

WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2006 — 4755

[C — 2006/14262]

16 NOVEMBER 2006. — Koninklijk besluit houdende goedkeuring van het eerste bijvoegsel bij het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op artikelen 3 tot 6;

Gelet op het koninklijk besluit van 5 juli 2005 houdende goedkeuring van het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 13 juli 2006;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting gegeven naar aanleiding van de beraadslaging op de Ministerraad van 20 juli 2006;

Gelet op het advies van de Nationale paritaire Commissie, gegeven op 23 augustus 2006;

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Consumentenzaken en van Onze Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het als bijlage bij dit besluit gevoegde bijvoegsel bij het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel wordt goedgekeurd.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 3. Onze Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 16 november 2006.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting
en Consumentenzaken,

Mevr. F. VAN DEN BOSSCHE

De Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven,

B. TUYBENS

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2006 — 4755

[C — 2006/14262]

16 NOVEMBRE 2006. — Arrêté royal portant approbation au premier avenant au contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Infrabel

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment les articles 3 à 6;

Vu l'arrêté royal du 5 juillet 2005 portant approbation du contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Infrabel;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 13 juillet 2006;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné à l'occasion de la délibération du Conseil des Ministres du 20 juillet 2006;

Vu l'avis de la Commission paritaire nationale, donné le 23 août 2006;

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget et de la Protection de la Consommation et notre Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques et de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. L'avenant au contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Infrabel, qui est annexé au présent arrêté, est approuvé.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 3. Notre Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 16 novembre 2006.

ALBERT

Par le Roi :

La Vice-Première Ministre et
Ministre du Budget et de la Protection de la Consommation,

Mme F. VAN DEN BOSSCHE

Le Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques,

B. TUYBENS

Bijlage bij het koninklijk besluit - Infrabel

Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht Infrabel

Het beheerscontract gesloten tussen de Staat en Infrabel, goedgekeurd bij koninklijk besluit van 5 juli 2005, wordt gewijzigd door de volgende bepalingen :

1. In artikel 1, 1e alinea, van de Nederlandse tekst, moet de tweede zin als volgt worden gelezen : « In die hoedanigheid waakt elk van de vennootschappen erover, in het raam van een samenhangend groepsbeleid, dat haar activiteiten passen in het kader van het duurzaam mobiliteitsbeleid van de Regering en bijdragen tot het vervullen van de verplaatsingsbehoeften. »

2. Alinea 3 van artikel 9 wordt vervangen door de volgende bepaling : « Een overzichtstabel bij dit plan is opgenomen in bijlage 8 ».

3. De alinea's 12, 13 en 14 van datzelfde artikel 9 worden vervangen door de volgende bepaling :

« Infrabel stelt alles in het werk opdat de gunning en de contracten met het oog op de concretisering van de publiek-private samenwerking (PPS) aangaande de investeringsprojecten Diabolo en Liefkenshoekspoorverbinding zo snel mogelijk kunnen worden afgerond. Infrabel stelt eveneens alles in het werk opdat de investeringsprojecten met prefinanciering van de Gewesten zo snel mogelijk kunnen worden afgerond.

Voor zover de vereiste vergunningen binnen de gestelde termijnen worden afgeleverd, wordt de financiële montage voor het Diabolo-project uiterlijk afgesloten tegen 31 december 2006 en voor het project Liefkenshoekspoorverbinding uiterlijk tegen 30 juni 2007. »

4. In artikel 10, laatste alinea, van de Nederlandse tekst, moet de eerste zin als volgt worden gelezen : « Eén keer per jaar kan Infrabel het lopende jaarlijkse investeringsprogramma aanpassen om rekening te houden met de evolutie van de uitvoering ervan. »

5. Artikel 19 wordt vervangen door de volgende bepalingen :

« Art. 19 - Lijnen die buiten de exploitatie blijven voor de behoeften van de Natie

Krachtens de bepalingen van artikel 4 verbindt Infrabel zich ertoe om de lijnen en de installaties die niet langer bestemd zijn voor de spoorwegexploitatie, maar waarvan het behoud door de ICS is opgelegd, niet te vervreemden. Infrabel verbindt zich tot het uitvoeren van elke technische interventie die op die lijnen en installaties vereist is, waarbij de kosten ten laste zijn van de Federale Overheidsdienst of het Ministerie welke de aanvraag daartoe heeft ingediend. Voor elke aanvraag wordt een overeenkomst gesloten tussen de betrokken Federale Overheidsdienst of Ministerie en Infrabel, zoals het geval is met het Ministerie van Landsverdediging (Overeenkomst Landsverdediging - N.M.B.S. van 08 november 1965 en haar bijvoegsels van 21 augustus 1972 en 28 oktober 1986). »

6. In artikel 36, 3e alinea, derde gedachtestreepje, worden de woorden « bijlage 5 » vervangen door de woorden « bijlage 6 ».

7. Artikel 37, 3° wordt aangevuld met de volgende bepaling : « de 24 hiervoor bedoelde stations zijn opgenomen in bijlage 1 bis ».

8. In artikel 39, laatste alinea, worden de woorden « 30 april 2006 » vervangen door de woorden « 31 oktober 2006 ».

9. Artikel 48 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art 48.

48.1 Voor de uitvoering van de in het plan 2004-2007 geplande investeringen, bedoeld in artikel 9, ontvangt Infrabel een toelage die ten laste is van de Rijksbegroting.

48.2 De Staat waarborgt een investeringstoelage, waarvan het globale bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht het volgende is :

2005 : 814.897 duizend euro

* waarvan 561.798 duizend euro voor Infrabel

* waarvan 119.200 duizend euro voor de N.M.B.S. Holding

* waarvan 133.899 duizend euro voor de N.M.B.S.

2006 : 927.579 duizend euro

* waarvan 603.493 duizend euro voor Infrabel

* waarvan 163.129 duizend euro voor de N.M.B.S. Holding

* waarvan 160.957 duizend euro voor de N.M.B.S.

2007 : 962.862 duizend euro

* waarvan 610.987 duizend euro voor Infrabel

* waarvan 114.395 duizend euro voor de N.M.B.S. Holding

* waarvan 237.480 duizend euro voor de N.M.B.S.

2008 : 998.222 duizend euro

2009 : 1.033.656 duizend euro

2010 : 1.069.168 duizend euro

2011 : 1.097.756 duizend euro

2012 : 1.133.425 duizend euro

De voorschotten die in 2005 en in 2006 werden gestort aan de N.M.B.S. Holding en, via deze laatste, aan Infrabel en aan de N.M.B.S., worden in mindering gebracht van de bedragen die de Staat verschuldigd is aan de drie naamloze vennootschappen van publiek recht.

48.3 De tussen de Gewesten conform de wet van 22 maart 2002 houdende goedkeuring van het Samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001, overeengekomen verdeelsleutel, wordt op die globale bedragen toegepast.

48.4 Van de aan de N.M.B.S. Holding verschuldigde bedragen voor de dienstjaren 2006 en 2007, wordt een som van 7 mio € per jaar besteed aan de financiering van de verbetering van het parkeeraanbod voor de reizigers.

Op de bedragen van de globale toelage van de drie vennootschappen van de N.M.B.S.-groep voor de jaren 2008 tot 2010 wordt, vóór enige verdeling, een som afgehouden van 7 mio € per jaar ten gunste van de N.M.B.S. Holding voor de financiering van de verbetering van het parkeeraanbod voor de reizigers.

48.5 Op de bedragen van de globale investeringstoelage van de drie vennootschappen van de N.M.B.S.-groep worden de sommen afgehouden van 25 mio € in 2008, 50 mio € in 2009, 75 mio € in 2010, 100 mio € in 2011 en 125 mio € in 2012. Die sommen worden besteed aan :

1°) de financiering van de gedelokaliseerde infrastructuurwerken voor de modernisering van de as Brussel-Luxemburg (lijnen 161 en 162);

2°) de financiering van de door Infrabel verschuldigde huurgelden in het kader van het project voor de Liefkenshoekspoorverbinding;

3°) de terugbetaling aan de N.M.B.S. Holding van de kosten betreffende de prefinanciering van de vijf infrastructuurprojecten die het onderwerp waren van een akkoord in het Overlegcomité Staat - Gewesten van 07 december 2005, met name : spoorweginstallaties in de Haven van Zeebrugge; spoorweginstallaties in de Haven van Brussel; station Gosselies; parking te Louvain-La-Neuve; verbetering van de verbinding Brussel - Luxemburg (gelokaliseerde werken).

Vanaf 2013 wordt er verder elk jaar een maximumbedrag van 125 mio € afgehouden van de globale investeringstoelage van de drie vennootschappen van de N.M.B.S.-groep om te worden besteed aan de investeringen van het voorgaande punt tot de volledige voltooiing van het project 1°) hiervoor, voor de betaling van de verschuldigde huurgelden van het project 2°) hiervoor en voor de volledige terugbetaling van het kapitaal en de interesten van de geprefinancierde projecten van 3°) hiervoor. Zodra het kapitaal en de interesten van de geprefinancierde projecten van 3°) hiervoor volledig zijn terugbetaald, wordt die afhouding begrensd tot het bedrag dat vereist is voor de projecten 1°) en 2°) hiervoor.

De beschikbaarheidsvergoeding die door Infrabel verschuldigd is in het kader van de overeenkomst van publiek-private samenwerking voor het project Liefkenshoekspoorverbinding, zal gefinancierd worden door een bijzondere investeringstoelage via een afzonderlijk te creëren basisallocatie. De jaarlijkse kredieten op deze basisallocatie zullen vastgesteld worden in functie van de financiële verbintenissen opgenomen in het betreffende contract, en in mindering worden gebracht van de investeringstoelage van de drie NV's van publiek recht, zoals hierboven uiteengezet.

De interestlasten en kapitaalsaflossingen in het kader van de vijf infrastructuurprojecten bedoeld in paragraaf 1,3°, zullen gefinancierd worden door een bijzondere investeringstoelage via een afzonderlijk te creëren basisallocatie. De jaarlijkse kredieten op deze basisallocatie zullen vastgesteld worden in functie van de financiële verbintenissen opgenomen in het betreffende contract, en in mindering worden gebracht van de investeringstoelage van de drie NV's van publiek recht, zoals hierboven uiteengezet.

Alle projecten waarin de Gewesten tussenkomen zullen zonder uitstel gerealiseerd worden, met inachtnaam van het principe van gelijktijdigheid zoals bepaald door het Overlegcomité op 7 december 2005, en rekening houdend met de stand van de voorbereiding van de verschillende betrokken projecten.

48.6 De procedure voor de herziening van de verdeling van de globale toelage tussen de drie naamloze vennootschappen van publiek recht valt onder de procedure, beschreven in artikel 10, betreffende de goedkeuring van het jaarlijkse investeringsprogramma en de aanpassing ervan. Ze geeft aanleiding tot een eventuele regularisatie van de betaling tussen de drie vennootschappen. De bewijzen van die overdrachten worden medegegeeld aan het DGVL.

Infrabel moet haar programma 2008-2012 uitwerken in overleg met de N.M.B.S. en de N.M.B.S. Holding. Dat programma wordt door de N.M.B.S. Holding voorgesteld aan de Minister van Overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit tegen 31 maart 2007, met de goedkeuring van Infrabel. »

48.7 Alle in dit artikel vermelde bedragen zijn uitgedrukt in euro's 2005 en worden geïndexeerd volgens het principe dat is beschreven in bijlage 3 punt II. »

10. Artikel 55 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 55. - GEN-investeringen

De bedoelde investeringen, ten laste van Infrabel, zijn de volgende :

* viersporig maken van de L50A (baanvak Denderleeuw-Brussel-Zuid), L124 (baanvak Nijvel-Brussel-Zuid) en L161 (baanvak Ottignies-Brussel-Luxemburg)

* Tunnel Schuman - Josaphat

* Aanleg van de bocht van Nossegem

* Inrichting van perrons, onderdoorgangen en voetbruggen in de stations die zich, binnen de GEN-perimeter, bevinden op de drie lijnen die op vier sporen zullen worden gebracht (L50A, L124 en L161) alsook op de L36 (baanvak Leuven - Brussel-Noord)

Ten laste van de in artikel 54 voorziene financiering wordt aan de Infrabel een bedrag ter beschikking gesteld van :

* 75.400 duizend euro in 2005

* 190.300 duizend euro in 2006

* 221.300 duizend euro in 2007.

Die bedragen, uitgedrukt in euro's 2005, kunnen worden herzien in het kader van de onder artikel 10 beschreven procedure betreffende de goedkeuring van het jaarlijkse investeringsprogramma en de aanpassing ervan. Infrabel moet haar programma 2008-2012 uitwerken in overleg met de N.M.B.S. en de N.M.B.S. Holding. Dat programma wordt door de N.M.B.S. Holding voorgesteld aan de Minister van Overheidsbedrijven tegen 31 maart 2007, met de goedkeuring van de N.M.B.S. en Infrabel. »

11. Artikel 57 wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Art. 57. - Infrabel ontvangt, ten laste van de Rijksbegroting, een jaarlijkse exploitatietoelage van 457.684 duizend euro 2005 in 2005 en van 417.101 duizend euro 2005 vanaf 2006, teneinde de kosten te compenseren ten gevolge van de realisatie van haar opdracht van openbare dienst bepaald in artikel 3, 2° tot 6°, alsook voor het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur bedoeld in artikel 3, 1°.

De exploitatietoelage wordt geïndexeerd overeenkomstig bijlage 3 punt I.

Deze toelage wordt evenwel verminderd ten belope van, enerzijds, 65,95 % van de kosten betreffende het personeel van de Technische Steundiend voor Spoorvervoer tot het einde van zijn activiteiten in 2005 en, anderzijds, van 65,95 % van het geheel van de kosten van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen, voor een maximaal effectief van 25 voltijdse equivalenten, zoals beschreven in bijlage 9. De werkingskosten van DVIS mogen niet hoger zijn dan 35.000 euro 2005 per voltijds equivalent. Het DGVL zal de taken van de DVIS en zijn behoeften nader bepalen in overleg met Infrabel. De compensatie op de toelage van Infrabel zal, op deze wijze, beter worden afgebakend in het kader van het volgende beheerscontract.

Het in de eerste paragraaf voorziene bedrag werd vastgesteld op basis van de toekomstige ontvangsten en uitgaven van Infrabel zoals opgenomen in het geconsolideerd ondernemingsplan 2006-2007 van de N.M.B.S.-Groep dat aan de Minister van Overheidsbedrijven werd overgemaakt op 9 februari 2006. Deze omvatten meer bepaald de diensten verleend in toepassing van artikel 2 van het huidige beheerscontract. Infrabel engageert zich om deze contracten verder te blijven beheren in overeenstemming met het vermelde artikel.

12. Alinea 4 van artikel 58 wordt vervangen door de volgende bepaling :

Voor de jaren 2006 tot 2010 is de raming van dit bedrag in euro's 2005 voor de drie overheidsbedrijven van de groep als volgt :

2006 : 4.404 duizend euro

2007 : 13.592 duizend euro

2008 : 13.592 duizend euro

2009 : 36.445 duizend euro

2010 : 50.760 duizend euro. »

Van die globale bedragen, en vóór enige verdeling, wordt een som van 4.404 duizend euro 2005 jaarlijks gereserveerd ten gunste van de N.M.B.S. om het rollend materieel te financieren. »

13. In alinea 6 van artikel 58 worden de woorden « 31 december 2005 » vervangen door de woorden « 31 oktober 2006 ».

14. In artikel 60, 1e alinea, 4e gedachtestreepje, worden de woorden « artikel 65 » vervangen door de woorden « artikel 64 ».

15. Ditzelfde artikel 60 wordt als volgt aangevuld :

« De storting van de schijf van december is beperkt tot 75 %, waarbij het saldo wordt gestort door de Staat, overeenkomstig de bepalingen van artikel 64. »

16. Artikel 68 wordt aangevuld met de volgende bepalingen :

« Infrabel onderschrijft de gemeenschappelijke doelstelling om tegen 30 juni 2009 en voor de latere dienstjaren, ten opzichte van 30 juni 2008, de geconsolideerde netto financiële schuld van de N.M.B.S.-groep te stabiliseren volgens de in 2008 geldende boekhoudnormen, buiten de impact van de HST-financiering (saldo van de vordering van Infrabel met betrekking tot de bijdrage van Nederland en het saldo van HST-Fin + de HST-lening 282,5 mio), buiten de impact van de alternatieve prefinancieringen zoals beslist door het Overlegcomité van 11 oktober 2005 en van 7 december 2005 alsook buiten de impact van elke eventuele schuld die op de balans van Infrabel of van de Holding zou moeten worden geboekt ingevolge de toepassing van de IFRS-normen wat de publiek-private samenwerkingsoperaties betreft voor de projecten Diabolo en Liefkenshoekspoorverbinding. Deze doelstelling kadert in de naleving van het geconsolideerd ondernemingsplan 2006-2007 van de N.M.B.S.-groep, dat werd goedgekeurd door de Raad van Bestuur van Infrabel van 6 februari 2006, en van het ondernemingsplan « BRIO » van Infrabel. »

De laatste zin van artikel 68 wordt geschrapt.

17. Artikel 71 wordt aangevuld met de volgende bepalingen :

« Infrabel verleent vrije toegang tot haar domein aan de degelijk gemandateerde leden van de dienst Regulering van het Spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, in het kader van hun opdracht voor regulering van het spoorvervoer, overeenkomstig de veiligheidsconsignes. »

17bis. In artikel 74, 5e, doelstelling, worden de woorden « in de loop van 2005 » vervangen door « in de loop van 2006 »

18. Een artikel 76bis, luidend als volgt, wordt ingevoegd :

« Art. 76bis. - In het geval dat de Staat gehouden zou zijn tot een gedeeltelijke of volledige terugbetaling van een door de Europese Commissie gestorte subsidie ten gunste van de Infrabel, gaat deze laatste zelf over tot de terugbetaling en tot de uitvoering van enige andere beschikking die daaraan zou verbonden zijn. »

19. Een bijlage 1bis, luidend als volgt, wordt ingevoegd :

BIJLAGE 1bis

LIJST VAN DE STATIONS DIE IN TE RICHTEN ZIJN VOLGENS HET CONCEPT VAN VOLLEDIGE TOEGANKELIJKHEID

- Aalst
- Antwerpen-Centraal
- Brugge
- Brussel-Centraal
- Brussel-Luxemburg
- Brussel-Zuid
- Brussel-Nationaal-Luchthaven
- Brussel-Noord
- Charleroi-Sud
- Etterbeek
- Gent-Dampoort
- Gent-St.-Pieters
- Halle
- Leuven
- Liège-Guillemins
- Lokeren
- Louvain-la-Neuve
- Mons
- Namur
- Oostende
- Roeselare
- Sint-Niklaas
- Torhout
- Verviers-Central »

20. Een bijlage 8, luidend als volgt, wordt ingevoegd :

BIJLAGE 8
GEHARMONISEERD GEMEENSCHAPPELIJK INVESTERINGSPLAN 2005-2007

| NIMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mio € 2005) | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | Totaal | | | | | | | | |
|---|------------------------------------|---------|---------|--------|-----------|--------|------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|------|------|-------|------|--|
| | | Fin | HOLDING | Totaal | INFRAABEL | Totaal | NMBS | Totaal | Totaal | Totaal | Totaal | Totaal | Totaal | Totaal | Totaal | Totaal | | | | | | |
| 1 col | Hoge snelheids- infrastructuren | Projekt | HST | | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | | | | | | | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | | | | |
| | | | HST | P1 | 13,8 | 7,2 | 1,4 | 22,4 | | | | | | | | 13,8 | 7,2 | 1,4 | 22,4 | | | |
| | | | HST | P2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | HST | P3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | HST | P702 | 4,9 | 6,6 | 5,4 | 16,9 | | | | | | | | | 4,9 | 6,6 | 5,4 | 16,9 | | |
| | | | HST | P4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | HST | P5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | HST | P701 | 2,7 | 6,4 | 1,7 | 10,8 | | | | | | | | | 2,7 | 6,4 | 1,7 | 10,8 | | |
| | | | HST | P6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | HST | P7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | HST | P8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 2 col | | | FOD | | 7,7 | 13,0 | 7,1 | 27,7 | | | | | | | 7,7 | 13,0 | 7,1 | 27,7 | |
| | | | | | | FOD | Brus.+ dpt | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | FOD | VL | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | P2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | P3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | P702 | 7,4 | | | | 9,8 | 8,1 | 25,4 | | | | | | | | | 7,4 | 9,8 | 8,1 | 25,4 | | |
| FOD | P4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | P701 | 4,1 | | | | 9,7 | 2,5 | 16,4 | | | | | | | | | 4,1 | 9,7 | 2,5 | 16,4 | | |
| FOD | P6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | P7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | P8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | Brus.+ dpt | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | FOD | 11,6 | | | | 19,5 | 10,6 | 41,7 | 101,0 | 67,0 | 28,0 | 196,0 | | | | | 112,5 | 86,5 | 38,6 | 237,7 | | |
| FOD | W | 0,7 | | | | 0,7 | 0,8 | 2,2 | 75,5 | 70,4 | 59,2 | 205,1 | | | | | 76,2 | 71,1 | 60,0 | 207,3 | | |
| FOD | PPS/Prefin. as 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | Niet geloc. W (es.3) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | TOTAAL W | 0,7 | | | | 0,7 | 0,8 | 2,2 | 81,4 | 70,4 | 59,2 | 211,0 | | | | | 82,1 | 71,1 | 60,0 | 213,2 | | |
| FOD | VL | 5,5 | | | | 3,9 | 1,3 | 10,6 | 63,8 | 94,0 | 85,7 | 263,5 | | | | | 89,3 | 97,9 | 87,0 | 274,1 | | |
| FOD | Brus.+ dpt | 3,0 | 4,9 | 4,0 | 11,8 | 30,0 | 24,7 | 19,8 | 74,5 | | | | | 33,0 | 29,6 | 23,8 | 86,3 | | | | | |
| FOD | TOTAAL | 9,2 | 9,4 | 6,0 | 24,6 | 195,1 | 189,1 | 164,7 | 543,9 | | | | | 204,3 | 198,5 | 170,7 | 573,5 | | | | | |
| FOD | TOTAAL | | | | | 15,9 | 41,1 | 57,0 | | | | | | 15,9 | 41,1 | 57,0 | | | | | | |
| FOD | W | 2,1 | 1,4 | | 3,5 | 23,5 | 23,8 | 34,5 | 81,8 | | | | | 25,5 | 25,2 | 34,5 | 85,3 | | | | | |
| FOD | VL | | | | | 21,1 | 30,1 | 42,0 | 93,2 | | | | | 21,1 | 30,1 | 42,0 | 93,2 | | | | | |
| FOD | Brus.+ dpt | | | | | 2,8 | 6,1 | 3,5 | 12,4 | | | | | 2,8 | 6,1 | 3,5 | 12,4 | | | | | |
| FOD | TOTAAL | 2,1 | 1,4 | | 3,5 | 47,3 | 60,0 | 80,0 | 187,4 | | | | | 49,4 | 61,4 | 80,0 | 190,8 | | | | | |
| FOD | W | 0,2 | | | 0,2 | 0,2 | 0,6 | 0,6 | 1,4 | | | | | 0,4 | 0,6 | 0,6 | 1,6 | | | | | |
| FOD | VL | | | | | 0,0 | 0,7 | 0,7 | 1,4 | | | | | 0,0 | 0,7 | 0,7 | 1,4 | | | | | |
| FOD | Brus.+ dpt | 3,7 | | | 3,7 | 0,0 | | | 0,0 | | | | | 3,7 | | | 3,7 | | | | | |
| FOD | TOTAAL | 3,8 | 3,8 | 3,5 | 11,1 | 0,3 | 1,3 | 1,3 | 2,9 | | | | | 4,1 | 5,1 | 4,8 | 14,0 | | | | | |
| FOD | Brus.+ dpt | | | | | 2,9 | 2,5 | 0,5 | 5,9 | | | | | 2,9 | 2,5 | 0,5 | 5,9 | | | | | |
| FOD | VL | | | | | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 1,9 | | | | | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 1,9 | | | | | |
| FOD | P2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | P3 | | | | | 3,2 | 6,3 | 5,9 | 15,4 | | | | | 3,2 | 6,3 | 5,9 | 15,4 | | | | | |
| FOD | P702 | | | | | 1,0 | 1,3 | 1,8 | 4,1 | | | | | 1,0 | 1,3 | 1,8 | 4,1 | | | | | |
| FOD | P5 | | | | | 9,3 | 6,3 | 0,3 | 15,9 | | | | | 9,3 | 6,3 | 0,3 | 15,9 | | | | | |
| FOD | P6 | | | | | 1,0 | 2,2 | 7,6 | 10,8 | | | | | 1,0 | 2,2 | 7,6 | 10,8 | | | | | |
| FOD | P7 | | | | | 1,2 | 0,6 | 0,0 | 1,8 | | | | | 1,2 | 0,6 | 0,0 | 1,8 | | | | | |
| FOD | P8 | | | | | 4,0 | 5,4 | 1,8 | 11,2 | | | | | 4,0 | 5,4 | 1,8 | 11,2 | | | | | |
| FOD | Brus.+ dpt | | | | | 23,4 | 25,2 | 18,4 | 67,0 | | | | | 23,4 | 25,2 | 18,4 | 67,0 | | | | | |
| FOD | TOTAAL | | | | | 0,4 | 5,3 | 5,7 | 5,7 | | | | | 0,4 | 5,3 | 5,7 | 5,7 | | | | | |
| FOD | W | | | | | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | | | | | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | | | | | |
| FOD | VL | | | | | 1,5 | 0,9 | 4,4 | 6,7 | | | | | 1,5 | 0,9 | 4,4 | 6,7 | | | | | |
| FOD | Brus.+ dpt | | | | | 1,5 | 1,7 | 15,0 | 18,1 | | | | | 1,5 | 1,7 | 15,0 | 18,1 | | | | | |
| FOD | TOTAAL | | | | | 267,6 | 277,3 | 279,3 | 824,3 | | | | | 282,7 | 291,9 | 286,9 | 863,5 | | | | | |
| FOD | FOD | 15,1 | 14,6 | 9,5 | 39,2 | 15,9 | 41,1 | 57,0 | | | | | | 15,9 | 41,1 | 57,0 | | | | | | |
| FOD | PPS/Prefin. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | TOTAAL | | | | | 15,9 | 41,1 | 57,0 | | | | | | 15,9 | 41,1 | 57,0 | | | | | | |
| FOD | PPS/Prefin. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| FOD | TOTAAL | | | | | 15,9 | 41,1 | 57,0 | | | | | | 15,9 | 41,1 | 57,0 | | | | | | |

| NIMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mio € 2005) | | Fin | 2005 | | 2006 | | 2007 | | Totaal | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | Totaal | | |
|---|---|----------------------------|---------|-----------|------|--------|---------|-----------|--------|--------|---------|-----------|-------|--------|---------|-----------|--------|--------|------|
| | | | HOLDING | INFRAABEL | NMBS | TOTAAL | HOLDING | INFRAABEL | NMBS | TOTAAL | HOLDING | INFRAABEL | NMBS | TOTAAL | HOLDING | INFRAABEL | NMBS | TOTAAL | |
| Onthaal reizigers | Grote stations | GEMBLOUX | FOD | 0,2 | 0,2 | 0,8 | 1,2 | 0,9 | 0,9 | 0,2 | 1,1 | 0,8 | 2,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| | | LIEGE-PALAIS | FOD | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 2,5 | 1,8 | 0,0 | 4,4 | 0,0 |
| | | NAMUR | FOD | 1,1 | 1,3 | 2,4 | 2,4 | 1,5 | 0,5 | 2,0 | 2,0 | 0,0 | 4,0 | 5,8 | 5,8 | 3,6 | 15,2 | 2,8 | 1,1 |
| | | CHARLEROI SUD | FOD | 4,8 | 3,6 | 1,5 | 9,9 | 1,0 | 2,2 | 2,1 | 5,3 | 0,0 | 11,0 | 2,8 | 1,1 | 8,0 | 11,9 | 0,3 | 0,3 |
| | | MONS | FOD | 0,8 | 0,1 | 0,9 | 0,9 | 2,0 | 1,0 | 8,0 | 11,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | TOURNAI | FOD | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | W | Totaal | FOD | 7,2 | 5,5 | 2,3 | 15,0 | 4,5 | 4,7 | 10,1 | 19,3 | 0,0 | 34,3 | 11,6 | 10,2 | 12,4 | 34,3 | 0,0 | 0,0 |
| | | ANTWERPEN BERCHEM | FOD | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | 0,3 | 0,5 | 0,3 | 0,8 | 0,8 | 0,0 | 0,0 |
| | | LEUVEN | FOD | 0,2 | 3,7 | 5,5 | 9,4 | 3,7 | 5,0 | 2,8 | 11,5 | 0,0 | 0,0 | 3,9 | 8,7 | 8,3 | 20,9 | 0,0 | 0,0 |
| | | Stationsomgev. LEUVEN ND | FOD | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | MECHELEN | FOD | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | MOL | FOD | 0,3 | 0,4 | 0,0 | 0,7 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,3 | 0,5 | 0,0 | 0,8 | 0,2 | 2,0 |
| | | VILVOORDE | FOD | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 2,0 | 3,4 | 5,6 | 0,0 | 0,0 | 6,9 | 6,4 | 10,3 | 23,6 | 1,6 | 8,2 |
| | | BRUGGE | FOD | 0,2 | 0,4 | 0,2 | 0,8 | 6,7 | 6,0 | 10,1 | 22,8 | 0,0 | 0,0 | 1,6 | 8,2 | 15,2 | 25,0 | 1,5 | 0,4 |
| | | GENT SP (incl. masterplan) | FOD | 1,4 | 3,3 | 2,5 | 7,1 | 0,3 | 4,9 | 12,7 | 17,9 | 0,0 | 0,0 | 1,5 | 0,4 | 4,0 | 5,9 | 0,1 | 0,1 |
| | | HALLE | FOD | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 1,3 | 0,4 | 4,0 | 5,7 | 0,0 | 0,0 | 1,8 | 9,1 | 7,7 | 18,6 | 0,0 | 0,1 |
| | | SINT-NIKLAAS | FOD | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | VL | Totaal | FOD | 2,9 | 7,8 | 8,3 | 19,0 | 12,2 | 19,5 | 34,3 | 66,0 | 0,0 | 66,0 | 15,1 | 27,3 | 42,6 | 84,9 | 1,8 | 9,1 |
| | | BRUSSEL CENTRAAL | FOD | 1,2 | 3,9 | 3,6 | 8,7 | 0,6 | 5,2 | 4,1 | 9,9 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 0,6 | 4,5 | 6,1 | 2,3 | 3,4 |
| | | BRUSSEL CONGRES | FOD | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 1,4 | 2,7 | 4,7 | 0,6 | 1,4 |
| | | BRUSSEL ZUID | FOD | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,6 | 4,5 | 6,0 | 0,0 | 0,0 | 2,3 | 3,4 | 2,6 | 8,3 | 0,6 | 1,4 |
| | | BRUSSEL NOORD | FOD | 1,2 | 1,7 | 0,6 | 3,5 | 1,1 | 1,7 | 2,0 | 4,8 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 1,4 | 2,7 | 4,7 | 0,0 | 0,0 |
| | | BRUSSEL LUXEMBOURG | FOD | 0,6 | 1,4 | 2,7 | 4,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | ETTERBEEK (RG en toegang) | FOD | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Bruis + dpt | Totaal | FOD | 3,1 | 7,0 | 7,9 | 18,0 | 2,6 | 7,5 | 10,6 | 20,7 | 0,0 | 20,7 | 5,7 | 14,5 | 18,5 | 38,7 | 5,7 | 14,5 |
| | TOTAAL grote stations (buiten parkings) | Totaal | FOD | 13,2 | 20,2 | 18,5 | 52,0 | 19,2 | 31,7 | 55,0 | 106,0 | 0,0 | 106,0 | 32,5 | 52,0 | 73,5 | 158,0 | 32,5 | 52,0 |
| | W | P702 | FOD | 15,3 | 19,3 | 17,1 | 51,7 | 6,2 | 4,0 | 9,2 | 19,4 | 0,0 | 19,4 | 21,4 | 23,2 | 26,4 | 71,0 | 21,4 | 23,2 |
| | TOTAAL | Liège-Guillémans | FOD | 15,3 | 19,3 | 17,1 | 51,7 | 6,2 | 4,0 | 9,2 | 19,4 | 0,0 | 19,4 | 21,4 | 23,2 | 26,4 | 71,0 | 21,4 | 23,2 |
| | VL | P701 | FOD | 3,5 | 7,4 | 1,9 | 12,8 | 14,0 | 11,2 | 0,5 | 25,6 | 0,0 | 25,6 | 17,4 | 18,6 | 2,4 | 38,4 | 17,4 | 18,6 |
| | | Deel PA | FOD | 0,4 | 1,2 | 2,8 | 4,4 | 0,4 | 1,2 | 2,8 | 4,4 | 0,0 | 4,4 | 0,4 | 1,2 | 2,8 | 4,4 | 0,4 | 1,2 |
| | TOTAAL | Antwerpen-Centraal | FOD | 3,8 | 8,6 | 4,8 | 17,2 | 14,0 | 11,2 | 0,5 | 25,6 | 0,0 | 25,6 | 17,8 | 19,8 | 5,3 | 42,8 | 17,8 | 19,8 |
| | | Parkings | DIV | 11,5 | 11,3 | 7,7 | 30,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 11,5 | 11,3 | 7,7 | 30,5 | 11,5 | 11,3 | |
| | | Derden & concessies | DIV | 8,6 | 13,2 | 2,2 | 24,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 8,6 | 13,2 | 2,2 | 24,1 | 8,6 | 13,2 | |
| | TOTAAL HST stations | FOD | 19,1 | 27,9 | 21,9 | 68,9 | 20,1 | 15,1 | 9,7 | 45,0 | 0,0 | 45,0 | 39,2 | 43,0 | 31,6 | 113,9 | 39,2 | 43,0 | |
| | | Andere financieringen | DIV | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | 20,1 | 24,5 | |
| | TOTAAL | FOD | 32,3 | 48,1 | 40,4 | 120,9 | 39,4 | 46,8 | 64,7 | 150,9 | 0,0 | 150,9 | 71,7 | 95,0 | 105,1 | 271,8 | 71,7 | 95,0 | |
| | | Andere financieringen | DIV | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | 20,1 | 24,5 | |
| | Grote stations | Totaal | FOD | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | 20,1 | 24,5 | |

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjjo € 2005)

| Project | Fin | 2005 | | 2006 | | 2007 | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | TOTAAL | | | | | |
|-------------------------|-----------------------------|---------------------|------------|-------------|-------------|-------------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|------------|-------------|-------------|-------------|------|
| | | HOLDING | Totaal | INFRAABEL | Totaal | INFRAABEL | Totaal | INFRAABEL | Totaal | INFRAABEL | Totaal | INFRAABEL | Totaal | INFRAABEL | Totaal | | | | |
| Parkings | GEMBLOUX FOD | 0.1 | 1.3 | 1.7 | 3.1 | | | | | | | | | | 0.1 | 1.3 | 1.7 | 3.1 | |
| | MONS FOD | 0.5 | 1.8 | 1.0 | 3.3 | | | | | | | | | | 0.5 | 1.8 | 1.0 | 3.3 | |
| | ST GHISLAIN FOD | 0.3 | 2.1 | | 2.4 | | | | | | | | | | 0.3 | 2.1 | | 2.4 | |
| | ANS FOD | 1.3 | | | 1.3 | | | | | | | | | | | 1.3 | | | 1.3 |
| | CHARLEROI-SUD FOD | 0.6 | | 0.6 | 1.2 | | | | | | | | | | 0.6 | | 0.6 | 1.2 | |
| | HUY FOD | 0.5 | 0.5 | 1.0 | | | | | | | | | | | | 0.5 | 0.5 | 1.0 | |
| | BRAINE-LE-COMTE FOD | | 0.7 | 0.7 | | | | | | | | | | | | | 0.7 | 0.7 | |
| | PEPINSTER FOD | | 0.6 | 0.6 | | | | | | | | | | | | | 0.6 | 0.6 | |
| | NAMUR FOD | 0.1 | 0.5 | | 0.6 | | | | | | | | | | 0.1 | 0.5 | | 0.6 | |
| | JURBISE FOD | 0.1 | 0.4 | | 0.5 | | | | | | | | | | 0.1 | 0.4 | | 0.5 | |
| | MARCHIENNE AU PONT FOD | 0.2 | 0.2 | | 0.4 | | | | | | | | | | 0.2 | 0.2 | | 0.4 | |
| | SOIGNIES FOD | 0.1 | 0.4 | | 0.4 | | | | | | | | | | 0.1 | 0.4 | | 0.4 | |
| | TOURNAI FOD | | 0.3 | 0.3 | | | | | | | | | | | | 0.3 | 0.3 | | |
| | ECAUSSINNES FOD | 0.0 | 0.2 | | 0.2 | | | | | | | | | | 0.0 | 0.2 | | 0.2 | |
| | VERVIERS FOD | 0.2 | | | 0.2 | | | | | | | | | | 0.2 | | | 0.2 | |
| | STATTE FOD | 0.1 | 0.1 | | 0.2 | | | | | | | | | | 0.1 | 0.1 | | 0.2 | |
| | Andere kleine proj. | FOD | 0.3 | 0.2 | 0.1 | 0.6 | | | | | | | | | 0.3 | 0.2 | 0.1 | 0.6 | |
| | Div.stations Zuid-West | FOD | 0.1 | 0.1 | 0.2 | | | | | | | | | | | 0.1 | 0.1 | 0.2 | |
| | Div.stations Zuid-Oost | FOD | 0.1 | 0.4 | 0.5 | | | | | | | | | | | 0.1 | 0.4 | 0.5 | |
| | TOTAAL | FOD | 2.5 | 9.1 | 5.9 | 17.5 | | | | | | | | | 2.5 | 9.1 | 5.9 | 17.5 | |
| | W | GENT ST PIETERS FOD | 5.1 | 10.1 | 10.0 | 25.2 | | | | | | | | | | 5.1 | 10.1 | 10.0 | 25.2 |
| | | BRUGGE FOD | 0.5 | 7.8 | 7.8 | 16.1 | | | | | | | | | | 0.5 | 7.8 | 7.8 | 16.1 |
| | | HASSELT FOD | 0.5 | 5.0 | 4.8 | 10.3 | | | | | | | | | | 0.5 | 5.0 | 4.8 | 10.3 |
| | | LANDEN FOD | 0.0 | 0.5 | 1.0 | 1.5 | | | | | | | | | | 0.0 | 0.5 | 1.0 | 1.5 |
| | | MECHELEN FOD | 0.4 | 0.5 | 0.9 | | | | | | | | | | | 0.4 | 0.5 | 0.9 | |
| | | WAREGEM FOD | 0.7 | 0.1 | | 0.8 | | | | | | | | | | 0.7 | 0.1 | | 0.8 |
| | | OOSTENDE FOD | 0.0 | 0.5 | | 0.5 | | | | | | | | | | 0.0 | 0.5 | | 0.5 |
| | | DENDERMONDE FOD | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.4 | | | | | | | | | | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 0.4 |
| | | OPWIJK FOD | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.4 | | | | | | | | | | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.4 |
| | | MERELBEKE FOD | 0.0 | 0.4 | 0.4 | | | | | | | | | | | 0.0 | 0.4 | 0.4 | |
| | | RONSE FOD | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.3 | | | | | | | | | | 0.0 | 0.2 | 0.2 | 0.3 |
| | | BURST FOD | 0.2 | 0.1 | | 0.3 | | | | | | | | | | 0.2 | 0.1 | | 0.3 |
| | | NEERPELT FOD | 0.3 | 0.1 | | 0.3 | | | | | | | | | | 0.3 | 0.1 | | 0.3 |
| TIELEN FOD | | 0.2 | | | 0.2 | | | | | | | | | | 0.2 | | | 0.2 | |
| LEDE FOD | | 0.0 | 0.2 | | 0.2 | | | | | | | | | | 0.0 | 0.2 | | 0.2 | |
| SCHULEN FOD | | 0.2 | | | 0.2 | | | | | | | | | | 0.2 | | | 0.2 | |
| DE PINTE FOD | | 0.1 | 0.1 | | 0.2 | | | | | | | | | | 0.1 | 0.1 | | 0.2 | |
| Andere kleine stations | | FOD | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | | | | | | | | | 0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.2 | |
| Div.stations Noord-West | | FOD | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.3 | | | | | | | | | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.3 | |
| Div.stations Noord-Oost | | FOD | 0.1 | 0.4 | 0.3 | 0.8 | | | | | | | | | 0.1 | 0.4 | 0.3 | 0.8 | |
| TOTAAL | | FOD | 7.8 | 26.3 | 25.2 | 59.4 | | | | | | | | | 7.8 | 26.3 | 25.2 | 59.4 | |
| Div.stations Centrum | | FOD | 0.1 | 0.1 | 0.2 | | | | | | | | | | | 0.1 | 0.1 | 0.2 | |
| TOTAAL | | FOD | 0.1 | 0.1 | 0.2 | | | | | | | | | | 0.1 | 0.1 | 0.2 | | |
| Andere | Verhoging perrons | FOD | 10.3 | 35.6 | 31.2 | 77.1 | | | | | | | | | 10.3 | 35.6 | 31.2 | 77.1 | |
| | Schuilplaatsen, verlichting | FOD | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Renovatie Fac.Man. | FOD | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Diverse renovatie | FOD | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Integrale toegankelijkheid | FOD | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Diverse | FOD | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Localiseerbaar | FOD | 3.7 | 3.9 | 1.9 | 9.5 | 6.8 | 9.4 | 6.4 | 22.6 | | | | | 10.5 | 13.3 | 8.3 | 32.1 | |

| | | NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mio € 2005) | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-----------------------------|--|------|------|----------|-------|------|------|--------|-------|--------|------|--------|-------|-------|-------|-----|
| | | HOLDING | | | INFRABEL | | | NMBS | | | TOTAAL | | | | | | |
| | | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | | | | |
| Fin | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Project | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Verhoging perons | FOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Schuilplaatsen, verlichting | FOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Renovatie Fac.Man. | FOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Diverse renovatie | FOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Integrale toegankelijkheid | FOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Diverse | FOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| VL | Localiseerbaar | FOD | 4,6 | 4,2 | 6,1 | 14,9 | 6,0 | 11,8 | 16,1 | 33,9 | | | 10,6 | 16,0 | 22,1 | 48,8 | |
| | Verhoging perons | FOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Schuilplaatsen, verlichting | FOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Renovatie Fac.Man. | FOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Diverse renovatie | FOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Integrale toegankelijkheid | FOD | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Diverse | FOD | 0 | | | 0 | | | | | | | | | | | |
| Brus.+ dpt | Localiseerbaar | FOD | 1,1 | 0,3 | 0,2 | 1,6 | 1,1 | 1,1 | 1,9 | 4,1 | | | 2,2 | 1,4 | 2,1 | 5,6 | |
| | TELECOM | FOD | | 0,5 | 0,5 | 1,0 | | | | | | | | 0,5 | 0,5 | 1,0 | |
| | Diverse | FOD | | 0,9 | 0,9 | 1,7 | | | | | | | | 0,9 | 0,9 | 1,7 | |
| Brus.+ dpt | Niet localiseerbaar | FOD | 1,4 | 1,4 | 2,7 | 5,5 | 28,7 | 13,9 | 22,4 | 24,3 | 60,6 | | | | 1,4 | 1,4 | 2,7 |
| TOTAAL buiten GEN zone | | FOD | 9,5 | 9,7 | 9,5 | 28,7 | 13,9 | 22,4 | 24,3 | 60,6 | | | 23,4 | 32,1 | 33,8 | 89,3 | |
| W | Aanvul. Mob. Brus. | FOD | | | | | | 1,0 | 1,0 | 1,0 | | | | 1,0 | | 1,0 | |
| VL | Aanvul. Mob. Brus. | FOD | | | | | | 1,9 | 6,6 | 8,5 | | | | 1,9 | 6,6 | 8,5 | |
| Brus.+ dpt | Aanvul. Mob. Brus. | FOD | 0,3 | 0,2 | | 0,5 | | | | | | | | 0,3 | 0,2 | 0,5 | |
| GEN Zone | Aanvul. Mob. Brus.(Jette) | FOD | 0,3 | 0,2 | | 0,5 | | 2,9 | 6,6 | 9,5 | | | | 0,3 | 3,1 | 6,6 | |
| | Aanvul. Mob. Brus. | FOD | 9,8 | 9,9 | 9,5 | 29,2 | 13,9 | 25,3 | 30,9 | 70,1 | | | 23,7 | 35,2 | 40,4 | 99,3 | |
| TOTAAL | | FOD | | | | | | | | | | | 4,3 | 5,3 | 4,5 | 14,1 | |
| Brus.+ dpt | | FOD | | | | | | | | | | | 4,3 | 5,3 | 4,5 | 14,1 | |
| TOTAAL | FOD | EF | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 2,3 | | | | | | | 0,7 | 0,4 | 0,1 | 1,2 | |
| TOTAAL | EF | FOD | 42,1 | 58,0 | 49,9 | 150,1 | 53,3 | 72,1 | 95,6 | 221,0 | | | 99,7 | 135,4 | 150,1 | 385,2 | |
| FOD | | FOD | 10,3 | 35,6 | 31,2 | 77,1 | | | | | | | 10,3 | 35,6 | 31,2 | 77,1 | |
| Parkings | | DIV | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | | | | | | | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | |
| Andere financieringen | | EF | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 2,3 | | | | | | | 0,7 | 0,4 | 0,1 | 1,2 | |
| EF | | EF | | | | | | | | | | | 1,4 | 1,1 | 1,0 | 3,5 | |

| | | NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005) | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|---------------------------|--|--------------------|------|-----------|------|------|------|------|------|--------|------|------|--------|------|-------|------|------|
| | | 2005 | | | 2006 | | | 2007 | | | Totaal | | | | | | | |
| | | HOLDING | | | INFRAABEL | | | NMBS | | | TOTAAL | | | | | | | |
| | | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | | | | |
| Productie middelen | Fin | Project | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dienstgebouwen | FOD | W | 3,5 | 5,5 | 7,1 | 16,1 | | | | | | | | 3,5 | 5,5 | 7,1 | 16,1 | |
| | FOD | VL | 0,8 | 8,5 | 17,5 | 26,8 | | | | | | | | 0,8 | 8,5 | 17,5 | 26,8 | |
| | FOD | Brus.+ dpt | | 2,6 | 4,4 | 7,0 | | | | | | | | | 2,6 | 4,4 | 7,0 | |
| | FOD | LCI + uitrustingen | | 4,3 | 16,6 | 29,1 | 49,9 | | | | | | | 4,3 | 16,6 | 29,1 | 49,9 | |
| | FOD | W | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 3,3 | | | | | | | | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 3,3 | |
| | FOD | VL | | 0,2 | 0,2 | 0,4 | | | | | | | | | 0,2 | 0,2 | 0,4 | |
| | FOD | Brus.+ dpt | | 6,3 | 5,3 | 5,3 | 16,9 | | | | | | | 6,3 | 5,3 | 5,3 | 16,9 | |
| | FOD | Werkpl. Infra en uitrust. | | 7,5 | 6,6 | 6,5 | 20,6 | | | | | | | 7,5 | 6,6 | 6,5 | 20,6 | |
| | FOD | W | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 1,1 | | | | | | | | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 1,1 | |
| | FOD | VL | 0,3 | 0,2 | 1,0 | 0,3 | 1,5 | | | | | | | 0,5 | 1,0 | 0,3 | 1,8 | |
| | FOD | Brus.+ dpt | | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,1 | 0,6 | | | | | | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,7 | |
| | FOD | Dienstgebouwen reiz. | | 0,4 | 0,9 | 1,7 | 0,7 | 3,3 | | | | | | 1,3 | 1,7 | 0,7 | 3,7 | |
| | FOD | W | 2,1 | 1,6 | 0,9 | 4,6 | 0,3 | 0,3 | | | | | | 2,4 | 1,6 | 0,9 | 4,9 | |
| | FOD | VL | 1,1 | 2,0 | 7,4 | 10,6 | 0,3 | 0,3 | | | | | | 1,4 | 2,0 | 7,4 | 10,9 | |
| FOD | Brus.+ dpt | | 1,7 | 3,2 | 4,3 | 9,2 | 0,4 | | | | | | 2,1 | 3,2 | 4,3 | 9,6 | | |
| FOD | Met SECURAIL uitrusting | | 4,9 | 6,8 | 12,7 | 24,4 | 1,0 | | | | | | 5,9 | 6,8 | 12,7 | 25,4 | | |
| FOD | Andere dienstgebouwen | | 5,3 | 6,8 | 12,7 | 24,8 | | | | | | | 18,9 | 31,7 | 48,9 | 99,5 | | |
| FOD | TOTAAL | | 13,6 | 24,9 | 36,2 | 74,7 | | | | | | | 1,5 | 2,5 | 5,5 | 9,5 | | |
| Productie middelen infrastr. | FOD | Auto voertuigen | | 6,5 | 10,8 | 12,9 | 30,2 | | | | | | | 6,5 | 10,8 | 12,9 | 30,2 | |
| | FOD | Speciale voertuigen | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | FOD | Diverse II | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | FOD | TOTAAL | | 8,0 | 13,4 | 18,5 | 39,9 | | | | | | | 8,0 | 13,4 | 18,5 | 39,9 | |
| | Werkpl. rollend materieel | FOD | Melle | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | FOD | Angleur | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | FOD | Nieuwe werkpl. | | | | | | | | | | | | 0,2 | 10,0 | 15,0 | 25,2 |
| | | FOD | TW Vorst | | | | | | | | | | | | 0,2 | 10,2 | 25,0 | 35,3 |
| | | FOD | TW Schaarbeek | | | | | | | | | | | | 2,9 | 1,9 | 3,8 | 8,6 |
| | | FOD | TW Antwerpen-Noord | | | | | | | | | | | | 1,4 | 3,3 | 0,5 | 5,2 |
| FOD | | TW Hasselt | | | | | | | | | | | | 0,8 | 1,9 | 0,0 | 2,7 | |
| FOD | | TW Merelbeke | | | | | | | | | | | | 0,7 | 0,8 | 0,3 | 1,8 | |
| FOD | | TW Oostende | | | | | | | | | | | | 1,0 | 0,4 | 3,8 | 5,2 | |
| FOD | | TW Kinkempois | | | | | | | | | | | | 3,4 | 1,7 | 1,9 | 7,0 | |
| FOD | | TW Stockem | | | | | | | | | | | | 1,1 | 6,0 | 2,1 | 9,1 | |
| FOD | | TW Charleroi | | | | | | | | | | | | 0,6 | 2,9 | 3,1 | 6,5 | |
| FOD | | CW Mechelen | | | | | | | | | | | | 2,5 | 5,4 | 9,1 | 16,9 | |
| FOD | | CW Salzinnes | | | | | | | | | | | | 3,4 | 4,4 | 5,5 | 13,4 | |
| FOD | | CW Gentbrugge | | | | | | | | | | | | 2,1 | 1,6 | 0,8 | 4,6 | |
| FOD | | CW Cuesmes | | | | | | | | | | | | 0,9 | 1,4 | 2,5 | 4,8 | |
| FOD | | CHW | | | | | | | | | | | | 2,7 | 0,9 | 1,2 | 4,9 | |
| FOD | Andere werkpl. | | | | | | | | | | | | 1,5 | 1,0 | 0,6 | 3,0 | | |
| FOD | TOTAAL | | | | | | | | | | | | 24,9 | 33,5 | 35,4 | 93,8 | | |
| Gebouwen | FOD | TOTAAL | | | | | | | | | | | 25,1 | 43,6 | 60,4 | 129,1 | | |
| | FOD | TOTAAL | | | | | | | | | | | 25,1 | 43,6 | 60,4 | 129,1 | | |

NMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjlo € 2005)

| | Project | Fin | HOLDING | | | INFRAABEL | | | NMBS | | | TOTAAL | | | | |
|--------------------|---|-----|---------|------|-------|-----------|------|------|------|--------|------|--------|------|--------|-------|-------|
| | | | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | | |
| | L36/35 : Bocht Leuven | FOD | 11,7 | 8,9 | 1,8 | 22,4 | | | | | | | 11,7 | 8,9 | 1,8 | 22,4 |
| | Genk-Good.: uitbr. 6 sp. + elek. | FOD | 3,9 | 3,6 | 2,4 | 9,9 | | | | | | | 3,9 | 3,6 | 2,4 | 9,9 |
| | Herentals + Tienen : omvorming | FOD | 0,0 | 2,0 | 1,9 | 4,0 | | | | | | | 0,0 | 2,0 | 1,9 | 4,0 |
| | Zeebrugge : Bocht Y Terdoest | FOD | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | | | | | | | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| | Ontsluit. Haven A pen: 2de toeg. - IJzeren Rijn | FOD | 2,1 | 1,5 | 1,9 | 5,5 | | | | | | | 2,1 | 1,5 | 1,9 | 5,5 |
| | Haven van A'pen : LO + RC | FOD | 22,1 | 24,9 | 16,0 | 63,0 | | | | | | | 22,1 | 24,9 | 16,0 | 63,0 |
| | L50A : 3de en 4de spoor | FOD | 14,3 | 17,2 | 15,8 | 47,3 | | | | | | | 14,3 | 17,2 | 15,8 | 47,3 |
| | L25 : aanpas. tracé Duffel | FOD | 0,1 | 0,2 | 4,0 | 4,3 | | | | | | | 0,1 | 0,2 | 4,0 | 4,3 |
| | L25 : aanpas. station Mechelen | FOD | 0,2 | 0,2 | 5,0 | 5,4 | | | | | | | 0,2 | 0,2 | 5,0 | 5,4 |
| | L51A : 3de spoor Brugge-Diudzele | FOD | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | L58: verhog + afschaf overwegen | FOD | | 0,1 | 0,5 | 0,6 | | | | | | | | 0,1 | 0,5 | 0,6 |
| | BIF Ledeborg-Melle + Schellebelle | FOD | | 0,3 | 1,5 | 1,8 | | | | | | | | 0,3 | 1,5 | 1,8 |
| | L50A : aanpas. Gent-St-Pieters | FOD | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 |
| | L11 : verlenging | FOD | | 0,2 | 0,5 | 0,7 | | | | | | | | 0,2 | 0,5 | 0,7 |
| | L21 : dubbel spoor en St-Truiden | FOD | 3,4 | 4,0 | 3,2 | 10,6 | | | | | | | 3,4 | 4,0 | 3,2 | 10,6 |
| VL | TOTAAL niet PPS/Prefin. | FOD | 58,1 | 63,2 | 54,6 | 176,0 | | | | | | | 58,1 | 63,2 | 54,6 | 176,0 |
| | Liefkenshoektunnel | FOD | 1,0 | | | 1,0 | | | | | | | 1,0 | | | 1,0 |
| | Zeebrugge | FOD | 1,1 | | | 1,1 | | | | | | | 1,1 | | | 1,1 |
| | Diabolo 25N | FOD | 1,7 | 5,9 | 15,9 | 23,5 | | | | | | | 1,7 | 5,9 | 15,9 | 23,5 |
| VL | SPF proj.PPS/Prefin. | FOD | 3,9 | 5,9 | 15,9 | 25,7 | | | | | | | 3,9 | 5,9 | 15,9 | 25,7 |
| | PPS Liefkenshoektunnel | P/P | 0,0 | 5,4 | 140,7 | 146,1 | | | | | | | 0,0 | 5,4 | 140,7 | 146,1 |
| | PPS/Prefin. Zeebrugge | P/P | 0,0 | 2,0 | 15,0 | 17,0 | | | | | | | 0,0 | 2,0 | 15,0 | 17,0 |
| | PPS Diabolo VL | P/P | 6,5 | 14,3 | 46,8 | 67,6 | | | | | | | 6,5 | 14,3 | 46,8 | 67,6 |
| | PPS/Prefin. | P/P | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 | | | | | | | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 |
| TOTAAL VL | FOD | FOD | 62,0 | 69,1 | 70,5 | 201,6 | | | | | | | 62,0 | 69,1 | 70,5 | 201,6 |
| TOTAAL VL | PPS/Prefin. | P/P | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 | | | | | | | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 |
| | cap Bsl Zuid-FSR (P211-P311) | FOD | 1,5 | 8,3 | 10,2 | 20,1 | | | | | | | 1,5 | 8,3 | 10,2 | 20,1 |
| | Brussel Nd rooster NZV | FOD | 0,2 | | | 0,2 | | | | | | | 0,2 | | | 0,2 |
| | Schaarbeek fase 1 (P8 k8) | FOD | 4,5 | 6,0 | 11,7 | 22,2 | | | | | | | 4,5 | 6,0 | 11,7 | 22,2 |
| | Diabolo | FOD | 1,8 | 1,2 | 15,1 | 18,1 | | | | | | | 1,8 | 1,2 | 15,1 | 18,1 |
| Brus.+ dpt | TOTAAL niet PPS/Prefin. | FOD | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 | | | | | | | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 |
| TOTAAL Brus. / DPT | FOD | FOD | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 | | | | | | | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 |
| TOTAAL Brus. / DPT | PPS/Prefin. Haven van Brus. | P/P | 2,0 | | | 2,0 | | | | | | | 2,0 | | | 2,0 |
| | W | FOD | 3,3 | 15,6 | 10,0 | 28,8 | | | | | | | 3,3 | 15,6 | 10,0 | 28,8 |
| VL | | FOD | 3,3 | 7,3 | 5,2 | 15,8 | | | | | | | 3,3 | 7,3 | 5,2 | 15,8 |
| Brus.+ dpt | | FOD | 12,7 | 11,6 | 18,7 | 43,0 | | | | | | | 12,7 | 11,6 | 18,7 | 43,0 |
| TOTAAL | | FOD | 19,3 | 34,5 | 33,8 | 87,6 | | | | | | | 19,3 | 34,5 | 33,8 | 87,6 |
| | L161 | GEN | 11,7 | 27,5 | 25,8 | 65,0 | | | | | | | 11,7 | 27,5 | 25,8 | 65,0 |
| | L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud) | GEN | 4,4 | 11,4 | 20,1 | 35,9 | | | | | | | 4,4 | 11,4 | 20,1 | 35,9 |
| | L124 - II (Braine l'Alleud - Nivelles) | GEN | 5,5 | 11,2 | 9,4 | 26,1 | | | | | | | 5,5 | 11,2 | 9,4 | 26,1 |
| | Stations en parkings | GEN | 1,0 | 1,3 | 2,0 | 4,3 | | | | | | | 1,0 | 1,3 | 2,0 | 4,3 |
| W | | GEN | 1,0 | 1,3 | 2,0 | 4,3 | | | | | | | 1,0 | 1,3 | 2,0 | 4,3 |
| | Bocht van Nossegem | GEN | 9,3 | 1,1 | 0,6 | 11,0 | | | | | | | 9,3 | 1,1 | 0,6 | 11,0 |
| | L50A | GEN | 7,6 | 24,8 | 23,8 | 56,2 | | | | | | | 7,6 | 24,8 | 23,8 | 56,2 |
| | Stations en parkings | GEN | 1,7 | 6,5 | 1,6 | 9,8 | | | | | | | 1,7 | 6,5 | 1,6 | 9,8 |
| VL | | GEN | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 6,0 | | | | | | | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 6,0 |
| | | GEN | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 6,0 | | | | | | | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 6,0 |
| | L161 | GEN | 4,7 | 12,4 | 21,3 | 38,5 | | | | | | | 4,7 | 12,4 | 21,3 | 38,5 |
| | L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud) | GEN | 3,6 | 11,8 | 16,3 | 31,8 | | | | | | | 3,6 | 11,8 | 16,3 | 31,8 |
| Niet geloc. VL | | GEN | 8,4 | 24,2 | 37,7 | 70,2 | | | | | | | 8,4 | 24,2 | 37,7 | 70,2 |

| NIMBS Groep - Investeringsplan 2005-2007 (Mjo € 2005) | | 2005 2006 2007 Totaal | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|-----------------------------|---------|------|------|----------|------|-------|-------|--------|------|--------|------|--------|-------|-------|-------|
| Diverse | Project | Fin | HOLDING | | | INFRABEL | | | NMBS | | | TOTAAL | | | | | |
| | | | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | 2005 | 2006 | 2007 | Totaal | | | |
| | tunnel Josaphat L161 | GEN | | | | 18,1 | 51,4 | 59,3 | 128,8 | | | | | 18,1 | 51,4 | 59,3 | 128,8 |
| | L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud) L50A | GEN | | | | 6,1 | 9,6 | 14,3 | 29,9 | | | | | 6,1 | 9,6 | 14,3 | 29,9 |
| | Stations en parkings | GEN | | | | 0,9 | 2,7 | 3,8 | 7,3 | | | | | 0,9 | 2,7 | 3,8 | 7,3 |
| | Brus + dpt | GEN | 0,2 | 0,6 | 0,7 | 1,5 | 0,2 | 0,3 | 2,1 | | | | | 1,0 | 19,1 | 22,4 | 42,6 |
| | TOTAAL | GEN | 0,2 | 0,6 | 0,7 | 1,5 | 26,3 | 83,1 | 101,4 | 210,8 | | | | 26,5 | 83,7 | 102,1 | 212,2 |
| | EUROPA | FOD | 2,3 | 5,9 | 3,7 | 11,8 | 75,4 | 190,3 | 221,3 | 487,0 | | | | 77,7 | 196,2 | 225,0 | 498,8 |
| | PPS/Prefin. | EU | | | | | 3,0 | 4,5 | 2,5 | 10,0 | | | | 3,0 | 4,5 | 2,5 | 10,0 |
| | | P/P | | | | | 6,5 | 30,0 | 215,7 | 252,2 | | | | 6,5 | 30,0 | 215,7 | 252,2 |
| | | GEN | 2,3 | 5,9 | 3,7 | 11,8 | 75,4 | 190,3 | 221,3 | 487,0 | | | | 77,7 | 196,2 | 225,0 | 498,8 |
| | Informatica | FOD | | | | | | | | | | | | 1,0 | | 1,0 | |
| | | F | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | HR | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OP | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | RZ | | | | | | | | | | | | 9,6 | 16,9 | 12,1 | 38,7 |
| | | M | | | | | | | | | | | | 2,1 | 2,1 | 2,1 | 6,3 |
| | | TR | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | N | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | I | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | PA | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ICT | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Diverse | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | FOD | 21,1 | 24,3 | 27,2 | 72,6 | 9,5 | 9,7 | 9,7 | 28,9 | | | | 3,8 | 4,0 | 4,0 | 11,8 |
| | | EF | | | | | | | | | | | | 16,5 | 21,0 | 16,1 | 53,5 |
| | | Algemeen | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | F | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | HR | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | OP | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | BC | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | RZ | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | M | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | TR | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | PA | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | ICT | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Diverse | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | EF | 3,7 | 0,4 | 0,1 | 4,2 | | | | | | | | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 2,4 |
| Telecom | | EF | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 15,6 | | | | | | | | 4,5 | 4,3 | 4,3 | 13,1 |
| Patrimon. | Directie gebouwen en div. | EF | 3,6 | 0,5 | 0,5 | 4,6 | | | | | | | | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 15,6 |
| Fac.man. | | EF | 1,3 | 1,6 | 1,4 | 4,3 | | | | | | | | 1,3 | 0,8 | 0,5 | 2,6 |
| Diverse | | EF | 0,1 | | | 0,1 | | | | | | | | | | | |
| Diverse | | FOD | | | | | | | | | | | | 0,7 | | | 0,7 |
| Diverse | | FOD | | | | | | | | | | | | 1,5 | | | 1,5 |
| Diverse | | FOD | 21,1 | 24,3 | 27,2 | 72,6 | 9,5 | 9,7 | 9,7 | 28,9 | | | | 17,9 | 21,0 | 16,1 | 55,0 |
| Diverse | | EF | 13,9 | 7,7 | 7,2 | 28,8 | | | | | | | | 6,5 | 5,1 | 4,8 | 16,4 |
| Andere financieringen | | DIV | | | | | 10,6 | 2,1 | 2,7 | 15,4 | | | | 10,6 | 2,1 | 2,7 | 15,4 |

(*) in 2007 moet een bedrag van 100,6 mjo € op EF van de NMBS-Holding voorzien worden, ten gevolge van de SRB/SLB operaties afgesloten door de NMBS vóór 2005

21. Een bijlage 9, luidend als volgt, wordt ingevoegd :

BIJLAGE 9
HET KADER VAN DVIS IN VOLTIIJDSE EQUIVALENTEN

| | |
|---------------------------------------|------|
| Graad | |
| Dienstchef | 1 |
| Afdelingschef | 3 |
| Jurist (niveau A) | 1 |
| Gespecialiseerd deskundige (niveau A) | 9,5 |
| Deskundige (niveau B) | 5,25 |
| Assistenten (niveau C) | 5,25 |
| Totaal | 25 |

Annexe à l'arrêté royal - Infrabel

Premier avenant au contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public Infrabel

Le contrat de gestion conclu entre l'Etat et Infrabel, approuvé par l'arrêté royal du 5 juillet 2005, est modifié par les dispositions suivantes :

1. A l'article 1^{er}, 1^{er} alinéa, dans le texte néerlandais, la deuxième phrase doit être lue comme suit : « In die hoedanigheid waakt elk van de vennootschappen erover, in het raam van een samenhangend groepsbeleid, dat haar activiteiten passen in het kader van het duurzaam mobiliteitsbeleid van de Regering en bijdragen tot het vervullen van de verplaatsingsbehoeften. »

2. L'alinéa 3 de l'article 9 est remplacé par la disposition suivante : « Un tableau récapitulatif de ce plan est repris à l'annexe 8 ».

3. Les alinéas 12, 13 et 14 du même article 9 sont remplacés par la disposition suivante :

« Infrabel met tout en oeuvre pour que l'adjudication et les contrats destinés à concrétiser les partenariats public-privé (PPP) portant sur les projets d'investissements Diabolo et Liefkenshoekspoorverbinding puissent être finalisés le plus rapidement possible. Infrabel met également tout en oeuvre pour que les projets d'investissements avec préfinancement des Régions puissent être finalisés le plus rapidement possible. »

Dans la mesure où les autorisations nécessaires sont délivrées dans les délais, le montage financier pour le projet Diabolo est clôturé au plus tard pour le 31 décembre 2006 et pour le projet Liefkenshoekspoorverbinding au plus tard pour le 30 juin 2007. »

4. A l'article 10, dernier alinéa, dans le texte néerlandais, la première phrase doit être lue comme suit : « Eén keer per jaar kan Infrabel het lopende jaarlijkse investeringsprogramma aanpassen om rekening te houden met de evolutie van de uitvoering ervan. »

5. L'article 19 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 19 - Lignes maintenues hors exploitation pour les besoins de la Nation

En vertu des dispositions de l'article 4, Infrabel s'engage à ne pas aliéner les lignes et les installations qui ne sont plus destinées à l'exploitation ferroviaire, mais dont le maintien est imposé par la CICF. Infrabel s'engage à effectuer toute intervention technique nécessaire sur ces lignes et installations, les frais étant à charge du Service public fédéral ou Ministère qui en a fait la demande. Chaque demande fait l'objet d'une convention entre le Service public fédéral ou Ministère concerné et Infrabel, comme c'est le cas avec le Ministère de la Défense (Convention Défense nationale - SNCB du 08 novembre 1965 et de ses avenants conclus les 21 août 1972 et 28 octobre 1986). »

6. A l'article 36, 3^{ème} alinéa, troisième tiret, les mots « annexe 5 » sont remplacés par les mots « annexe 6 ».

7. L'article 37, 3^o est complété par la disposition suivante : « les 24 gares visées ci-dessus figurent à l'annexe 1bis ».

8. A l'article 39, dernier alinéa, les mots « 30 avril 2006 » sont remplacés par les mots « 31 octobre 2006 ».

9. L'article 48 est remplacé par la disposition suivante :

« Art 48.

48.1 Pour la réalisation des investissements prévus dans le plan 2004-2007, visé à l'article 9, Infrabel reçoit une dotation à charge du budget de l'Etat.

48.2 L'Etat garantit une dotation d'investissement, dont le montant global pour les trois sociétés anonymes de droit public est le suivant :

2005 : 814.897 milliers euros

* dont 561.798 milliers d'euros pour Infrabel

* dont 119.200 milliers d'euros pour la SNCB Holding

* dont 133.899 milliers d'euros pour la SNCB

2006 : 927.579 milliers euros

* dont 603.493 milliers d'euros pour Infrabel

* dont 163.129 milliers d'euros pour la SNCB Holding

* dont 160.957 milliers d'euros pour la SNCB

2007 : 962.862 milliers euros

* dont 610.987 milliers d'euros pour Infrabel

* dont 114.395 milliers d'euros pour la SNCB Holding

* dont 237.480 milliers d'euros pour la SNCB

2008 : 998.222 milliers euros

2009 : 1.033.656 milliers euros

2010 : 1.069.168 milliers euros

2011 : 1.097.756 milliers euros

2012 : 1.133.425 milliers euros

Les avances versées en 2005 et en 2006 à la SNCB Holding et, par son intermédiaire, à Infrabel et à la SNCB, sont déduites des montants dus par l'Etat aux trois sociétés anonymes de droit public

48.3 La clé de répartition convenue entre les Régions conformément à la loi du 22 mars 2002 portant approbation de l'accord de coopération du 11 octobre 2001 s'applique à ces montants globaux.

48.4 Sur les montants dus à la SNCB Holding pour les exercices 2006 et 2007, une somme de 7 mio € par an est affectée au financement de l'amélioration de l'offre de parkings pour les voyageurs.

Sur les montants de la dotation globale des trois sociétés du Groupe SNCB pour les années 2008 à 2010, sera prélevée, avant toute répartition, une somme de 7 mio € par année au bénéfice de la SNCB Holding pour financer l'amélioration de l'offre de parkings pour les voyageurs.

48.5 Sur les montants de la dotation globale d'investissement des trois sociétés du Groupe SNCB seront prélevées les sommes de 25 mio € en 2008, 50 mio € en 2009, 75 mio € en 2010, 100 mio € en 2011 et 125 mio € en 2012. Ces sommes seront affectées :

1°) au financement des travaux d'infrastructure délocalisés de la modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg (lignes 161 et 162);

2°) au financement des loyers dus par Infrabel dans le cadre du projet de la liaison ferroviaire du Liefkenshoek;

3°) au remboursement à la SNCB Holding des charges relatives au préfinancement des cinq projets d'infrastructure ayant fait l'objet d'un accord en Comité de Concertation Etat - Régions le 07 décembre 2005, à savoir : installations ferroviaires du Port de Zeebrugge; installations ferroviaires du Port de Bruxelles; gare de Gosselies; parking de Louvain-La-Neuve; amélioration de la liaison Bruxelles - Luxembourg (travaux localisés).

A partir de 2013, un montant de maximum 125 mio € continuera à être prélevé, chaque année, de la dotation d'investissement globale des trois sociétés du Groupe SNCB pour être affecté aux investissements repris au point précédent jusqu'à la réalisation complète du projet 1°) ci-dessus, à la fin du paiement des loyers dus en vertu du projet 2°) ci-dessus et au remboursement complet du capital et des intérêts des projets préfinancés en vertu du 3°) ci-dessus. Dès le remboursement complet du capital et des intérêts des projets préfinancés en vertu du 3°) ci-dessus, ce prélèvement sera plafonné au montant nécessaire pour les projets 1°) et 2°) ci-dessus.

La redevance de disponibilité due par Infrabel dans le cadre du contrat de partenariat public-privé portant sur le projet de liaison ferroviaire du Liefkenshoek, sera financée par une dotation d'investissement spéciale via une allocation de base à créer séparément. Les crédits annuels sur cette allocation de base seront fixés en fonction des engagements financiers repris dans ledit contrat, et déduits de la dotation d'investissement des trois sociétés anonymes de droit public précitées, conformément au principe énoncé ci-dessus.

Les charges d'intérêts et les amortissements de capital dans le cadre des cinq projets d'infrastructure visés à l'alinéa 1,3°) seront financés par une dotation d'investissement spéciale via une allocation de base à créer séparément. Les crédits annuels sur cette allocation de base seront fixés en fonction des engagements financiers repris dans lesdits contrats, et déduits de la dotation d'investissement des trois sociétés anonymes de droit public précitées, conformément au principe énoncé ci-dessus.

Tous les projets pour lesquels les Régions interviennent, seront réalisés sans retard, dans le respect du principe de simultanéité tel que défini par le Comité de Concertation lors de sa séance du 7 décembre 2005, compte tenu de l'état de préparation des différents projets concernés.

48.6 La procédure de révision de la répartition de la dotation globale entre les trois sociétés anonymes de droit public s'intègre dans la procédure, décrite à l'article 10, relative à l'approbation du programme d'investissement annuel et à son amendement. Elle donne lieu à une régularisation éventuelle du paiement entre les trois sociétés. Les preuves de ces transferts sont communiquées à la DGTI.

Infrabel élabore son programme 2008-2012 en concertation avec la SNCB et la SNCB Holding. Ce programme sera présenté par la SNCB Holding au Ministre des Entreprises publiques et au Ministre de la Mobilité pour le 31 mars 2007, avec l'accord d'Infrabel.

48.7 Tous les montants dans le présent article sont exprimés en euros 2005 et sont indexés selon le principe repris en annexe 3 point II. »

10. L'article 55 est remplacé par la disposition suivante;

« Art. 55 - Investissements RER.

Les investissements visés, à charge d'Infrabel, sont les suivants :

* mise à quatre voies des L50A (tronçon Denderleeuw-Bruxelles-Midi), L124 (tronçon Nivelles-Bruxelles-Midi) et L161 (tronçon Ottignies-Bruxelles-Luxembourg)

* tunnel Schuman-Josaphat

* construction de la courbe de Nossegem

* aménagement des quais, couloirs sous voies et passerelles dans les gares situées, dans le périmètre RER, sur les trois lignes qui seront mises à quatre voies (L50A, L124 et L161) et sur la L36 (tronçon Louvain - Bruxelles-Nord)

Est mis à disposition d'Infrabel, à charge du financement prévu à l'article 54, un montant de :

* 75.400 milliers d'euros en 2005

* 190.300 milliers d'euros en 2006

* 221.300 milliers d'euros en 2007.

Ces montants, exprimés en euros 2005, peuvent être révisés dans le cadre de la procédure décrite à l'article 10, relative à l'approbation du programme d'investissement annuel et à son amendement. Infrabel élabore son programme 2008-2012, en concertation avec la SNCB et la SNCB Holding. Ce programme est présenté par la SNCB Holding au Ministre des Entreprises publiques pour le 31 mars 2007, avec l'accord de la SNCB et d'Infrabel.

11. L'article 57 est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 57. - Infrabel reçoit, à charge du budget de l'Etat, une dotation d'exploitation annuelle de 457.684 milliers d'euros 2005 en 2005 et de 417.101 milliers d'euros 2005 à partir de 2006, visant à compenser les coûts engagés dans la réalisation de sa mission de service public définie à l'article 3, 2° à 6°, ainsi que pour l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire visée à l'article 3, 1°.

La dotation d'exploitation est indexée conformément à l'annexe 3 point I.

Cette dotation est néanmoins réduite à concurrence d'une part de 65,95 % des frais relatifs au personnel du Service technique d'appui ferroviaire, jusqu'à la cessation de ses activités en 2005, et d'autre part de 65,95 % de l'ensemble des coûts du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer pour un effectif maximum de 25 équivalents temps plein, tel que décrit en annexe 9. Les frais de fonctionnement du SSICF ne peuvent excéder 35.000 euros 2005 par équivalent temps plein. La DGTI, en concertation avec Infrabel, déterminera plus précisément les tâches du SSICF et ses besoins : la compensation sur la dotation d'Infrabel sera, de cette manière, mieux délimitée dans le cadre du prochain contrat de gestion.

Le montant prévu au premier paragraphe a été fixé sur base des recettes et des dépenses futures d'Infrabel telles que reprises dans le plan consolidé 2006-2007 du Groupe SNCB transmis au Secrétaire d'Etat des Entreprises Publiques le 9 février 2006. Celles-ci comportent notamment les prestations exécutées en application de l'article 2 du présent contrat de gestion. Infrabel s'engage à continuer à gérer ces contrats conformément à l'article mentionné.

12. L'alinéa 4 de l'article 58 est remplacé par la disposition suivante;

« Pour les années 2006 à 2010, ce montant est estimé en euros 2005 pour les trois entreprises publiques du groupe, comme suit :

2006 : 4.404 milliers euros
 2007 : 13.592 milliers euros
 2008 : 13.592 milliers euros
 2009 : 36.445 milliers euros
 2010 : 50.760 milliers euros. »

Sur ces montants globaux, et avant toute répartition, une somme de 4.404 milliers d'euros 2005 est réservée annuellement au profit de la SNCB pour financer le matériel roulant. »

13. À l'alinéa 6 de l'article 58, les mots « 31 décembre 2005 » sont remplacés par les mots « 31 octobre 2006 ».

14. À l'article 60, alinéa 1^{er}, 4^{ème} tiret, les mots « article 65 » sont remplacés par les mots « article 64 ».

15. Le même article 60 est complété comme suit :

« Le versement de la tranche de décembre est limité à 75 %, le solde étant versé par l'Etat suivant les dispositions de l'article 64. »

16. L'article 68 est complété par les dispositions suivantes :

« Infrabel souscrit à l'objectif commun de stabiliser, au 30 juin 2009 et pour les exercices ultérieurs, par rapport au 30 juin 2008, la dette financière nette consolidée du Groupe SNCB selon les normes comptables belges en vigueur en 2008, hors impact du financement TGV (solde de la créance d'Infrabel relative à l'intervention des Pays-Bas et au solde la Financière TGV + emprunt TGV 282,5 millions), hors impact des préfinancements alternatifs tels que décidés par le Comité de Concertation du 11 octobre 2005 et du 7 décembre 2005, ainsi que hors impact de toute dette éventuelle qui devrait être actée au bilan d'Infrabel ou de la SNCB Holding suite à l'application des normes IFRS pour ce qui concerne les opérations de partenariat public privé pour les projets Diabolo et Liefkenshoekspoorverbinding. Cet objectif s'inscrit dans le respect du plan d'entreprise consolidé 2006-2007 du Groupe SNCB, approuvé par le Conseil d'Administration d'Infrabel du 6 février 2006, et du plan d'entreprise « BRIO » d'Infrabel. »

La dernière phrase de l'article 68 est supprimée.

17. L'article 71 est complété par les dispositions suivantes :

« Infrabel donne libre accès à son domaine aux membres du Service de régulation du Transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National dûment mandatés, dans le cadre de leur mission de régulation du transport ferroviaire, dans le respect des consignes de sécurité. »

17bis. A l'article 74, dans le 5^e objectif, les mots « dans le courant de 2005 » sont remplacés par « dans le courant de 2006 »

18. Un article 76 bis, rédigé comme suit, est inséré :

« Art. 76bis. - Au cas où l'Etat serait tenu de rembourser en partie ou en totalité une subvention versée par la Commission européenne au profit d'Infrabel, cette dernière procède elle-même à ce remboursement et à l'exécution de toute autre disposition qui y serait liée. »

19. Une annexe 1bis, rédigée comme suit est insérée :

ANNEXE 1bis

LISTE DES GARES À AMENAGER SELON LE CONCEPT D'ACCESSIBILITE TOTALE

- Aalst
- Antwerpen Centraal
- Brugge
- Bruxelles-Central
- Bruxelles-Luxembourg
- Bruxelles-Midi
- Bruxelles-National-Aéroport
- Bruxelles-Nord
- Charleroi-Sud
- Etterbeek
- Gent-Dampoort
- Gent-St-Pieters
- Halle
- Leuven
- Liège-Guillemins
- Lokeren
- Louvain-la-Neuve
- Mons
- Namur
- Oostende
- Roeselare
- Sint-Niklaas
- Torhout
- Verviers-Central »

Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005)

| Projet | Fin | 2005 2006 2007 | | | 2005 2006 2007 | | | 2005 2006 2007 | | | TOTAL | | | | | |
|---------------------------|---------------------------|---------------------|-------------|-------------|--------------------|------------|------------|--------------------|-------|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------|
| | | HOLDING | INFRABEL | SNCB | Total | Total | Total | Total | Total | | | | | | | |
| Parkings | GEMBLoux SPf | 0,1 | 1,3 | 1,7 | 3,1 | | | | | | 0,1 | 1,3 | 1,7 | 3,1 | | |
| | MONS SPf | 0,5 | 1,8 | 1,0 | 3,3 | | | | | | | 0,5 | 1,8 | 1,0 | 3,3 | |
| | ST GHISLAIN SPf | 0,3 | 2,1 | | 2,4 | | | | | | | 0,3 | 2,1 | | 2,4 | |
| | ANS SPf | 1,3 | | | 1,3 | | | | | | | | 1,3 | | 1,3 | |
| | CHARLEROI-SUD SPf | 0,6 | | 0,6 | 1,2 | | | | | | | 0,6 | | 0,6 | 1,2 | |
| | HUY SPf | 0,5 | 0,5 | 1,0 | | | | | | | | | 0,5 | 0,5 | 1,0 | |
| | BRAINE-LE-COMTE SPf | | 0,7 | 0,7 | | | | | | | | | 0,7 | 0,7 | | |
| | PEPINSTER SPf | | 0,6 | | 0,6 | | | | | | | | 0,6 | | 0,6 | |
| | NAMUR SPf | 0,1 | 0,5 | | 0,6 | | | | | | | 0,1 | 0,5 | | 0,6 | |
| | JURBISE SPf | 0,1 | 0,4 | | 0,5 | | | | | | | 0,1 | 0,4 | | 0,5 | |
| | MARCHIENNE AU PONT SPf | 0,2 | 0,2 | | 0,4 | | | | | | | 0,2 | 0,2 | | 0,4 | |
| | SOIGNIES SPf | 0,1 | 0,4 | | 0,4 | | | | | | | 0,1 | 0,4 | | 0,4 | |
| | TOURNAI SPf | | 0,3 | | 0,3 | | | | | | | | 0,3 | | 0,3 | |
| | ECAUSSINNES SPf | 0,0 | 0,2 | | 0,2 | | | | | | | 0,0 | 0,2 | | 0,2 | |
| | VERVIERS SPf | 0,2 | | | 0,2 | | | | | | | 0,2 | | | 0,2 | |
| | STATTE SPf | 0,1 | 0,1 | | 0,2 | | | | | | | 0,1 | 0,1 | | 0,2 | |
| | Autres petits projets SPf | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,6 | | | | | | | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,6 | |
| | Div.gares Sud-Ouest SPf | 0,1 | 0,1 | 0,2 | | | | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,2 | |
| | Div.gares Sud-Est SPf | 0,1 | 0,4 | 0,5 | | | | | | | | | 0,1 | 0,4 | 0,5 | |
| | TOTAL SPf | 2,5 | 9,1 | 5,9 | 17,5 | | | | | | | 2,5 | 9,1 | 5,9 | 17,5 | |
| | W | GENT ST PIETERS SPf | 5,1 | 10,1 | 10,0 | 25,2 | | | | | | | 5,1 | 10,1 | 10,0 | 25,2 |
| | | BRUGGE SPf | 0,5 | 7,8 | 7,8 | 16,1 | | | | | | | 0,5 | 7,8 | 7,8 | 16,1 |
| | | HASSELT SPf | 0,5 | 5,0 | 4,8 | 10,3 | | | | | | | 0,5 | 5,0 | 4,8 | 10,3 |
| | | LANDEN SPf | 0,0 | 0,5 | 1,0 | 1,5 | | | | | | | 0,0 | 0,5 | 1,0 | 1,5 |
| | | MECHELEN SPf | 0,4 | 0,5 | | 0,9 | | | | | | | 0,4 | 0,5 | | 0,9 |
| | | WAREGEM SPf | 0,7 | 0,1 | | 0,8 | | | | | | | 0,7 | 0,1 | | 0,8 |
| | | OOSTENDE SPf | 0,0 | 0,5 | | 0,5 | | | | | | | 0,0 | 0,5 | | 0,5 |
| | | DENDERMONDE SPf | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,4 | | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,4 |
| | | OPWIJK SPf | 0,0 | 0,2 | 0,2 | 0,4 | | | | | | | 0,0 | 0,2 | 0,2 | 0,4 |
| | | MERELBEKE SPf | 0,0 | 0,4 | | 0,4 | | | | | | | 0,0 | 0,4 | | 0,4 |
| | | RONSE SPf | 0,0 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | | | | | | | 0,0 | 0,2 | 0,2 | 0,3 |
| | | BURST SPf | 0,2 | 0,1 | | 0,3 | | | | | | | 0,2 | 0,1 | | 0,3 |
| | | NEERPELT SPf | 0,3 | 0,1 | | 0,3 | | | | | | | 0,3 | 0,1 | | 0,3 |
| TIELEN SPf | | | 0,2 | | 0,2 | | | | | | | | 0,2 | | 0,2 | |
| LEDE SPf | | 0,0 | 0,2 | | 0,2 | | | | | | | 0,0 | 0,2 | | 0,2 | |
| SCHULEN SPf | | 0,2 | | | 0,2 | | | | | | | 0,2 | | | 0,2 | |
| DE PINTE SPf | | 0,1 | 0,1 | | 0,2 | | | | | | | 0,1 | 0,1 | | 0,2 | |
| Autres petits projets SPf | | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | | | | | | | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | |
| Div.gares Nord-Ouest SPf | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | |
| Div.gares Nord-Est SPf | | 0,1 | 0,4 | 0,3 | 0,8 | | | | | | | 0,1 | 0,4 | 0,3 | 0,8 | |
| TOTAL SPf | 7,8 | 26,3 | 25,2 | 59,4 | | | | | | | 7,8 | 26,3 | 25,2 | 59,4 | | |
| Div.gares Centre SPf | 0,1 | 0,1 | 0,2 | | | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,2 | | | |
| TOTAL SPf | 10,3 | 35,6 | 31,2 | 77,1 | | | | | | | 10,3 | 35,6 | 31,2 | 77,1 | | |
| Autres | Rehaussement quais SPf | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Abri, éclairage SPf | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovation Fac.Man. SPf | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovations diverses SPf | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Accès PMR SPf | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Divers SPf | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Localisable SPf | 3,7 | 3,9 | 1,9 | 9,5 | 6,8 | 9,4 | 6,4 | 22,6 | | | 10,5 | 13,3 | 8,3 | 32,1 | |
| TOTAL | 3,7 | 3,9 | 1,9 | 9,5 | 6,8 | 9,4 | 6,4 | 22,6 | | | 10,5 | 13,3 | 8,3 | 32,1 | | |

| | | Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005) | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------|-------------------------|--|------|---------|-------|-------|----------|------|-------|-------|------|------|-------|------|------|-------|-------|-------|
| | | Fin | | HOLDING | | | INFRABEL | | | SNCB | | | TOTAL | | | | | |
| Projet | | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | |
| | Rehaussement quais | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Abris, éclairage | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovation Fac.Man. | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovations diverses | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Accès PMR | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Divers | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VL | Localisable | SPF | 4,6 | 4,2 | 6,1 | 14,9 | 6,0 | 11,8 | 16,1 | 33,9 | | | | 10,6 | 16,0 | 22,1 | 48,8 | |
| | Rehaussement quais | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Abris, éclairage | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovation Fac.Man. | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Rénovations diverses | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Accès PMR | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Divers | SPF | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bxl + dpi | Localisable | SPF | 1,1 | 0,3 | 0,2 | 1,6 | 1,1 | 1,1 | 1,9 | 4,1 | | | | 2,2 | 1,4 | 2,1 | 5,6 | |
| | TELECOM | SPF | | 0,5 | 0,5 | 1,0 | | | | | | | | | 0,5 | 0,5 | 1,0 | |
| | Divers | SPF | | 0,9 | 0,9 | 1,7 | | | | | | | | | 0,9 | 0,9 | 1,7 | |
| Bxl + dpi | Non localisable | SPF | 1,4 | 1,4 | 2,7 | | | | | | | | | | 1,4 | 1,4 | 2,7 | |
| TOTAL hors zone RER | | SPF | 9,5 | 9,7 | 9,5 | 28,7 | 13,9 | 22,4 | 24,3 | 60,6 | | | | 23,4 | 32,1 | 33,8 | 89,3 | |
| W | Complément mobilité Bxl | SPF | | | | | 1,0 | | | 1,0 | | | | | 1,0 | | 1,0 | |
| VL | Complément mobilité Bxl | SPF | | | | | 1,9 | 6,6 | 8,5 | | | | | | 1,9 | 6,6 | 8,5 | |
| Bxl + dpi | Compl. mob. Bxl (Jette) | SPF | 0,3 | 0,2 | | 0,5 | | | | | | | | 0,3 | 0,2 | | 0,5 | |
| Zone RER | Complément mobilité Bxl | SPF | 0,3 | 0,2 | | 0,5 | 2,9 | 6,6 | 9,5 | | | | | 0,3 | 3,1 | 6,6 | 10,0 | |
| TOTAL | | SPF | 9,8 | 9,9 | 9,5 | 29,2 | 13,9 | 25,3 | 30,9 | 70,1 | | | | 23,7 | 35,2 | 40,4 | 99,3 | |
| Bxl + dpi | | SPF | | | | | | | | | 4,3 | 5,3 | 4,5 | 14,1 | 4,3 | 5,3 | 4,5 | 14,1 |
| TOTAL | | SPF | | | | | | | | | 4,3 | 5,3 | 4,5 | 14,1 | 4,3 | 5,3 | 4,5 | 14,1 |
| TOTAL | SPF | FP | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 2,3 | | | | | 0,7 | 0,4 | 0,1 | 1,2 | 1,4 | 1,1 | 1,0 | 3,5 |
| SPF | | SPF | 42,1 | 58,0 | 49,9 | 150,1 | 53,3 | 72,1 | 96,6 | 221,0 | 4,3 | 5,3 | 4,5 | 14,1 | 99,7 | 135,4 | 150,1 | 385,2 |
| Parkings | | SPF | 10,3 | 35,6 | 31,2 | 77,1 | | | | | | | | | 10,3 | 35,6 | 31,2 | 77,1 |
| Autres financements | | DIV | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | | | | | | | | 20,1 | 24,5 | 9,9 | 54,5 | |
| FP | | FP | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 2,3 | | | | | 0,7 | 0,4 | 0,1 | 1,2 | 1,4 | 1,1 | 1,0 | 3,5 |

| Moyens de production | | Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005) | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--------------------------|--|---------|------|----------|------|------|------|-------|------|-------|-------|------|
| | | 2005 | | 2006 | | 2007 | | 2005 | | 2006 | | 2007 | |
| Moyens de production | Projet | Fin | HOLDING | | INFRABEL | | SNCB | | TOTAL | | Total | Total | |
| | | | 2005 | 2006 | 2005 | 2006 | 2005 | 2006 | 2005 | 2006 | | | |
| Bâtiments de service | W | SPF | 3,5 | 5,5 | 7,1 | 16,1 | | | 3,5 | 5,5 | 7,1 | 16,1 | |
| | VL | SPF | 0,8 | 8,5 | 17,5 | 26,8 | | | 0,8 | 8,5 | 17,5 | 26,8 | |
| | Bxl + dpt | SPF | | 2,6 | 4,4 | 7,0 | | | | 2,6 | 4,4 | 7,0 | |
| | CLI + équipements | SPF | | 4,3 | 16,6 | 29,1 | 49,9 | | 4,3 | 16,6 | 29,1 | 49,9 | |
| | W | SPF | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 3,3 | | | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 3,3 | |
| | VL | SPF | | 0,2 | 0,2 | 0,4 | | | | 0,2 | 0,2 | 0,4 | |
| | Bxl + dpt | SPF | | 6,3 | 5,3 | 5,3 | 16,9 | | 6,3 | 5,3 | 5,3 | 16,9 | |
| | Ateliers infra et équip. | SPF | | 7,5 | 6,6 | 6,5 | 20,6 | | 7,5 | 6,6 | 6,5 | 20,6 | |
| | W | SPF | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 1,1 | | | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 1,1 | |
| | VL | SPF | 0,3 | 0,2 | 1,0 | 0,3 | 1,5 | | 0,5 | 1,0 | 0,3 | 1,8 | |
| | Bxl + dpt | SPF | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,1 | 0,6 | | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,7 | |
| | Bâtim.serv.voyageurs | SPF | 0,4 | 0,9 | 1,7 | 0,7 | 3,3 | | 1,3 | 1,7 | 0,7 | 3,7 | |
| | W | SPF | 2,1 | 1,6 | 0,9 | 4,6 | 0,3 | | 2,4 | 1,6 | 0,9 | 4,9 | |
| | VL | SPF | 1,1 | 2,0 | 7,4 | 10,6 | 0,3 | | 1,4 | 2,0 | 7,4 | 10,9 | |
| | Bxl + dpt | SPF | 1,7 | 3,2 | 4,3 | 9,2 | 0,4 | | 2,1 | 3,2 | 4,3 | 9,6 | |
| Avec équipem.SECURAIL | SPF | 4,9 | 6,8 | 12,7 | 24,4 | 1,0 | | 5,9 | 6,8 | 12,7 | 25,4 | | |
| Autres bâtim.de serv. | SPF | 5,3 | 6,8 | 12,7 | 24,8 | 13,6 | 24,9 | 36,2 | 74,7 | 18,9 | 31,7 | 48,9 | |
| TOTAL | SPF | | | | | | | | | | | 99,5 | |
| Outils de production | | SPF | | | | 1,5 | 2,5 | 5,5 | 9,5 | 1,5 | 2,5 | 5,5 | 9,5 |
| infrastr. | Parcs véhicules | SPF | | | | 6,5 | 10,8 | 12,9 | 30,2 | 6,5 | 10,8 | 12,9 | 30,2 |
| Ateliers du matériel roulant | Diverses Ml | SPF | | | | 0,1 | 0,1 | 0,2 | | 0,1 | 0,1 | 0,2 | |
| | TOTAL | SPF | | | | 8,0 | 13,4 | 18,5 | 39,9 | 8,0 | 13,4 | 18,5 | 39,9 |
| | Bâtiments | SPF | | | | | | | 0 | 0,2 | 10,0 | 10,2 | |
| | Melle | SPF | | | | | | | 0,2 | 10,0 | 15,0 | 25,2 | |
| | Angleur | SPF | | | | | | | 0,2 | 10,0 | 15,0 | 25,2 | |
| | Nouveaux ateliers | SPF | | | | | | | 0,2 | 10,2 | 25,0 | 35,3 | |
| | AT Forest | SPF | | | | | | | 2,9 | 1,9 | 3,8 | 8,6 | |
| | AT Schaarbeek | SPF | | | | | | | 1,4 | 3,3 | 0,5 | 5,2 | |
| | AT Antwerpen-Noord | SPF | | | | | | | 0,8 | 1,9 | 0,0 | 2,7 | |
| | AT Hasselt | SPF | | | | | | | 0,7 | 0,8 | 0,3 | 1,8 | |
| | AT Merelbeke | SPF | | | | | | | 1,0 | 0,4 | 3,8 | 5,2 | |
| | AT Oostende | SPF | | | | | | | 3,4 | 1,7 | 1,9 | 7,0 | |
| | AT Kinkempois | SPF | | | | | | | 1,1 | 6,0 | 2,1 | 9,1 | |
| | AT Stockem | SPF | | | | | | | 0,6 | 2,9 | 3,1 | 6,5 | |
| | AT Charleroi | SPF | | | | | | | 2,5 | 5,4 | 9,1 | 16,9 | |
| | AC Mechelen | SPF | | | | | | | 3,4 | 4,4 | 5,5 | 13,4 | |
| | AT Salzinnes | SPF | | | | | | | 2,1 | 1,6 | 0,8 | 4,6 | |
| | AC Gentbrugge | SPF | | | | | | | 0,9 | 1,4 | 2,5 | 4,8 | |
| | AC Cuesmes | SPF | | | | | | | 2,7 | 0,9 | 1,2 | 4,9 | |
| | CHW | SPF | | | | | | | 1,5 | 1,0 | 0,6 | 3,0 | |
| | Autres ateliers | SPF | | | | | | | 24,9 | 33,5 | 35,4 | 93,8 | |
| | TOTAL | SPF | | | | | | | 25,1 | 43,6 | 60,4 | 129,1 | |
| Bâtiments | | SPF | | | | | | | 25,1 | 43,6 | 60,4 | 129,1 | |

| | | Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|-------------|--|----------------------------------|------------------------------------|----------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|--|
| | | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | | | | | | | |
| Extensions de capacité | Classique | Projet | Fin | HOLDING | INFRABEL | SNCB | | | | TOTAL | | | | | | | | | | |
| | | | | | | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | | | | | | | |
| Locomotives fonds propres | | Acquisitions | Acquisition HLD R 77/78 | FP | | | | | | 26,2 | 0,9 | 2,8 | 29,9 | 26,2 | 0,9 | 2,8 | 29,9 | | | |
| | | Veh. rail-route B-Cargo | FP | | | | | | | 0,1 | 1,9 | 3,9 | 5,9 | 0,1 | 1,9 | 3,9 | 5,9 | | | |
| | | Acquisition de 20 HLD | FP | | | | | | | 18,9 | | | 18,9 | | | | 18,9 | | | |
| | | TOTAL | | | | | | | | 26,3 | 21,6 | 6,7 | 54,7 | 26,3 | 21,6 | 6,7 | 54,7 | | | |
| | | Rénovations | Transform.div. HLD | FP | | | | | | | 3,1 | 1,2 | 0,0 | 4,4 | 3,1 | 1,2 | 0,0 | 4,4 | | |
| | | TOTAL | | | | | | | | | 3,1 | 1,2 | 0,0 | 4,4 | 3,1 | 1,2 | 0,0 | 4,4 | | |
| | | TOTAL | | | | | | | | | 29,4 | 22,9 | 6,7 | 59,0 | 29,4 | 22,9 | 6,7 | 59,0 | | |
| | | TGV | | | | | | | | | 10,2 | 28,1 | 22,2 | 60,5 | 10,2 | 28,1 | 22,2 | 60,5 | | |
| | | Acquisitions | Acq. 3 rames Bxl.-Antiv. - Breda | FP | | | | | | | 1,7 | 0,0 | 0,0 | 1,8 | 1,7 | 0,0 | 0,0 | 1,8 | | |
| | | Rénovations | refurb. EUROSTAR THALYS | FP | | | | | | | 1,1 | 0,5 | 15,5 | 17,0 | 1,1 | 0,5 | 15,5 | 17,0 | | |
| | | Divers | Divers | FP | | | | | | | 2,8 | 0,5 | 15,5 | 18,8 | 2,8 | 0,5 | 15,5 | 18,8 | | |
| | | TOTAL | | | | | | | | | 13,0 | 28,6 | 37,7 | 79,3 | 13,0 | 28,6 | 37,7 | 79,3 | | |
| | | Wagons | | | | | | | | | 12,3 | 0,3 | 20,4 | 33,0 | 12,3 | 0,3 | 20,4 | 33,0 | | |
| | | Transformations | | | | | | | | | 7,7 | 14,2 | 6,5 | 28,4 | 20,1 | 14,5 | 26,9 | 61,4 | | |
| | | Divers | Installations gasoil | SPF | | | | | | | 5,6 | 4,4 | 1,2 | 11,2 | 5,6 | 4,4 | 1,2 | 11,2 | | |
| | | | GPS | SPF | | | | | | | 7,1 | 4,2 | 1,5 | 12,7 | 7,1 | 4,2 | 1,5 | 12,7 | | |
| | | | Divers | SPF | | | | | | | 4,0 | 5,4 | 2,3 | 11,8 | 4,0 | 5,4 | 2,3 | 11,8 | | |
| | | TOTAL SPF | | | | | | | | | 16,7 | 14,0 | 5,0 | 35,7 | 16,7 | 14,0 | 5,0 | 35,7 | | |
| | | TOTAL FP | | | | | | | | | 4,5 | 8,8 | 7,9 | 21,3 | 4,5 | 8,8 | 7,9 | 21,3 | | |
| | | TOTAL | | | | | | | | | 4,5 | 8,8 | 7,9 | 21,3 | 4,5 | 8,8 | 7,9 | 21,3 | | |
| | SPF | | | | | | | | 64,3 | 106,1 | 163,9 | 334,2 | 64,3 | 106,1 | 161,6 | 331,9 | | | | |
| | RER | | | | | | | | 20,2 | 20,3 | 20,3 | 60,7 | 20,2 | 20,3 | 20,3 | 60,7 | | | | |
| | Article 73 | | | | | | | | | 30,4 | 45,6 | 76,0 | | 30,4 | 45,6 | 76,0 | | | | |
| | FP | | | | | | | | 67,2 | 74,7 | 79,3 | 221,2 | 67,2 | 74,7 | 79,3 | 221,2 | | | | |
| Extensions de capacité | Classique | Aubange - Mont-St-Martin | SPF | | | | | | | 0,1 | | | | | | | 0,1 | | | |
| | | | Monceau-form : freins de voies | SPF | | | | | | 0,0 | 1,6 | 1,9 | 3,5 | 0,0 | 1,6 | 1,9 | 3,5 | | | |
| | | | L130A : renforcement | SPF | | | | | | | 2,7 | 2,7 | 4,2 | 9,6 | 2,7 | 2,7 | 4,2 | 9,6 | | |
| | | | Garocentre | SPF | | | | | | | 0,1 | 0,5 | 2,5 | 3,1 | 0,1 | 0,5 | 2,5 | 3,1 | | |
| | | | L140 desserte aéroport | SPF | | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | électrification L24 | SPF | | | | | | | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| | | | Charleroi Sud | SPF | | | | | | | 4,2 | 4,1 | 2,6 | 10,9 | 4,2 | 4,1 | 2,6 | 10,9 | | |
| | | | Divers W | SPF | | | | | | | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 1,5 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 1,5 | | |
| | | | TOTAL | | | | | | | | 7,4 | 9,5 | 11,8 | 28,7 | 7,4 | 9,5 | 11,8 | 28,7 | | |
| | | | W | | | | | | | | 14,2 | 13,6 | 2,9 | 30,7 | 14,2 | 13,6 | 2,9 | 30,7 | | |
| | | | | Traversée de Namur | SPF | | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | |
| | | | | Etudes diverses | SPF | | | | | | | 0,8 | 1,3 | 5,0 | 7,1 | 0,8 | 1,3 | 5,0 | 7,1 | |
| | | | | L130+147 | SPF | | | | | | | 15,1 | 15,0 | 8,0 | 38,1 | 15,1 | 15,0 | 8,0 | 38,1 | |
| | | | | SPF projets ex préfin. | SPF | | | | | | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | |
| | | | | axe 3 (Bruxelles - fontrière lux.) | P/P | | | | | | | 22,5 | 24,5 | 19,8 | 66,8 | 22,5 | 24,5 | 19,8 | 66,8 | |
| TOTAL W | PPP/Préfin. | SPF | | | | | | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | | | | |
| TOTAL | PPP/Préfin. | SPF | | | | | | | 22,5 | 24,5 | 19,8 | 66,8 | 22,5 | 24,5 | 19,8 | 66,8 | | | | |
| TOTAL W | PPP/Préfin. | P/P | | | | | | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | 6,3 | 10,1 | 16,4 | | | | | |

Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio. € 2005)

| Projet | Fin | HOLDING | | | INFRAABEL | | | SNCB | | | TOTAL | | |
|--|-----|---------|------|-------|-----------|------|------|------|------|------|-------|------|-------|
| | | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 | 2006 | 2007 | 2005 | 2006 | 2007 |
| | SPF | 11,7 | 8,9 | 1,8 | 22,4 | | | | | | 11,7 | 8,9 | 1,8 |
| L36/35 : courbe Leuven | SPF | 3,9 | 3,6 | 2,4 | 9,9 | | | | | | 3,9 | 3,6 | 2,4 |
| Genk-Good : ext. 6 voies+electr. | SPF | 0,0 | 2,0 | 1,9 | 4,0 | | | | | | 0,0 | 2,0 | 1,9 |
| Herentals + Tienen : transformation | SPF | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | | | | | | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Zeebrugge : courbe Y Terdoest | SPF | 2,1 | 1,5 | 1,9 | 5,5 | | | | | | 2,1 | 1,5 | 1,9 |
| Port d'Anvers.2° accès+lizeren Rijn | SPF | 22,1 | 24,9 | 16,0 | 63,0 | | | | | | 22,1 | 24,9 | 16,0 |
| Port d'Anvers: LO + RO | SPF | 14,3 | 17,2 | 15,8 | 47,3 | | | | | | 14,3 | 17,2 | 15,8 |
| L50A : 3° et 4° voies | SPF | 0,1 | 0,2 | 4,0 | 4,3 | | | | | | 0,1 | 0,2 | 4,0 |
| L25 : adaptation tracé Duffel | SPF | 0,2 | 0,2 | 5,0 | 5,4 | | | | | | 0,2 | 0,2 | 5,0 |
| L25 : adaptation gare Mechelen | SPF | | | | | | | | | | | | |
| L51A : 3° voie Brugge-Dudzele | SPF | | | | | | | | | | | | |
| L58:rehaus.+suppres.PN | SPF | | | | | | | | | | | | |
| BIF Ledeborg-Melle + Schellebelle | SPF | | | | | | | | | | | | |
| L50A : adaptation Gent-St-Pieters | SPF | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| L11 : prolongement | SPF | | | | | | | | | | | | |
| L21 : double voie St-Truiden | SPF | 3,4 | 4,0 | 3,2 | 10,6 | | | | | | 3,4 | 4,0 | 3,2 |
| Divers VL | SPF | 58,1 | 63,2 | 54,6 | 176,0 | | | | | | 58,1 | 63,2 | 54,6 |
| TOTAL non PPP/Préf. | SPF | 1,0 | | | 1,0 | | | | | | 1,0 | | |
| Tunnel Liefkenshoek | SPF | 1,1 | | | 1,1 | | | | | | 1,1 | | |
| Zeebrugge | SPF | 1,7 | 5,9 | 15,9 | 23,5 | | | | | | 1,7 | 5,9 | 15,9 |
| Diabolo 25N | SPF | | | | | | | | | | | | |
| SPF projets PPP/Préf. | SPF | 3,9 | 5,9 | 15,9 | 25,7 | | | | | | 3,9 | 5,9 | 15,9 |
| PPP Tunnel Liefkenshoek | P/P | 0,0 | 5,4 | 140,7 | 146,1 | | | | | | 0,0 | 5,4 | 140,7 |
| PPP/Préf. Zeebrugge | P/P | 0,0 | 2,0 | 15,0 | 17,0 | | | | | | 0,0 | 2,0 | 15,0 |
| PPP Diabolo VL | P/P | 6,5 | 14,3 | 46,8 | 67,6 | | | | | | 6,5 | 14,3 | 46,8 |
| PPP/Préf. | P/P | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 | | | | | | 6,5 | 21,7 | 202,5 |
| TOTAL VL | SPF | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 | | | | | | 6,5 | 21,7 | 202,5 |
| TOTAL VL | P/P | 6,5 | 21,7 | 202,5 | 230,7 | | | | | | 6,5 | 21,7 | 202,5 |
| cap Bxl/Midi-FSR (P211-P311) | SPF | 1,5 | 8,3 | 10,2 | 20,1 | | | | | | 1,5 | 8,3 | 10,2 |
| Brux. Nd grill JNM | SPF | 0,2 | | | 0,2 | | | | | | 0,2 | | |
| Schaerbeek phase 1 (P8 k8) | SPF | 4,5 | 6,0 | 11,7 | 22,2 | | | | | | 4,5 | 6,0 | 11,7 |
| Diabolo | SPF | 1,8 | 1,2 | 15,1 | 18,1 | | | | | | 1,8 | 1,2 | 15,1 |
| TOTAL non PPP/Préf. | SPF | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 | | | | | | 8,1 | 15,5 | 37,0 |
| SPF | SPF | 8,1 | 15,5 | 37,0 | 60,6 | | | | | | 8,1 | 15,5 | 37,0 |
| PPP/Préf. | SPF | 2,0 | 3,1 | 5,1 | 10,2 | | | | | | 2,0 | 3,1 | 5,1 |
| PPP/Préf. port de Brux. | P/P | | | | | | | | | | | | |
| W | SPF | 3,3 | 15,6 | 10,0 | 28,8 | | | | | | 3,3 | 15,6 | 10,0 |
| VL | SPF | 3,3 | 7,3 | 5,2 | 15,8 | | | | | | 3,3 | 7,3 | 5,2 |
| Bxl + dpt | SPF | 12,7 | 11,6 | 18,7 | 43,0 | | | | | | 12,7 | 11,6 | 18,7 |
| TOTAL | SPF | 19,3 | 34,5 | 33,8 | 87,6 | | | | | | 19,3 | 34,5 | 33,8 |
| L161 | RER | 11,7 | 27,5 | 25,8 | 65,0 | | | | | | 11,7 | 27,5 | 25,8 |
| L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud) | RER | 4,4 | 11,4 | 20,1 | 35,9 | | | | | | 4,4 | 11,4 | 20,1 |
| L124 - II (Braine l'Alleud - Nivelles) | RER | 5,5 | 11,2 | 9,4 | 26,1 | | | | | | 5,5 | 11,2 | 9,4 |
| Gares et parkings | RER | 1,0 | 1,3 | 2,0 | 4,3 | | | | | | 1,0 | 1,3 | 2,0 |
| W | RER | 1,0 | 1,3 | 2,0 | 4,3 | | | | | | 1,0 | 1,3 | 2,0 |
| Courbe de Nossegem | RER | 9,3 | 1,1 | 0,6 | 11,0 | | | | | | 9,3 | 1,1 | 0,6 |
| L50A | RER | 7,6 | 24,8 | 23,8 | 56,2 | | | | | | 7,6 | 24,8 | 23,8 |
| Gares et parkings | RER | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 6,0 | | | | | | 1,0 | 4,0 | 1,0 |
| VL | RER | 1,0 | 4,0 | 1,0 | 6,0 | | | | | | 1,0 | 4,0 | 1,0 |
| L161 | RER | 4,7 | 12,4 | 21,3 | 38,5 | | | | | | 4,7 | 12,4 | 21,3 |
| L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud) | RER | 3,6 | 11,8 | 16,3 | 31,8 | | | | | | 3,6 | 11,8 | 16,3 |
| déloc VL | RER | 8,4 | 24,2 | 37,7 | 70,2 | | | | | | 8,4 | 24,2 | 37,7 |

| Groupe SNCB - Plan d'investissement 2005-2007 (Mio € 2005) | | 2005 2006 2007 Total | | | | | | | | | | | | | |
|--|---------------|--|------------------------------|------|----------|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | HOLDING | | | INFRABEL | | | SNCB | | | TOTAL | | | | |
| Divers | Informa-tique | Projet | Fin | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total | 2005 | 2006 | 2007 | Total |
| | | | | | | tunnel Josphat L161 | RER | 18,1 | 51,4 | 59,3 | 128,8 | | | | |
| | | L124 - I (Linkebeek - Braine l'Alleud) | RER | 6,1 | 9,6 | 14,3 | 29,9 | | | | | 6,1 | 9,6 | 14,3 | 29,9 |
| | | L50A | RER | 0,9 | 2,7 | 3,8 | 7,3 | | | | | 0,9 | 2,7 | 3,8 | 7,3 |
| | | Gares et parkings | RER | 1,0 | 19,1 | 22,4 | 42,6 | | | | | 1,0 | 19,1 | 22,4 | 42,6 |
| | | Bxl + dpi | RER | 0,2 | 0,6 | 0,7 | 1,5 | | | | | 0,4 | 0,9 | 2,3 | 3,6 |
| | | TOTAL | RER | 2,3 | 5,9 | 3,7 | 11,8 | | | | | 26,5 | 83,7 | 102,1 | 212,2 |
| | | SPF | RER | 2,3 | 5,9 | 3,7 | 11,8 | | | | | 77,7 | 196,2 | 225,0 | 498,8 |
| | | EUROPE | SPF | | | | | 108,9 | 139,1 | 158,7 | 406,6 | 108,9 | 139,1 | 158,7 | 406,6 |
| | | PPP/Préfin. | EU | | | | | 3,0 | 4,5 | 2,5 | 10,0 | 3,0 | 4,5 | 2,5 | 10,0 |
| | | | P/P | | | | | 6,5 | 30,0 | 215,7 | 252,2 | 6,5 | 30,0 | 215,7 | 252,2 |
| | | | RER | 2,3 | 5,9 | 3,7 | 11,8 | 75,4 | 190,3 | 221,3 | 487,0 | 77,7 | 196,2 | 225,0 | 498,8 |
| | | | SPF | | | | | | | | | | | | |
| | | | Général | | | | | | | | | | | | |
| | | | F | | | | | | | | | 1,0 | | | 1,0 |
| | | | HR | | | | | | | | | | | | |
| | | | OP | | | | | | | | | | | | |
| | | | VG | | | | | 9,6 | 16,9 | 12,1 | 38,7 | 9,6 | 16,9 | 12,1 | 38,7 |
| | | | M | | | | | 2,1 | | | 2,1 | 2,1 | | | 2,1 |
| | | | TR | | | | | | | | | | | | |
| | | | R | | | | | | | | | | | | |
| | | | I | | | | | | | | | | | | |
| | | | PA | | | | | | | | | | | | |
| | | | ICT | | | | | | | | | | | | |
| | | | Divers | | | | | | | | | | | | |
| | | | SPF | | | | | | | | | | | | |
| | | | FP | 21,1 | 24,3 | 27,2 | 72,6 | 9,5 | 9,7 | 9,7 | 28,9 | 3,8 | 4,0 | 4,0 | 11,8 |
| | | | Général | | | | | | | | | | | | |
| | | | F | | | | | | | | | | | | |
| | | | HR | | | | | | | | | | | | |
| | | | OP | | | | | | | | | | | | |
| | | | BC | | | | | | | | | | | | |
| | | | VG | | | | | | | | | | | | |
| | | | M | | | | | | | | | | | | |
| | | | TR | | | | | | | | | | | | |
| | | | PA | | | | | | | | | | | | |
| | | | ICT | | | | | | | | | | | | |
| | | | Divers | | | | | | | | | | | | |
| | | | FP | 3,7 | 0,4 | 0,1 | 4,2 | | | | | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 2,4 |
| | | | FP | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 15,6 | | | | | 4,5 | 4,3 | 4,3 | 13,1 |
| | | | Bâtiments direction & divers | 3,6 | 0,5 | 0,5 | 4,6 | | | | | 5,2 | 5,2 | 5,2 | 15,6 |
| | | | FP | 1,3 | 1,6 | 1,4 | 4,3 | | | | | 1,3 | 0,8 | 0,5 | 2,6 |
| | | | FP | 0,1 | | | 0,1 | | | | | 0,7 | | | 0,8 |
| | | | SPF | | | | | | | | | 1,5 | | 1,5 | 1,5 |
| | | | SPF | 21,1 | 24,3 | 27,2 | 72,6 | 9,5 | 9,7 | 9,7 | 28,9 | 3,8 | 4,0 | 4,0 | 11,8 |
| | | | FP | 13,9 | 7,7 | 7,2 | 28,8 | | | | | 6,5 | 5,1 | 4,8 | 16,4 |
| | | | DIV | | | | | 10,6 | 2,1 | 2,7 | 15,4 | | | | |
| | | | Autres financements | | | | | | | | | 10,6 | 2,1 | 2,7 | 15,4 |

(*) un montant de 100,6 mio € est à prévoir en 2007 sur FP de la SNCB Holding, suite aux opérations SRB/SLB conclues par la SNCB unitaire < 2005.

21. Une annexe 9, rédigée comme suit est insérée

ANNEXE 9

LE CADRE DU SSICF EN EQUIVALENTS TEMPS PLEIN :

| | |
|------------------------------|------|
| Grade | |
| Chef de Service | 1 |
| Chef de section | 3 |
| Juriste (niveau A) | 1 |
| Expert spécialisé (niveau A) | 9,5 |
| Expert (niveau B) | 5,25 |
| Assistants (niveau C) | 5,25 |
| Total | 25 |

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

N. 2006 — 4756

[C — 2006/14264]

16 NOVEMBER 2006. — Koninklijk besluit houdende goedkeuring van het eerste bijvoegsel bij het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht N.M.B.S. Holding

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gewijzigd door de Koninklijke besluiten van 14 januari 1927 en 15 januari 1954, de wetten van 2 augustus 1955, 1 augustus 1960, 4 juli 1962, 21 april 1965, 10 oktober 1967 en 24 juni 1970, het koninklijk besluit nr. 89 van 11 november 1967, het koninklijk besluit nr. 452 van 28 augustus 1988, de programmawet van 30 december 1988, de wet van 21 maart 1991 en het koninklijk besluit van 18 oktober 2004;

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op de artikelen 3 tot 6;

Gelet op het koninklijk besluit van 18 oktober 2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;

Gelet op het koninklijk besluit van 5 juli 2005 houdende goedkeuring van het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht N.M.B.S. Holding;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 13 juli 2006;

Gelet op de akkoordbevinding van Onze Minister van Begroting gegeven naar aanleiding van de beraadslaging op de Ministerraad van 20 juli 2006;

Gelet op het advies van de Nationale paritaire Commissie, gegeven op 23 augustus 2006;

Op de voordracht van Onze Vice-Eerste Minister en Minister van Begroting en Consumentenzaken en van Onze Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het als bijlage bij dit besluit gevoegde bijvoegsel bij het beheerscontract gesloten tussen de Staat en de naamloze vennootschap van publiek recht N.M.B.S. Holding wordt goedgekeurd.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

F. 2006 — 4756

[C — 2006/14264]

16 NOVEMBRE 2006. — Arrêté royal portant approbation au premier avenant au contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public S.N.C.B. Holding

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges, modifiée par les arrêtés royaux du 14 janvier 1927 et 15 janvier 1954, les lois du 2 août 1955, 1^{er} août 1960, 4 juillet 1962, 21 avril 1965, 10 octobre 1967 et 24 juin 1970, l'arrêté royal n° 89 du 11 novembre 1967, l'arrêté royal n° 452 du 28 août 1988, la loi-programme du 30 décembre 1988, la loi du 21 mars 1991 et l'arrêté royal du 18 octobre 2004;

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment les articles 3 à 6;

Vu l'arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de Fer belges;

Vu l'arrêté royal du 5 juillet 2005 portant approbation du contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public S.N.C.B. Holding;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 13 juillet 2006;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné à l'occasion de la délibération du Conseil des Ministres du 20 juillet 2006;

Vu l'avis de la Commission paritaire nationale, donné le 23 août 2006;

Sur la proposition de Notre Vice-Premier Ministre et Ministre du Budget et de la Protection de la Consommation et Notre Secrétaire d'Etat aux Entreprises publiques et de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. L'avenant au contrat de gestion conclu entre l'Etat et la société anonyme de droit public S.N.C.B. Holding, qui est annexé au présent arrêté, est approuvé.

Art. 2. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.