

## Resultaten van Infrabel in 2018 in evenwicht Meer dan 620 miljoen geïnvesteerd in de spoorveiligheid

Dankzij een gezond financieel beheer en verdere rationaliseringsinspanningen is Infrabel er in 2018 in geslaagd om zijn investeringen op het Belgische spoornet zo goed mogelijk te vrijwaren. Dankzij het gezonde beheer was er een overdracht van 17 miljoen euro van de exploitatiedotatie mogelijk ten gunste van de investeringen. Zo investeerde Infrabel in 2018 een totaal van 884,9 miljoen euro, waarvan ongeveer 623,5 miljoen euro in de verhoging van de veiligheid en de vernieuwing van de Belgische spoorinfrastructuur. Dankzij de federale bijdrage van de regering in het kader van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan kon Infrabel de GEN-werken heropstarten. Ten slotte bedraagt de netto financiële schuld eind 2018 2.024,1 miljoen euro, dit is een zeer lichte daling ten opzichte van eind 2017.

### Een financieel gezond bedrijf om de investeringen te vrijwaren

Infrabel sloot 2018 af met een **globaal positief resultaat (EBT)** van 36,4 miljoen euro.

Het financieel jaar 2018 sluit dus naadloos aan bij de filosofie van het ondernemingsplan 2017-2020 dat werd goedgekeurd door de raad van bestuur van Infrabel. De voortzetting van **een rigoureuus begrotingsbeleid en de productiviteitsinspanningen** in 2018 stroken inderdaad volledig met het financieel traject dat Infrabel voor dit plan heeft uitgestippeld. Een van de 5 prioriteiten van Infrabel is het in stand houden van de fundamenteën van een financieel gezond bedrijf. Dankzij dit gezonde beheer was er een overdracht van 17 miljoen euro van de exploitatiedotatie mogelijk dat bestemd is voor investeringen.

De **opbrengst van de gebruiksvergoedingen**, ten bedrage van 760,3 miljoen euro, steeg met 4,3% ten opzichte van 2017. De voornaamste redenen voor deze stijging van de vergoedingen zijn de prijsindexering die Infrabel conform de wettelijke bepalingen terzake toepast en het aanzienlijk grotere aantal trein-kilometer.

Het totale aantal **effectief afgelegde trein-kilometer** voor alle segmenten (binnenlands reizigersvervoer, internationaal reizigersvervoer en goederenvervoer) bedraagt 100,43 miljoen trein-kilometer, een toename met 1,8% in 2018.

Het **personeelsbestand** van Infrabel daalde van 10.450 voltijdse eenheden bij het begin van 2018 tot **10.227 voltijdse eenheden** op het einde van 2018. Hoewel die evolutie mogelijk werd gemaakt dankzij natuurlijke afvloeiingen, compenseert Infrabel dit door extra aanwervingen die nodig zijn voor de continuïteit van zijn activiteiten, vooral in de technische (knelpunt)beroepen.

### Een investering van ongeveer 900 miljoen euro in veiligheid en kwaliteit

In 2018 investeerde Infrabel **884,9 miljoen euro in de spoorinfrastructuur**, waarvan het grootste deel in de verbetering van de veiligheid, de stiptheid en het onderhoud van het spoornet.

Infrabel gebruikte hiervoor **volledig de beschikbaar gestelde investeringsdotatie**, namelijk 779,8 euro.

Naast het gebruik van de GEN-fondsen (38,4 miljoen euro) en HST-fondsen (12,4 miljoen euro) deed Infrabel ook een beroep op Europese subsidies voor het realiseren van projecten die van essentieel belang zijn voor de aanleg van een Europees spoornet.

In 2018 kon Infrabel voor het eerst gebruik maken van **de federale financiering van de regering** in het kader van het Strategisch Meerjareninvesteringsplan. Dankzij deze nieuwe investeringsbron kon het werken uitvoeren voor een bedrag van 32,4 miljoen euro in 2018, waaronder voornamelijk werken in verband met de heropstart van de GEN-werken.

## Heropstart van de GEN-werken

Nadat het Strategisch Meerjareninvesteringsplan in december 2017 werd goedgekeurd, leverden de teams van Infrabel en TUC RAIL, zijn dochteronderneming die verantwoordelijk is voor het merendeel van de capaciteitsuitbreidingswerken, aanzienlijke inspanningen om de GEN-werken zo vlug mogelijk te kunnen heropstarten teneinde de datum van de indienststelling van de verschillende lijnvakken te respecteren en de volledige spoorinfrastructuur tegen 2031 klaar te hebben.

Ze hebben, onder andere, meegewerkt bij het indienen van de ontbrekende aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen, de werken op de lijn 50A/C (Brussel-Denderleeuw) voltooid en de werken op de lijnen 124 (Brussel-Nijvel) en 161 (Brussel-Ottignies) heropgestart.

## Nieuwe uitbreidingswerken voor een beter aanbod voor de klanten

Naast het GEN voorziet het Strategisch Meerjareninvesteringsplan van Infrabel in de realisatie van uitbreidingsprojecten die essentieel zijn voor een modal shift op nationaal en gewestelijk niveau, waarbij het spoorvervoer een sleutelrol speelt.

De in dit verband geplande uitbreidingsprojecten zijn dus gericht op verbetering van de capaciteit van het spoornet, maar ook op de modernisering en verbetering van de bestaande infrastructuur, met name door het spoorvervoer nog groener te maken. Deze omvatten de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont (lijn 19), de verdere aanleg van het 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> spoor tussen Gent en Brugge en de spoorwerken voor een verhoging van de capaciteit in de haven van Zeebrugge.

## De vernieuwing van de veiligheidsvergunning van Infrabel, een transversale uitdaging

Het jaar 2018 luidt het begin in van een belangrijke uitdaging voor Infrabel. Op 18 mei 2018 werd Infrabel in het kader van de vernieuwing van zijn veiligheidsvergunning een beperking opgelegd. Zo mocht het niet verder gebruikmaken van de zogenaamde procedure S460, een van de meest gebruikte veiligheidsprocedures in de spoorwerven.

Door deze wijziging diende de werkplanning voor zowel de vernieuwing en uitbreiding als het onderhoud van de infrastructuur volledig te worden herbekeken. Op basis van de laatste maanden van 2018 lijkt het er nu al op dat een van de gevolgen van deze wijziging is dat er meer tijd nodig zal zijn om de werkzaamheden af te ronden en dat de kosten zullen stijgen als er geen compenserende maatregelen kunnen worden genomen.

De operationele teams van Infrabel die belast zijn met de uitvoering van de werken, maar ook met de planning ervan binnen het transportplan voor het reizigers- en goederenvervoer, werken daarom samen om de impact van deze verandering zoveel mogelijk te beperken.

## Netto financiële schuld van Infrabel

De netto financiële schuld bedraagt in 2018 2024,1 miljoen euro; dit is een zeer lichte daling ten opzichte van 2017 (2026 miljoen euro).

---

*Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht die verantwoordelijk is voor het beheer, het onderhoud, de vernieuwing en de ontwikkeling van het Belgische spoornet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De bijzondere structuur van het aandeelhouderschap van Infrabel garandeert zijn totale onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen. De onderneming stelt vandaag zo'n 10.300 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1,5 miljard euro (2017).*