

INHOUD SPOORMONITOR IMPACT MAATREGELEN COVID-19

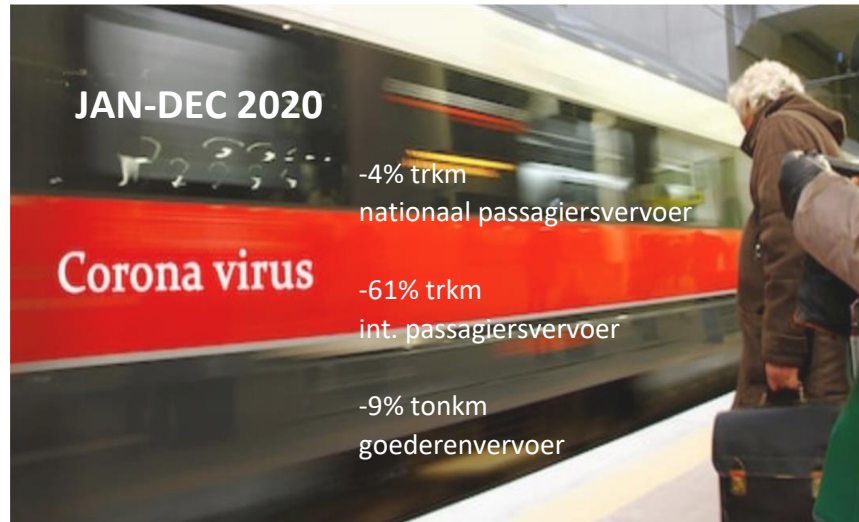
01 » OVERZICHT SPOORSECTOR

02 » NATIONAAL PASSAGIERS-
VERVOER

03 » INTERNATIONAAL
PASSAGIERSVERVOER

04 » GOEDERENVERVOER

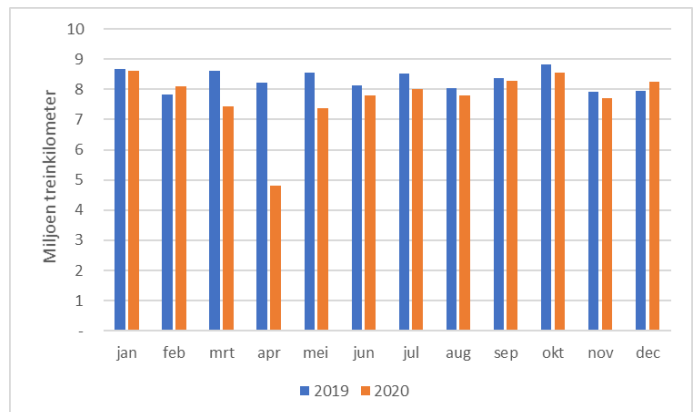
05 » INFRASTRUCTUURBEHEER
& ANDERE SPOORDIENSTEN



01 » IMPACT MAATREGELLEN COVID-19 OP SPOORSECTOR

Impact evolutie in treinkilometer

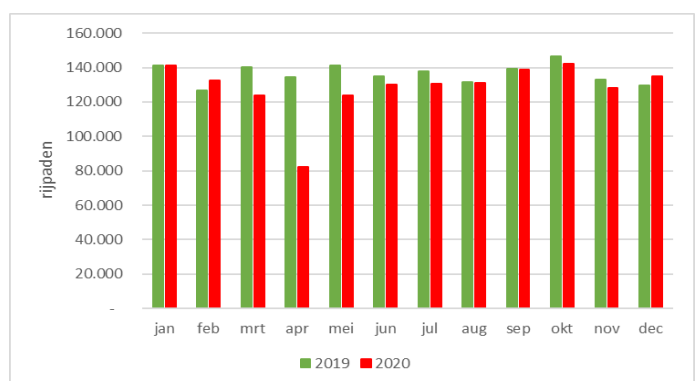
In **2020** werden er omwille van het coronavirus en de getroffen maatregelen ca. **7% minder treinkilometers** gereden ten opzichte van 2019. In **april 2020** was dit **-40%**. Hierbij bestaat een **groot verschil** tussen de verschillende **marktsegmenten** (nationaal vs. internationaal passagiersvervoer vs. goederenvervoer), wat in volgende hoofdstukken toegelicht wordt.



Impact evolutie in rijpaden

De impact op het aantal gereden rijpaden is vrij gelijkaardig aan het aantal treinkilometer. In **2020** was er een daling te zien van **6%** ten opzichte van 2019 (-39% in april).

Veel rijpaden werden daarbij (last minute) geannuleerd.



Impact per segment vs. andere transportmodi

De COVID-19 crisis en zijn maatregelen heeft **alle transportmodi getroffen**. De spoorsector heeft zich snel weten aan te passen, maar werd toch ook hard getroffen.

Voor het **goederenvervoer** lijken daarbij **geen** verschuivingen plaats te vinden in de **modal shift**.

Het **nationaal passagiersvervoer** – dat steeds gegarandeerd wordt door openbare diensten – zal **mogelijks aandeel verliezen** indien passagiers bezorgd zijn/blijven over de **(veiligheids)risico's**.

Het **aandeel** in de modal shift van het **internationaal passagiersvervoer** zal **afhangen** van de genomen **maatregelen** in vergelijking met **directe concurrenten**, zoals het vliegverkeer (short haul) – die momenteel even hard getroffen zijn.

Maatregelen

Opdat de sector volop kan herstellen zijn uiteraard maatregelen nodig. Zo werd reeds beslist om **NMBS** en **Infrabel** een eenmalige **forfaitaire subsidie** te verlenen. Ook andere maatregelen zijn/worden bekeken (o.a. tijdelijke werkloosheid, premies, vrijstelling RSZ-bijdragen).

Via Europa kwam er o.a. ook al **Verordening (EU) 2020/1429** van het Europees Parlement en de Raad van 7 oktober 2020 tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak. Volgens deze verordening mogen lidstaten infrastructuurbeheerders toestaan (en vervolgens compenseren) om de **heffingen voor het minimumtoegangs-pakket** en van de **reserveringsheffingen** te **verlagen, kwijt te schelden of uitstel te verlenen**.

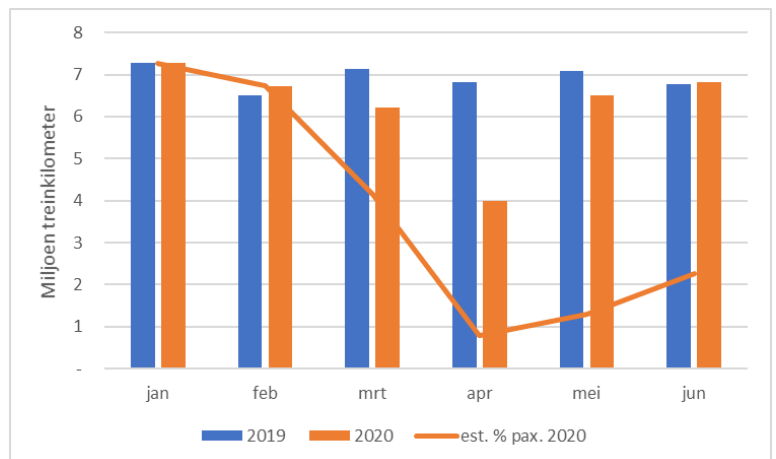
02 » IMPACT OP NATIONAAL PASSAGIERSVERVOER

Evolutie treinkilometers (ivm passagiers)

In samenspraak met de regering, NMBS en Infrabel werd de 'Treindienst van Nationaal belang' ingevoerd op 23 maart 2020 (tot eind april), waardoor noodzakelijk vervoer in veilige omstandigheden kon worden gegarandeerd (cf. maximale samenstelling van de treinen voor voldoende afstand tussen reizigers).

Gedurende deze periode was het **treinaanbod gemiddeld ca. 53%** van het nominaal transportplan, met een maximum capaciteit

tussen 70% en 80% in piekperiodes. Uiteraard was de **effectieve bezetting (passagiers) veel lager** dan normaal.



Impact omzet (en winst)

Ondanks het feit dat het treinaanbod meer dan 50% bedroeg, is de **verkoop** (uit tickets, abonnementen, rail-passes, etc.) tijdens deze periode **zeer sterk gedaald** (periodes 95%).

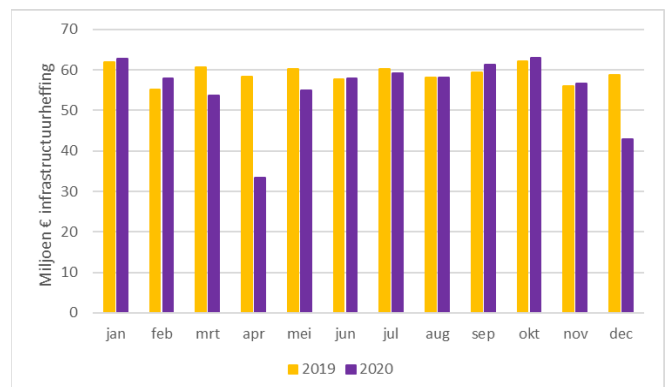
Naast dit verlies uit nationaal passagiersvervoer, werden ook inkomsten gerelateerd aan de openbare dienstverplichting en het variabele deel van de exploitatiesubsidies negatief beïnvloed.

Voor **2020** schat NMBS het **operationeel verlies** in op **ca. 360 miljoen euro**.

Impact kosten (incl. infraheffing)

Operationele kosten namen af door de verminderde activiteiten (lagere rijpadkosten, minder onderhoud, etc.).

Echter, de meeste kosten konden niet recht evenredig dalen met de omzet. Zo moest een bepaald treinaanbod gegarandeerd worden (**figuur: kosten infrastructuur-**



heffing rijpaden). Daarnaast werken de meeste personeelsleden van NMBS onder een statutair regime waarvoor economische werkloosheid niet toegestaan is. Tot slot waren additionele kosten noodzakelijk voor de preventie van het virus.

Toekomst & maatregelen

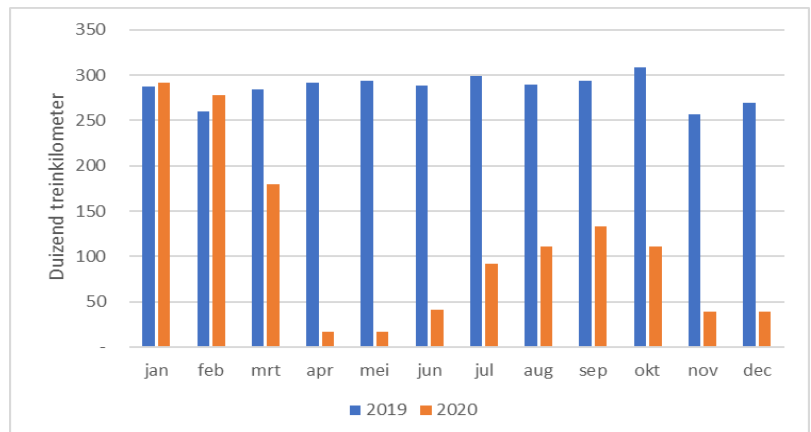
NMBS verwacht dat de **passagiersvolumes van 2019 binnen 3 jaar** terug zullen bereikt worden, maar dat er **lagere groeicijfers** zullen zijn omwille van aangepaste gewoontes (telewerk, etc.).

Dit zou – voor NMBS - idealiter gecombineerd gaan met een daling van de infrastructuurheffing (ikv draagbaarheid van de markt). Daarnaast zal NMBS reeds een uitzonderlijke **forfaitaire subsidie van ca. 264 miljoen euro** ontvangen om de impact van de corona-epidemie op hun financiële situatie te compenseren – zodat hun capaciteit om openbare dienststopdrachten volledig op zich te nemen, niet in het gedrang zou komen. De **garantie van een (direct beschikbaar) minimum treinaanbod** werd tijdens de crisis ook aanzien als een voordeel in vergelijking met (volledig) geliberaliseerde markten.

03 » IMPACT OP INTERNATIONAAL PASSAGIERSVERVOER

Evolutie treinkilometers

De COVID-19 crisis heeft – door de verschillende maatregelen, waaronder de lockdown(s), de verschillen tussen de landen en de sluiting van grenzen – gezorgd voor enorme **dalingen** in het internationale spoorvervoer voor passagiers, van **ca. 61%** in **2020**. In april en mei was het aantal treinkilometers beperkt tot ca. 6% t.o.v 2019, in juni tot ca. 14%. Na een kleine



heropleving tussen juli en oktober, is dit in november en december door de nieuwe maatregelen terug gezakt tot ca. 14%. Ook voor **volgend(e) ja(a)r(en)** wordt slechts een **(zeer) beperkt treinaanbod verwacht**.

Impact omzet

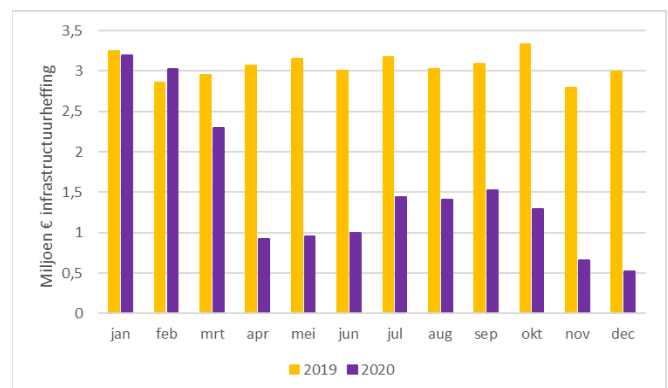
De omzet van spoorwegoperatoren die internationaal passagiersvervoer aanbieden wordt **zéér sterk** beïnvloed door de COVID-19 crisis/maatregelen. Bovenop het lagere treinaanbod, is de bezetting van deze treinen ook veel lager. Operatoren actief binnen dit segment verwachten hier voor **2020 omzetverliezen tot ca. 70%**.

Op bepaalde **momenten** was de **omzet ca. 5%** in vergelijking met de **gebudgetteerde omzet** voor 2020.

Impact kosten (incl. infraheffing)

SO's hebben hun **(operationele) kosten zo goed mogelijk gedrukt**, o.m. door gebruik te maken van de overheidsmiddelen (zoals tijdelijke werkloosheid) of het stopzetten of opschorten van contracten.

Rijpadkosten – die al als vrij hoog ervaren worden – **dalen** echter recht evenredig met het aantal treinen en **niet met het aantal passagiers** die



de omzet bepalen. Dit is een **zeer grote last** voor de SO's (cf. **draagbaarheid van de markt**).

Toekomst & maatregelen

Er wordt verwacht dat de **passagiersniveaus van 2019** pas **ten vroegste tegen 2023-2024** opnieuw zullen behaald worden. Een bijkomend risico voor het internationale reisvervoer ligt in de **ongelijke behandeling van concurrenten**. Zo hebben overheden in verschillende landen al interessante **leningen** verstrekt aan directe concurrenten van het spoorvervoer (waaronder bv. Brussels Airlines, EasyJet, British Airways, Air France KLM).

Het is daarbij wenselijk/noodzakelijk om al zeker de **infrastructuurheffing te reduceren**, bij voorkeur minstens tot het niveau van het aantal passagiers, in plaats van de huidige berekening op basis van het aantal rijpaden zelf (cf. **draagbaarheid van de markt en niet benadelen modal split**).

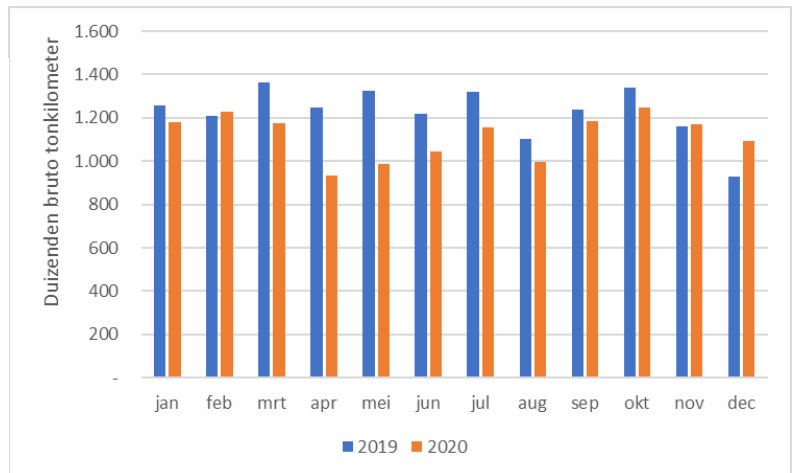
Tot slot is er **nood aan het uniform beleid**: het internationaal vervoer wordt sterk beïnvloed door een gebrek aan duidelijke, consistente en uniforme gezondheidsregels of hygiënemaatregelen in de verschillende landen.

04 » IMPACT MAATREGELEN COVID-19 OP GOEDERENVERVOER

Evolutie tonkilometers

Goederenspooroperatoren, actief in België, hebben hun **tonkilometers tussen midden maart en eind mei 2020 zien dalen met ca. 25%**.

De **zware industrie**, maar ook de **chemische en intermodale sector** kenden sterke dalingen. Sectoren, zoals consumptiegoederen, werden vanwege de verhoogde vraag minder hard getroffen. Ook **bepaalde bestemmingen, zoals China of Italië** werden (zeer) hard getroffen.



Vooral **bloktreinen en 'single wagon load'** kenden **dalingen tot ca. 30%**. Het **intermodaal (container) vervoer** was met **ca. 15%** afgenomen.

Impact omzet

De omzet van goederenoperatoren **daalde** min of meer recht evenredig met het aantal tonkilometers, tussen de **20 en de 30%** (tussen maart-mei).

Afhankelijk van het type product en/of de bestemming werden de SO's minder of meer beïnvloed.

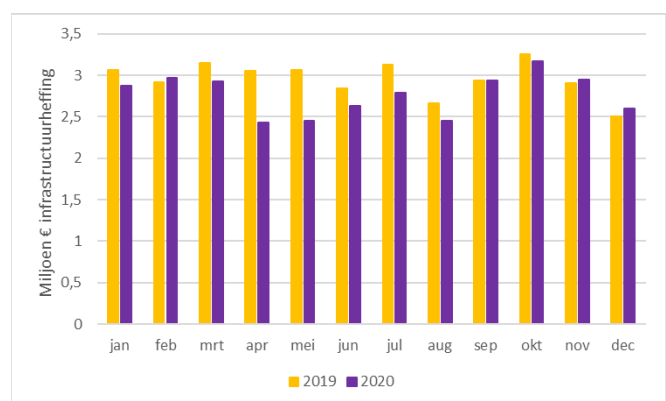
Impact kosten

Goederenvervoer is **minder afhankelijk van (hoge) vaste kosten** ten opzichte van passagiersvervoer. Doordat het personeel op tijdelijke werkloosheid kon gesteld worden, en doordat andere kosten, zoals rijpadkosten, elektriciteits- of dieselkosten en bestuurderskosten **min of meer gelijkaardig daalden aan de transportopbrengsten**, kon het totale verlies beperkt gehouden worden. Uiteraard waren er aan de COVID-19 crisis ook **extra kosten** verbonden om de veiligheid te garanderen.

Toekomst & maatregelen - aandeel modal split behouden (impact infraheffing)

De operatoren **verwachten** een **prijzdaling** voor de **transportinkomsten**, in lijn met andere (financiële) crisissen. Niet zozeer voor conventionele producten, maar wel **voor intermodale producten (ca. 4 à 5%)**. Er wordt immers een overcapaciteit op de markt verwacht.

De sector wenst daarbij **bijkomende (financiële) maatregelen**, ook om de gewenste *modal shift* te kunnen realiseren.



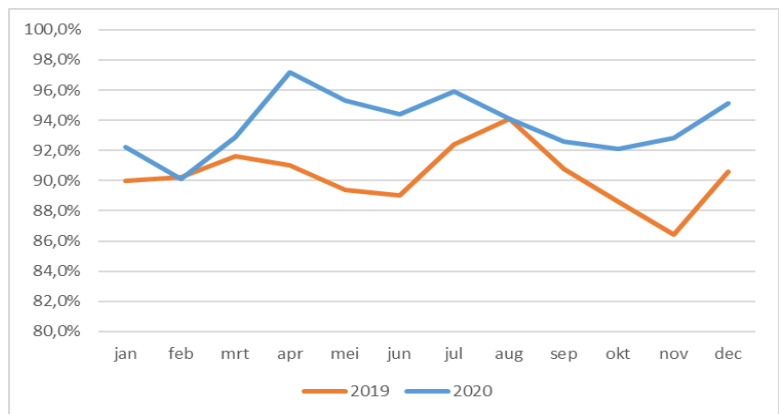
Alle goederenoperatoren zijn het ermee eens dat de **gebruiksheffing** van het spoor voor goederenvervoer zou moeten **dalen met ca. 50%**, al **zeker voor 2020 en 2021**. Ook andere maatregelen (zoals verhoogde infrastructuurbudgetten of verlenging van de ondersteuning voor het verspreid spoorvervoer en het gecombineerd vervoer) worden gevraagd ter ondersteuning van de sector en worden momenteel ook bekeken. In vergelijking met andere transportmodi, zijn de kosten voor spoorvervoer (waaronder rijpadkosten) immers vrij hoog.

05 » IMPACT OP INFRASTRUCTUURBEHEER(DER)

Impact op stiptheid

Aangezien er tijdens de crisis een veel beperkter treinaanbod was (en is), werden er de afgelopen periode ook **betere stiptheidscijfers** opgemeten.

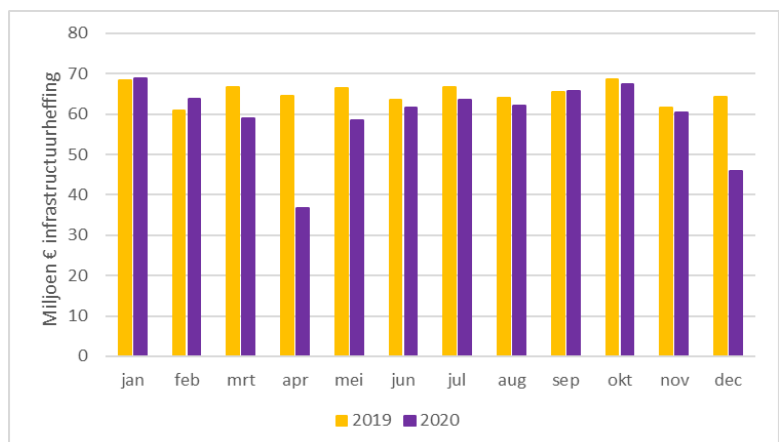
In april 2020 was er zelfs een stiptheid van meer dan 97% in vergelijking met 91% in april 2019.



Heffingen en resultaten Infrabel

De (financiële) impact van COVID-19 op de infrastructuurbeheerder is voor een **groot** stuk toe te wijzen aan de **impact op de infrastructuurheffingen** (cf. aandeel >70% van de inkomsten).

In **2020** was deze heffing ca. **9% lager dan in 2019**, equivalent aan ca. 68 miljoen euro.



Daarnaast werd – in samenspraak met de

regering – beslist om de **annulatiekosten voor rijpaden** voor de **dienstregeling 2020 terug te betalen**, evenals de **administratieve kosten voor het goederenvervoer**.

Voor de tegemoetkoming van deze terugbetaling en ter compensatie van andere verliesposten heeft de regering een subsidie van 46,9 miljoen euro toegekend aan Infrabel.

De exploitatiesubsidie voor Infrabel (ca. 9% van de inkomsten) voor 2020 werd reeds vastgelegd en zal niet beïnvloed worden door deze crisis.

Impact dienstvoorzieningen

Uiteraard had de COVID-19 crisis ook gevolgen op andere spoor gerelateerde zaken, zoals de dienstvoorzieningen en de diensten die daarin geleverd werden.

Logischerwijs zijn bv. de **stationsheffingen** tijdens de COVID-19 crisis ook **sterk gedaald**.

Het gebruik van **bundels voor het rangeren en vormen** van treinen hing in zekere mate af van de **dalingen van de transportvolumes** (goederen). De **bundels voor het parkeren van rollend materiaal** daarentegen werden iets **vaker gebruikt**. Hetzelfde geldt voor de **vrachtterminals**, waar bv. een daling in het aantal containers tussen de 10 en 15% werd waargenomen, maar ook een vraag om extra containers te stockeren. Een **identieke impact** geldt voor de **onderhoudsinstallaties**, de **tankinstallaties** en **andere dienstvoorzieningen**, waar de volumes aangepast zijn aan het gereduceerde (trein)aanbod.