na de ondertekening van het contract die kan onderzoeken of en op welke manier en met welke modaliteiten en criteria een deel van de exploitatietoelage zou kunnen variëren in functie van de evolutie van het verkeer. De werkgroep zal verder werken op basis van de reflecties die tot nu toe werden uitgewerkt in voorbereiding van dit contract.

De werkgroep zal hierover een advies formuleren waarna een eventuele aanpassing, na akkoord van de partijen, ingevoerd kan worden bij de mid-term review of vroeger indien een akkoord gevonden wordt.

De vastgestelde bedragen van het vaste gedeelte van de exploitatietoelage zullen zo nodig worden aangepast.

### **Nachttreinen**

Infrabel gebruikt hiertoe alle middelen die hem specifiek ter beschikking worden gesteld om de ontwikkeling van de nachttrein, in overeenstemming met het bestaande wettelijke kader, te ondersteunen.

### **Art 143. Indexering van de exploitatietoelage**

De referentiebedragen van de basisexploitatietoelage in artikel 142 zijn gekoppeld aan een indexwaarde van 126,014 voor de gezondheidsindex P (= beste raming op het moment van de afronding van dit Contract van de gemiddelde waarde in 2023 van de "Gezondheidsindex van de consumptieprijzen gepubliceerd door de FOD Economie) en een indexwaarde Ps van 126,209 voor de diensten (= beste raming op het moment van de afronding van dit Contract van de gemiddelde waarde in 2023 van de componenten van de diensten van de index van de consumptieprijzen gepubliceerd door de FOD Economie).

Deze referentiewaarden voor de P en Ps indexen zullen worden aangepast wanneer de definitieve indexwaarden voor 2022 bekend zijn. De aldus aangepaste indexwaarden zullen als bijlage aan dit Contract worden toegevoegd. Ze vervangen de voorlopige indexwaarden en worden de definitieve referentie-indexwaarden voor de basisexploitatietoelage.

Uitgedrukt in euro courant is het bedrag van de basisexploitatietoelage voor een bepaald jaar gelijk aan het referentiebedrag dat voor 65% is geïndexeerd volgens de ontwikkeling van de gezondheidsindex ten opzichte van bovengenoemde referentie-indexwaarde, en voor 35% geïndexeerd volgens de ontwikkeling van de component diensten van de index van de consumptieprijzen.

Formule van toepassing op de berekening van de verschuldigde basisexploitatie-toelage voor het jaar t :

$$Toelage_t^{euro\ courant} = Toelage_t^{referentie} * Indexatie\ index_t$$

Waar

$$Toelage_t^{referentie} = \text{bedrag voor jaar } t \text{ hernomen in artikel 142}$$

$$Indexatie\ index_t = 0,65 * \left( \frac{\sum_{i=januari\ t}^{december\ t} Index\ P_i}{12} / 126,014 \right) \\ + 0,35 * \left( \frac{\sum_{i=januari\ t}^{december\ t} Waarde\ P_s_i}{12} / 126,209 \right)$$

waar

*Index P* = Gezondheidsindex van de consumptieprijzen, basis 2013, gepubliceerd door de FOD Economie

*Waarde Ps* = Component diensten van de index van de consumptieprijzen gepubliceerd door de FOD Economie.

De berekening van de betaalbare voorzieningen voor de basisinvesteringstoelage wordt op twee tijdstippen uitgevoerd op basis van de geactualiseerde prognosewaarde van de prijsindexcijfers.

1. Een eerste prognose wordt door Infrabel uiterlijk op 31 maart van elk jaar T-1 ter informatie aan de Staat toegezonden en dient als basis voor de opstelling van de Rijksbegroting voor het jaar T en voor de betaling van de voorzieningen van januari tot april van het jaar T;
2. Een tweede prognose wordt uiterlijk op 31 januari van elk jaar T door Infrabel aan de Staat toegezonden en dient als basis voor het vastleggen van het bedrag van de voorzieningen die vanaf mei van het jaar T aan Infrabel worden betaald;

Indien het in het punt 2 vastgelegde bedrag van de voorzieningen hoger is dan het in punt 1 vastgelegde bedrag, moet het totaalbedrag van het verschil voor de reeds betaalde voorzieningen binnen de zestig dagen na de toezending van de desbetreffende prognose aan Infrabel worden betaald. Indien het in het punt 2 vastgelegde bedrag van de voorzieningen lager is dan het in punt 1 vastgelegde bedrag, wordt het totaalbedrag van het verschil voor reeds betaalde voorzieningen in mindering gebracht op de latere betalingen totdat het saldo is opgebruikt.

Bij elke wijziging van de te betalen bedragen stuurt de FOD Mobiliteit & Vervoer een detail van de berekening naar Infrabel.

De prognosewaarde van de prijsindexcijfers die voor de bovenstaande berekeningen in aanmerking worden genomen, wordt vastgesteld hetzij a) op basis van de prognosewaarde ten tijde van de berekening van het desbetreffende indexcijfer indien er een officiële bron is (bijvoorbeeld een planbureau), hetzij b) in onderling overleg tussen de partijen indien er geen officiële bron is.

#### Art 144. Storting van de exploitatietoelage

De betalingen door de Staat aan Infrabel van zijn jaarlijkse exploitatietoelages geschieden op de 25e van elke maand door maandelijke voorzieningen gelijk aan een twaalfde van het jaarlijkse bedrag in artikel 142, voor de maanden januari tot en met december, verminderd, voor de maand december, met een vast bedrag van 8.136 k€ courant, en op basis van de indexeringsprognoses berekend overeenkomstig artikel 143 en van de productieprognoses.

Het saldo van de toelage, rekening houdend met de toepasselijke definitieve indexering, wordt betaald uiterlijk twee maanden nadat de rekeningen van Infrabel voor het betrokken jaar door de algemene vergadering zijn goedgekeurd.

Indien het definitieve bedrag van de toelage hoger is dan de betaalde voorzieningen, betaalt de Staat binnen 60 dagen na de inwerkingtreding van de wet houdende de eerste budgetaanpassing voor het jaar T+1, binnen de grenzen van de begrotingskredieten, aan Infrabel het saldo van het verschil tussen de betaalde voorzieningen en het definitieve bedrag. Indien de begrotingskredieten niet voldoende zijn om het totale saldo te dekken, dan wordt het resterend bedrag ten laatste op 31 januari van het jaar T+2 betaald.

Indien het definitieve bedrag van de toelage lager is dan de betaalde voorzieningen, wordt het totale bedrag van het verschil in mindering gebracht op de volgende voorzieningen totdat het saldo is opgebruikt of wordt, aan het einde van het Contract, door Infrabel binnen 60 dagen na het overmaken van de eindafrekening aan de Staat terugbetaald.

Bij elke wijziging van de te betalen bedragen stuurt de FOD Mobiliteit & Vervoer een detail van de berekening naar Infrabel.

#### Art 145. Netto financiële schuld: definitie

De netto financiële schuld is, in de zin van dit Contract, samengesteld uit de volgende elementen:

- Financiële schulden (exclusief t.a.v. dochterondernemingen) die in de boekhouding zijn opgenomen;
- Vermeerderd met de schuld in het kader van de PPS Liefkenshoek Rail Link en Build & Finance Bascoup;
- Vermeerderd met de thesaurieleningen (cash pooling) en de interestgenererende schulden t.a.v. de dochterondernemingen en aanverwante bedrijven;
- Verminderd met de thesaurievoorschotten (cash pooling) en de interestgenererende schuldvorderingen t.a.v. de dochterondernemingen en aanverwante bedrijven (met uitzondering van de kredietlijnen ter beschikking gesteld van de SPV's in het kader van de prefinancieringen);
- Verminderd met de met de Staat gesloten "back to back"-verrichtingen in het raam van de schuldovername op 1 januari 2005;
- Verminderd met de beschikbare middelen en de thesauriebeleggingen (exclusief bij dochterondernemingen) wanneer ze niet voor rekening van derden beheerd worden;
- Verminderd met de thesauriebeleggingen bestemd voor de gedeeltelijke terugbetalingen van de nominale schuld aangegaan bij de financiële instellingen;
- Vermeerderd met de overige schulden die rechtstreeks verband houden met de financiële schuld;
- Verminderd met de overige schuldvorderingen die rechtstreeks verband houden met de financiële schuld.

### Art 146. Netto financiële schuld: niet door de Staat gedekte netto financiële schuld

De niet door de Staat gedekte netto financiële schuld wordt gedefinieerd als de netto financiële schuld na neutralisering van de schulden aangegaan op verzoek van en gedekt door de Belgische Staat. Op de datum van ondertekening van dit Contract, betreffen de door de Staat gedekte schulden de bestaande prefinancieringscontracten (zoals hergenomen in artikels 126 en 141), de bestaande publiek-private samenwerkingen (PPS) (zoals hergenomen in artikels 139 en 140), de Build & Finance van Bascoup en de HST-inbreng (zoals verduidelijkt in artikel 138), voor zover ze opgenomen zijn in de financiële schuld zoals gedefinieerd in dit artikel.

### Art 147. Ondernemingsplan

Het ondernemingsplan 2023-2032 van Infrabel omvat het Financieel Plan 2023-2032 en werd opgenomen in bijlage V, en het Meerjareninvesteringsplan 2023-2032, opgenomen in bijlage IV.

### Art 148. Boekhouding

Infrabel past de Belgische boekhoudnormen toe voor zijn statutaire rekeningen en de internationale boekhoudnormen (IFRS) voor zijn geconsolideerde rekeningen. Infrabel sluit jaarlijks zijn rekeningen af op 31 december.

Infrabel levert elk jaar in de maand die volgt op hun goedkeuring door zijn beheersorganen zijn statutaire en geconsolideerde rekeningen aan de FOD Mobiliteit en Vervoer in hetzelfde formaat als dat van de rekeningen die ook bij de Nationale Bank van België worden neergelegd.

Om de FOD Mobiliteit en Vervoer in staat te stellen een correcte inventaris te maken van zijn deelnemingen en zijn overheidswaarborgen, levert Infrabel tegen uiterlijk 31 mei van elk kalenderjaar voor het vorige boekjaar en onder voorbehoud van goedkeuring door zijn beheersorganen de volgende niet-geauditeerde cijfers:

- De inventaris van de ontvangen overheidswaarborgen;
- Het aantal rechtstreekse en onrechtstreekse Staatsvorderingen op Infrabel t.o.v. het totale aantal vorderingen van Infrabel;
- Het balanstotaal en de eigen middelen van Infrabel volgens de statutaire rekeningen;
- Het deelnemingspercentage in andere vennootschappen van publiek recht.

### Art 149. Betalingen verschuldigd aan Infrabel krachtens andere rechtsbehandelingen

Dit Contract doet geen afbreuk aan, en heeft dus geen invloed op, de betalingen verschuldigd aan Infrabel op grond van andere rechtshandelingen, en in het bijzonder betalingen verschuldigd aan Infrabel op grond van reglementaire of contractuele bepalingen voorafgaand aan het sluiten van dit Contract en niet uitdrukkelijk opgeheven of gewijzigd door dit Contract. Dit betreft in het bijzonder, en op niet-limitatieve wijze, de betaling van enig deel van de toelages met betrekking tot het jaar 2022 of voorgaande jaren, maar betaald door de Staat vanaf 2023, die geen enkele van de verschuldigde betalingen krachtens dit contract vervangen.

## VII. Landsbelangen

### Art 150. Deelname van Infrabel aan de landsbelangen

Op verzoek van de FOD Binnenlandse zaken, via het Nationaal Crisiscentrum (NCCN) en van het Ministerie van Defensie, via de Staf van het Leger, neemt Infrabel, naargelang zijn bevoegdheden, deel

aan de vrijwaring van de vitale landsbelangen en aan de bevrediging van de essentiële behoeften van de bevolking:

- a. Openbare orde, d.w.z. openbare rust, gezondheid en veiligheid;
- b. Het socio-economische potentieel van het land;
- c. De nationale soevereiniteit en de bij de grondwet en de wetten opgerichte openbare instellingen;
- d. De integriteit van het nationale grondgebied.

#### Art 151. Wettelijk kader

Infrabel voert deze opdracht uit, zowel in tijden van vrede als in tijden van oorlog, in het kader van:

- a. De wet van 31 december 1963 en de wet van 15 mei 2007 betreffende de bescherming van de burgerbevolking, het koninklijk besluit van 31 januari 2003 tot vaststelling van het noodplan voor de crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen, het koninklijk besluit van 22 mei 2019 betreffende de noodplanning en het beheer van noodsituaties op gemeentelijk en provinciaal niveau en betreffende de rol van de burgemeesters en de provinciegouverneurs in geval van crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen en het samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn die coördinatie of beheer op nationaal niveau vereisen;
- b. Bepalingen uit hoofde van een uitroeping van de mobilisatie, in het bijzonder militaire opeisingen uit hoofde van de wet van 12 mei 1927 op de militaire opeisingen.

#### Art 152. Opdrachten toegewezen aan Infrabel

Meer bepaald draagt Infrabel bij tot het garanderen van de permanente goede werkingsstaat van de spoorweginfrastructuur en de continuïteit van het verkeer van de spoorwegdiensten die nodig zijn voor deze opdrachten. Het gaat onder meer om:

- a. De deelname aan civiele en militaire opleidingen en oefeningen;
- b. De terbeschikkingstelling van informatie betreffende het referentienetwerk bepaald in het GIS-systeem (Global Information System) van de FOD Binnenlandse Zaken;
- c. Het verstrekken van door de FOD Mobiliteit en Vervoer of door de sectorale overheid gevraagde elementen, in functie van het identificeren van kritieke infrastructuur en van de identificatie van de aanbieders van essentiële diensten;
- d. Het rekening houden met de bindende adviezen van de Interministeriële Spoorwegcommissie (ISC) en de Nationale Veiligheidsraad;
- e. De toewijzing van rijpaden (voor beweging en parkeren) aan militaire transporten, aan hoogbeveiligde civiele transporten (bv. explosief of nucleair materiaal enz.) en aan het vervoer van de bevolking uit door incidenten of rampen getroffen gebieden
- f. Het aanstellen van een contactpersoon die belast is met de relaties en studies die verband houden met de vitale landsbelangen en de NAVO/EU.



### Art 153. Technische interventies

Infrabel verbindt er zich toe geen afstand te doen van lijnen en installaties die niet langer voor de spoorexploitatie worden gebruikt, maar waarvan het onderhoud door de ISC wordt opgelegd.

Infrabel verbindt zich ertoe om alle nodige technische interventies uit te voeren op deze lijnen en installaties, waarbij de kosten ten laste vallen van de Federale Overheidsdienst die ze heeft aangevraagd. Elke aanvraag maakt het voorwerp uit van een overeenkomst tussen de betrokken Federale Overheidsdienst en Infrabel, zoals het geval is met het Ministerie van Defensie (overeenkomst Landsverdediging - NMBS van 8 november 1965 en de aanhangsels van 21 augustus 1972 en 28 oktober 1986).

### Art 154. Financiële last

Alle nadelige gevolgen van eender welke aard die voortvloeien uit de door Infrabel geleverde prestaties voor de landsbelangen zijn uitsluitend ten laste van de Belgische Staat. De Belgische Staat vrijwaart Infrabel tegen elk mogelijk verhaal en verschijnt vrijwillig voor de bevoegde instanties.

### Art 155. Overeenkomst tussen Infrabel en de NMBS

Infrabel stelt samen met de NMBS binnen de achttien maanden die volgen op de publicatie van het koninklijk besluit dat dit Contract bekrachtigt een overeenkomst op die hun onderlinge samenwerking regelt in het kader van de noodplanning, de veiligheid en het crisisbeheer. Deze overeenkomst preciseert de vertegenwoordigingen en de prestaties waarvoor ze respectievelijk bevoegd zijn. Ze betrekken de FOD Mobiliteit en Vervoer bij de uitwerking ervan en brengen de overeenkomst en alle informatie die nuttig is voor de toepassing ervan, ter kennis van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

## BIJLAGEN

**Bijlage I** : Glossarium

**Bijlage II** : KPI

**Bijlage III** : Contactpersonen

**Bijlage IV** : Meerjareninvesteringsplan (MIJP) 2023-2032

**Bijlage V** : Financieel Plan 2023-2032

**Bijlage VI** : Strategische Meerjareninvesteringsplan (SMIP) 2018-2031

**Bijlage VII**: Recovery and Resilience Facility (RRF)

**Bijlage VIII**: Belgisch herstel en transitieplan

**Bijlage IX** : Methodologie monitoring investeringen

**Bijlage X** : Kostenbeheersingsprogramma

**Bijlage XI** : Spoorvisie 2040

**Bijlage XII** : Potentieel voor ontplooiing van het spoorvervoeraanbod op het Belgische net

**Bijlage XIII** : Gewestelijk verdeling sleutel Vlaanderen Wallonië van de lokaliseerbare investeringen