

Marktmonitoring Belgische Spoorwegen 2018



Inhoudsopgave

Inleiding	3
DEEL I: CONTEXT – PASSAGIERS EN GOEDEREN PER SPOOR	4
DEEL II: GOEDERENVERVOER PER SPOOR	7
1. Macro-economische analyse transportsector.....	7
1.1 Economische groei goederensector	7
1.2 Modal split.....	8
1.3 Stimulans spoorsector	9
2. Marktontwikkelingen – spoorvervoer	12
2.1 Evolutie goederenvervoer	12
2.2 Competitie tussen spoorwegondernemingen.....	14
2.3 Trends in het spoorwegvervoer	16
2.3.1 Beladingsgraad spoor	16
2.3.2 Aandeel non-effectieve treinkilometers	16
3. Marktontwikkelingen – infrastructuur goederenvervoer	18
3.1 Gebruik van het netwerk.....	18
3.2 Tarieven.....	19
3.2.1 Evolutie tarieven.....	19
3.3 Kwaliteit.....	19
4. Conclusie goederenvervoer per spoor	21
DEEL III: PASSAGIERSVERVOER PER SPOOR	22
1. Macro-economische analyse passagiersvervoer.....	22
1.1 Economische groei spoorsector	22
1.2 Modal split.....	23
1.3 Potentieel spoorsector	24
1.3.1 Nationaal reizigersvervoer	24
1.3.2 Internationaal reizigersvervoer	24
2. Marktontwikkelingen – spoorvervoer.....	25
2.1 Transportvolumes passagiersvervoer	25
2.2 Competitie tussen (internationale) spoorwegondernemingen	25
3. Marktontwikkelingen – infrastructuur	27
3.1 Gebruik van het netwerk.....	27
3.2 Tarieven.....	27
3.2.1 Evolutie tarieven.....	27
3.3 Kwaliteit.....	28
4. Conclusie passagiersvervoer per spoor	29

Inleiding

Met de openstelling van de markt van het binnenlands reizigersvervoer vanaf 1 januari 2019, is de spoorwegmarkt in België – op enkele beperkingen na – volledig geliberaliseerd¹. Desondanks kan er vastgesteld worden dat er de laatste jaren weinig dynamiek was en dat de historische operatoren in België sterk dominant blijven.

De Dienst Regulering wil deze en andere ontwikkelingen op de markt dan ook opvolgen en onderzoeken. Op die manier kunnen knelpunten, bedreigingen en/of opportuniteiten geïdentificeerd worden en kan de evolutie van mededinging op de markt verder opgevolgd worden.

In het eerste deel van dit marktmonitoringrapport wordt de context van de spoorwegmarkt in België geschetst, met de respectievelijke aandelen voor goederen- en passagiersvervoer.

In het tweede deel van dit rapport wordt de markt van het goederenvervoer per spoor onderzocht. Daarbij wordt eerst gekeken naar de goederenmarkt en deze zijn evoluties (cf. macro-economische analyse). Vervolgens worden de ontwikkelingen binnen de spoormarkt zelf in beschouwing genomen. Enerzijds worden de trafieken en bijhorende evoluties bestudeerd, anderzijds worden de trends en hun evoluties, waaronder competitie en marktaandeel, tussen de spoorwegondernemingen onderzocht (cf. micro-economische analyse). Tot slot wordt gekeken hoe de infrastructuur aangepast is op deze ontwikkelingen en hoe de infrastructuurbeheerder reageert op bepaalde evoluties.

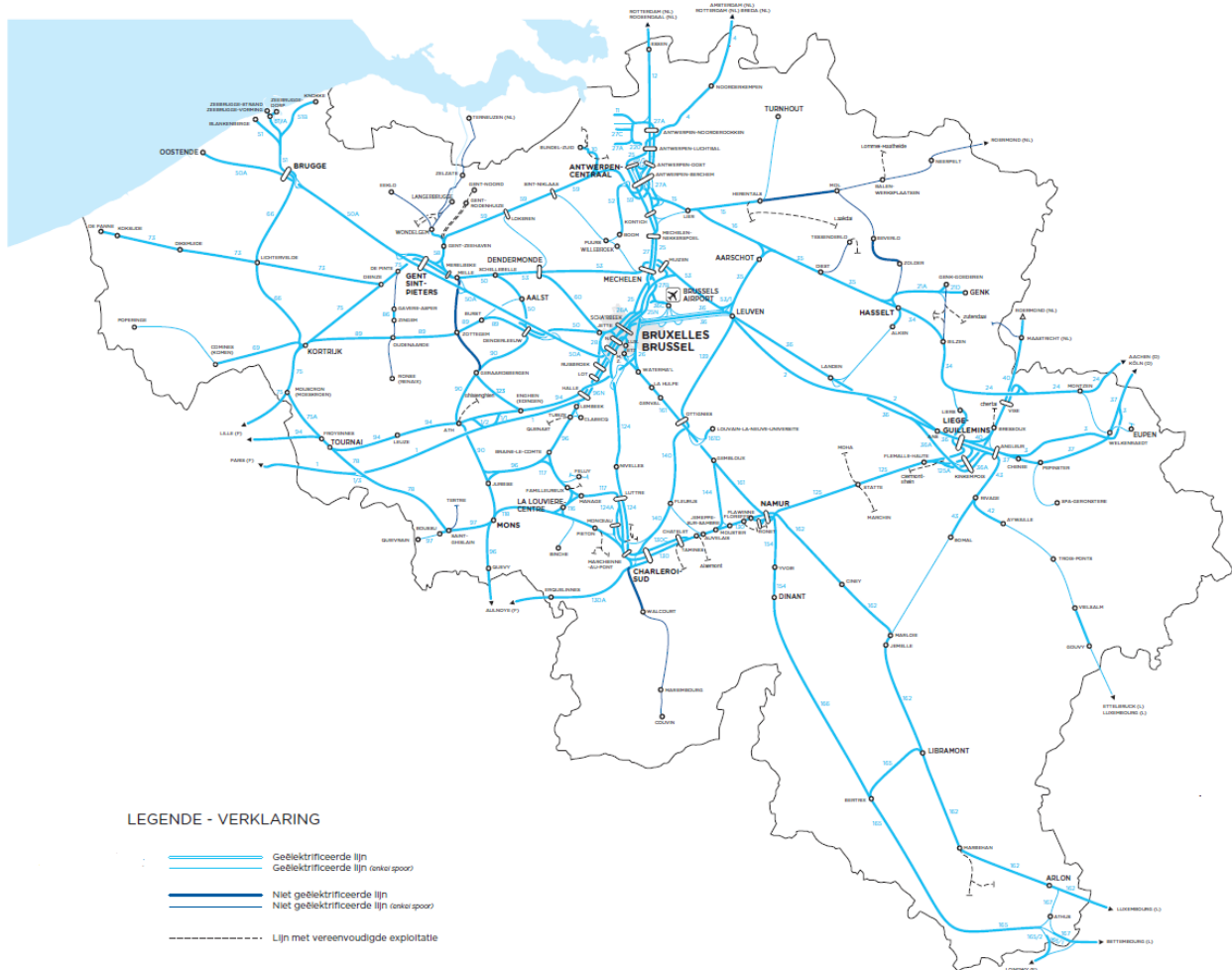
In het laatste deel van dit monitoringrapport wordt ook het passagiersvervoer per spoor besproken. Na een macro-economische analyse van de sector, worden de trafieken, de trends en de evoluties van het passagiersvervoer per spoor geanalyseerd. Ook de ontwikkelingen op het gebied van de infrastructuur en de gedragingen van de infrastructuurbeheerder worden bekeken.

¹ Het goederenvervoer per spoor is sinds 1 januari 2007 volledig geliberaliseerd in België. In 2010 volgde ook het internationaal reizigersvervoer.

DEEL I: CONTEXT – PASSAGIERS EN GOEDEREN PER SPOOR

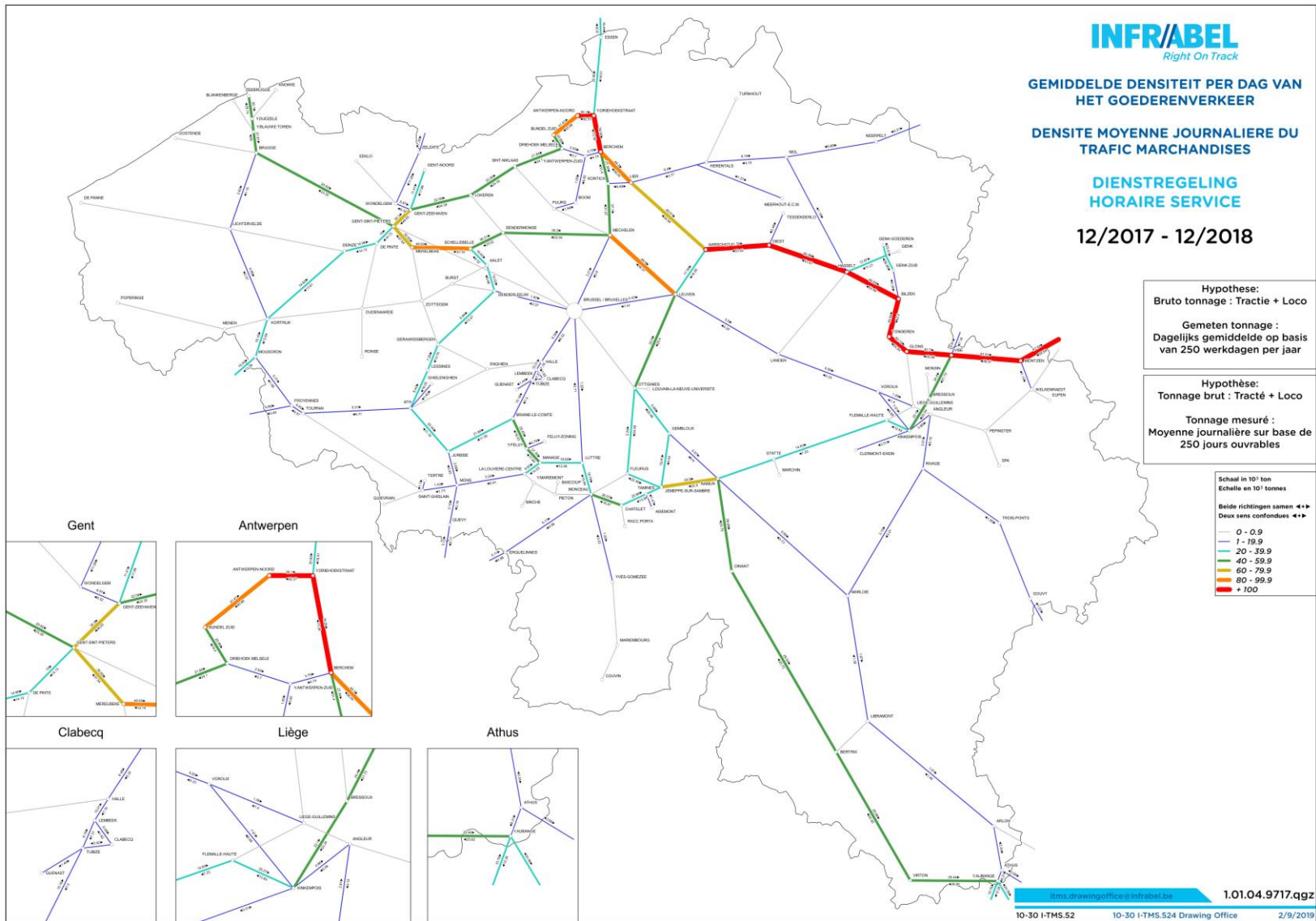
Het Belgische spoorwegnet bestaat uit 3.607 kilometer aan spoorlijnen. België heeft daarbij op landniveau één van de dichtste spoornetten ter wereld. Het spoor wordt hoofdzakelijk gebruikt voor het vervoeren van passagiers. In 2018 was 86,9% van het aantal treinkilometers afkomstig van passagierstreinen. Het aandeel passagierstreinkilometers blijft daarbij al jaren stabiel. Een overzicht van de verschillende spoorlijnen is weergegeven in onderstaande figuur.

Figuur 1: Overzichtsk kaart spoorwegnet België



Omwille van de hoge bezettingsgraad is een goede wisselwerking tussen beide segmenten cruciaal. Opdat kruisingen tussen passagiers- en goederentreinen zo veel mogelijk vermeden worden, wordt er in de dienstregeling dan ook op toegezien dat er zo weinig mogelijk hinder is (cf. goederentreinen buiten de spitsuren, etc.). Daarnaast zijn er ook bepaalde lijnen die enkel door passagiers- of goederentreinen gebruikt worden. Goederentreinen rijden daarbij in het algemeen over enkele grote assen, waarbij de as Antwerpen – Montzen (Duitsland) de belangrijkste is. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de gemiddelde densiteit van het goederenvervoer per dag.

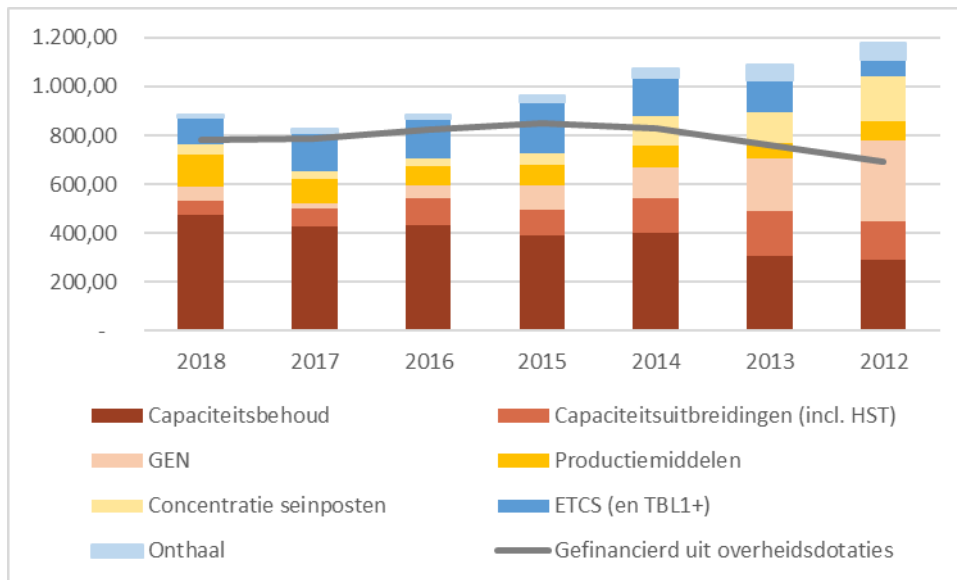
Figuur 2: Gemiddelde densiteit van het goederenvervoer



Uiteraard is het in die context ook belangrijk dat Infrabel blijft investeren in het spoor, zowel ten goede van het passagiersvervoer als het goederenvervoer.

Onderstaande figuur geeft daarbij een overzicht van de investeringen per categorie sinds 2012, waarbij het grootste deel van de investeringen telkens uit overheidsdotaties gefinancierd werd.

Figuur 3: Gerealiseerde investeringen (in miljoen euro) sinds 2012



Uit de figuur kan afgeleid worden dat de gerealiseerde investeringen de afgelopen jaren gestaag gedaald zijn, met een kleine heropflakking in 2018. Het grootste deel van de investeringen gaat daarbij telkens naar capaciteit, waarbij behoud primeert op uitbreiding. De investeringen in capaciteitsuitbreidingen zijn de afgelopen jaren licht afgenomen.

Bij deze figuur dient uiteraard opgemerkt te worden dat sluitende conclusies alleen getrokken kunnen worden als er ook een volledig zicht is op de investeringsbehoeften.

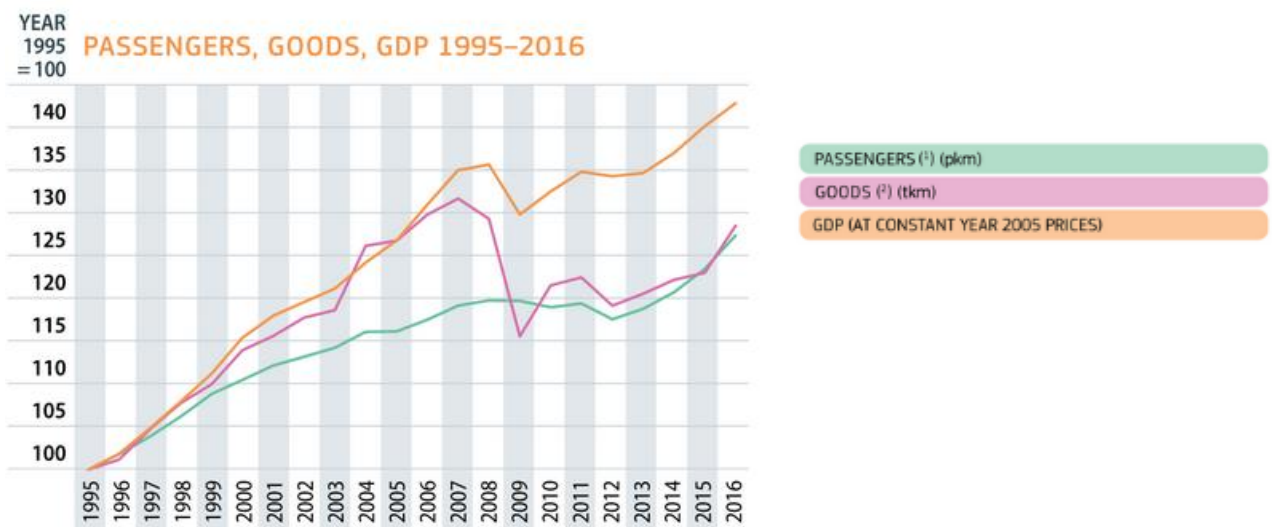
DEEL II: GOEDERENVERVOER PER SPOOR

1. Macro-economische analyse transportsector

1.1 Economische groei goederensector

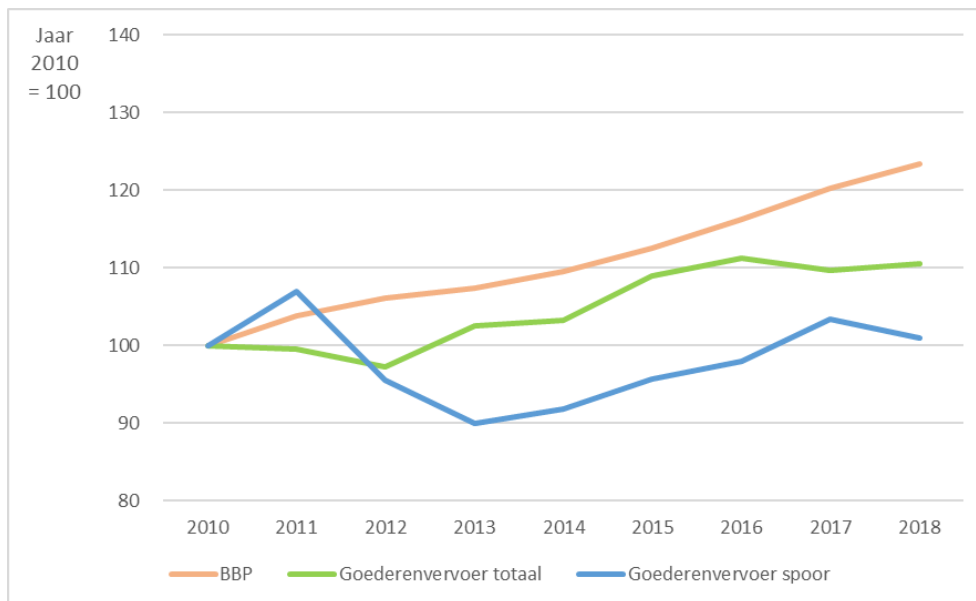
Transportontwikkelingen worden hoofdzakelijk bepaald door de economische groei en handelsstromen. Er bestaat dan ook een duidelijk verband tussen het bruto binnenlands product (BBP) en het goederenvervoer, waarbij het verkeer proportioneel toeneemt bij een economische groei en (exponentieel) daalt bij een recessie (zie **Figuur 4**).

Figuur 4: Link tussen het BBP en het goederenvervoer in Europa



Bron: Europese Commissie (2018), EU transport in figures

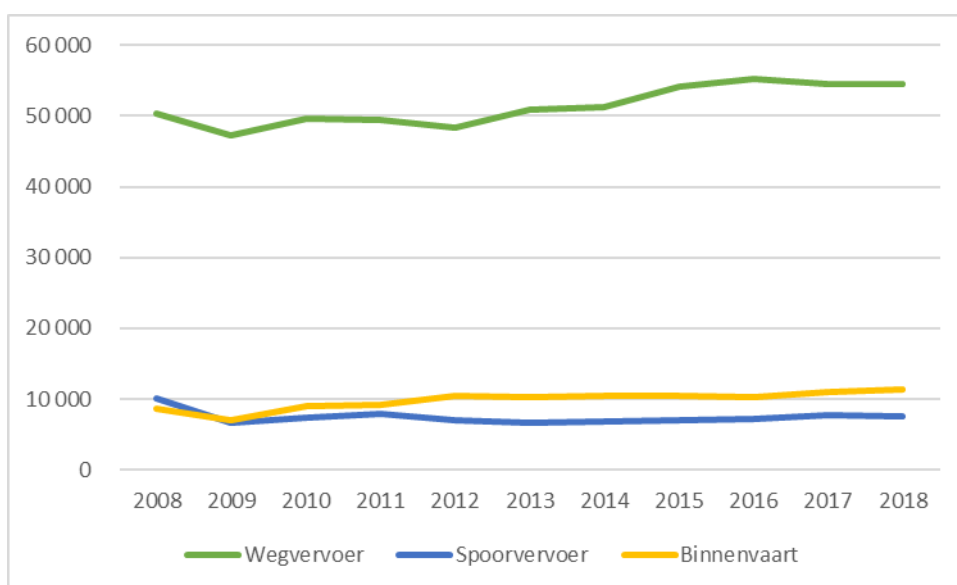
Een gelijkaardige trend kan in België waargenomen worden. Ook hier volgt de evolutie van het goederenvervoer deze van het BBP. Omdat België een transitland is waarin bovendien veel geïmporteerd en geëxporteerd wordt, is deze relatie proportioneel minder evenredig. Het goederenvervoer wordt immers ook sterk beïnvloed door verschillende buitenlandse economieën. Dit wordt geïllustreerd in **Figuur 5**. In de figuur wordt ook de evolutie van het goederenvervoer per spoor weergegeven. Hier zijn vaak grotere fluctuaties te zien ten opzichte van het BBP.

Figuur 5: Link tussen het BBP en goederenvervoer in tonkm over land en per spoor in België

Bron: Eurostat, Infrabel (2018)

1.2 Modal split

Het spoorvervoer kent een sterke concurrentie van andere transportmodi. Zo is het goederenvervoer via de weg al verschillende jaren veruit de belangrijkste transportmodus – ondanks de goed uitgebouwde infrastructuur van onder andere de spoor- en waterwegen. Na een sterke stijging in 2017 van het goederenvervoer per spoor (ca. 5,5%) en via de binnenvaart (ca. 7,4%), was er voor het goederenvervoer in België tijdelijk een kleine modal shift waar te nemen. Echter, zoals blijkt uit **Figuur 6** is dit aandeel in absolute cijfers zeer beperkt.

Figuur 6: Modal Split in België (in miljoen tonkm)

In 2018 werd deze stijgende tendens – met name voor spoorvervoer – niet verdergezet. De kilometerheffing heeft de verschuiving van het goederentransport van de weg naar het spoor of de binnenvaart niet in gang gezet. Daarvoor lijkt de financiële stimulans onvoldoende, ook om het gebrek aan (volledige) flexibiliteit van spoor en binnenvaart te compenseren². De kilometerheffing heeft wel geleid tot een vergroening van het goederentransport over de Belgische wegen (ca. 65% heeft nu motor met meest milieuvriendelijke uitstootnormen tov 29% drie jaar eerder). Daarnaast is er ook een verschuiving te zien van het zware vrachtverkeer naar de lichte (vrijgestelde) bestelwagens. Deze zijn, door de definiëring van de parameters voor het monitoren van wegtransport, echter niet opgenomen in de cijfers van het wegvervoer.

Alhoewel het niet om een verschuiving van het goederenvervoer over de weg ging, heeft de binnenvaart in 2018 wel opnieuw een kleine groei gekend (ca. 2%). Hun aandeel in de modal split bedraagt ca. 15%. Doordat het goederenvervoer per spoor in België in 2018 een terugval kende, hebben zij hun aandeel in het goederenvervoer niet positief zien evolueren, en blijven zij steken op een modal split van ca. 10%. In **paragraaf 2.1 Evolutie goederenvervoer** wordt verder ingegaan op de redenen voor het terugvallen van het spoorwegvervoer.

1.3 Stimulans spoorsector

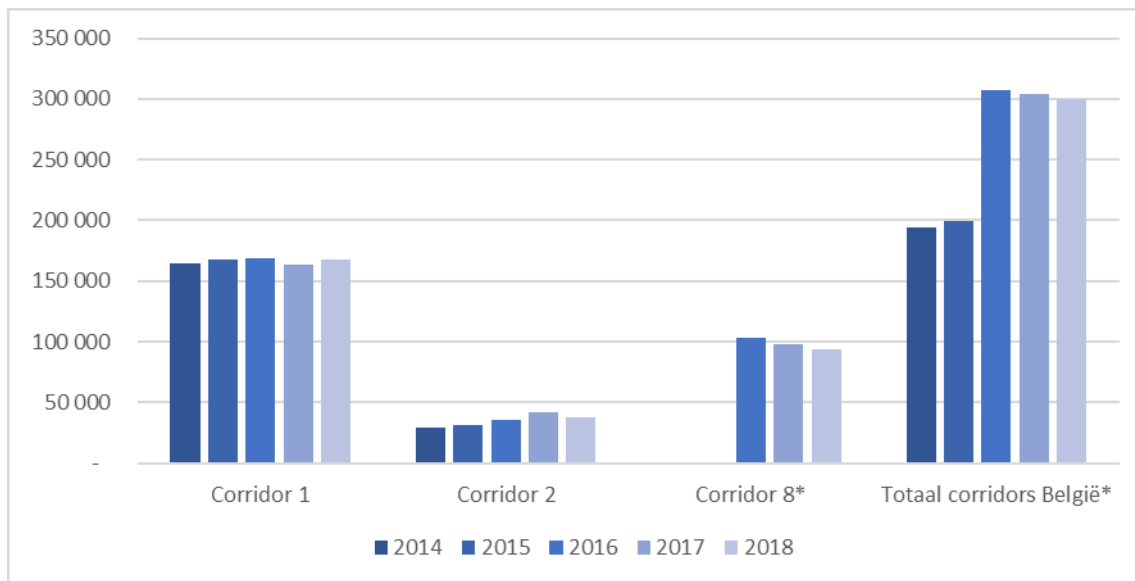
Goederencorridors

In het kader van het potentieel van de sector is het nuttig om te kijken welke vorderingen het goederenvervoer de laatste jaren gemaakt heeft en met name wat betreft het internationale verkeer. Zo zijn sinds 2015 de “corridors” in werking gegaan, met als bedoeling om de organisatie van dit type vervoer te vergemakkelijken. De corridors moeten voor verbetering zorgen in termen van connectiviteit tussen belangrijke Europese logistieke centra en industriële hubs. Via een one-stop-shop zou de organisatie en toewijzing van deze rijpaden veel eenvoudiger moeten verlopen. Tevens worden op deze corridors verschillende rijpaden op verschillende tijdstippen geblokkeerd voor het goederenvervoer. België is daarbij lid van volgende drie corridors:

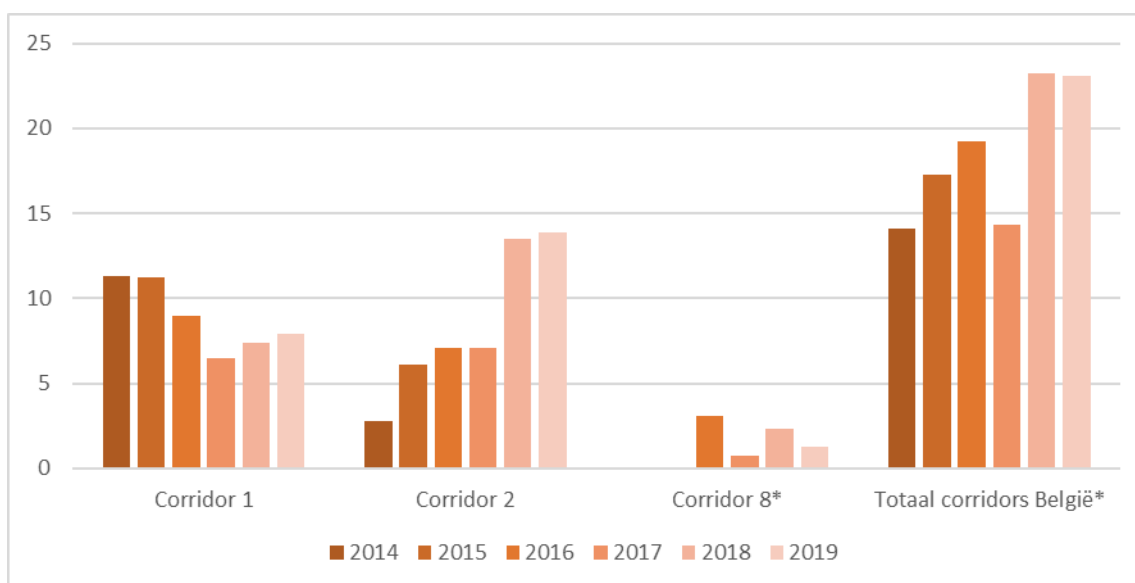
- Corridor 1: Zeebrugge – Antwerpen/Rotterdam – Duisburg – Bazel – Milaan – Genua;
- Corridor 2: Rotterdam – Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon/Bazel;
- Corridor 8: Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen – Aken/Berlijn – Warschau – Terespol (Pools-Wit-Russische grens)/Kaunas.

In onderstaande **Figuur 7** en **Figuur 8** wordt een overzicht gegeven van de evolutie van bovenstaande corridors, zowel wat betreft de effectief gereden goederentreinen als wat betreft aangevraagde capaciteit (van de voorziene rijpaden) voor de komende dienstregeling (cijfers RNE, 2019).

² Cfr. kwalitatieve marktmonitoring Dienst Regulering

Figuur 7: Evolutie getransporteerde hoeveelheden (in aantal goederentreinen)

* Corridor 8 was pas operationeel in 2016

Figuur 8: Aangevraagde capaciteit PAs (in miljoen treinkilometers)** (dienstregeling jaar N+1)

* Corridor 8 was pas operationeel in 2016

** Pre-arranged paths

In deze figuren is te zien dat er in 2018 – net zoals in 2017 – in het algemeen minder treinen reden op de goederencorridors waarvan België lid is. Er is daarentegen wel een sterke stijging te zien in de aangevraagde PAP's in 2018, die betrekking hebben op de dienstregeling van 2019, waardoor een stijging wel mogelijks kan voorzien worden. In 2020 wordt daarbij voorlopig wel terug een stagnatie voorzien.

In het algemeen kan dan ook geconcludeerd worden dat er geen grote impact te zien is wat betreft een stijging van het goederenverkeer door het operationeel worden van deze zogenaamde "Rail

Freight Corridors". Uiteraard hebben de corridors en de werking van de one-stop-shop wel voor een zekere vorm van harmonisatie gezorgd, waarbij het reserveren van rijpaden eenvoudiger wordt. Echter, doordat het beginpunt en het eindpunt van de goederentreinen (vaak) niet op deze corridor liggen, en er bovendien ook rijpaden bestaan over meerdere corridors, blijft het voor de spoorwegondernemingen vaak toch puzzelen (bij verschillende infrastructuurbeheerders) om een internationaal rijpad te bekomen. Dit wordt ook bevestigd door verschillende (Belgische) spoorwegondernemingen, die vaak zelfs om deze reden geen gebruik maken van de corridors.

Bovendien zijn er nog geen duidelijke cijfers beschikbaar over de door de corridors op zich gecreëerde groei.

2. Marktontwikkelingen – spoorvervoer

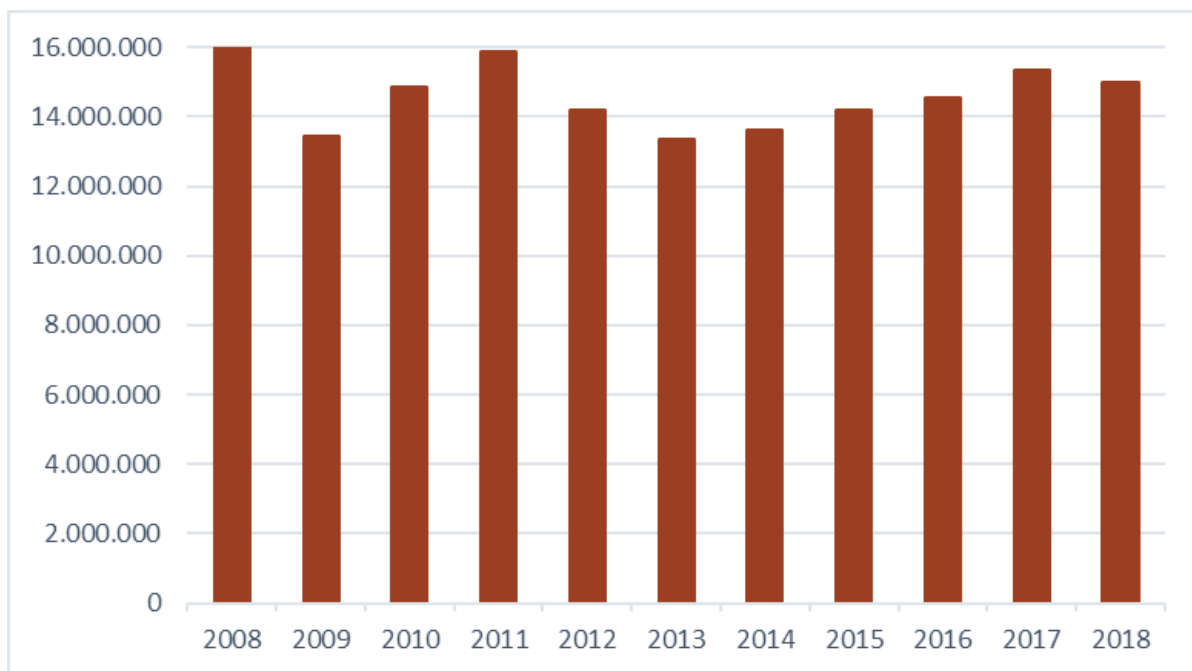
In dit hoofdstuk wordt bekeken wat de redenen zijn voor de lichte terugval van het goederenvervoer in 2018, hoe het goederenvervoer onderverdeeld is tussen de verschillende spoorwegondernemingen en wat de impact van de onderlinge concurrentie is.

In 2018 waren daarbij 12 spoorwegondernemingen actief (Lineas, Captrain, CFL Cargo, Crossrail Benelux, DB Schenker, EuroCargo Rail, Europorte, Railtraxx, Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret, RTB Cargo en HSL Polska). Dit is een daling ten opzichte van 2013 toen er nog 15 ondernemingen actief waren. Interne reorganisaties en operationele en strategische keuzes van multinationale groepen liggen mee aan de basis van de daling van het aantal actieve operatoren in België.

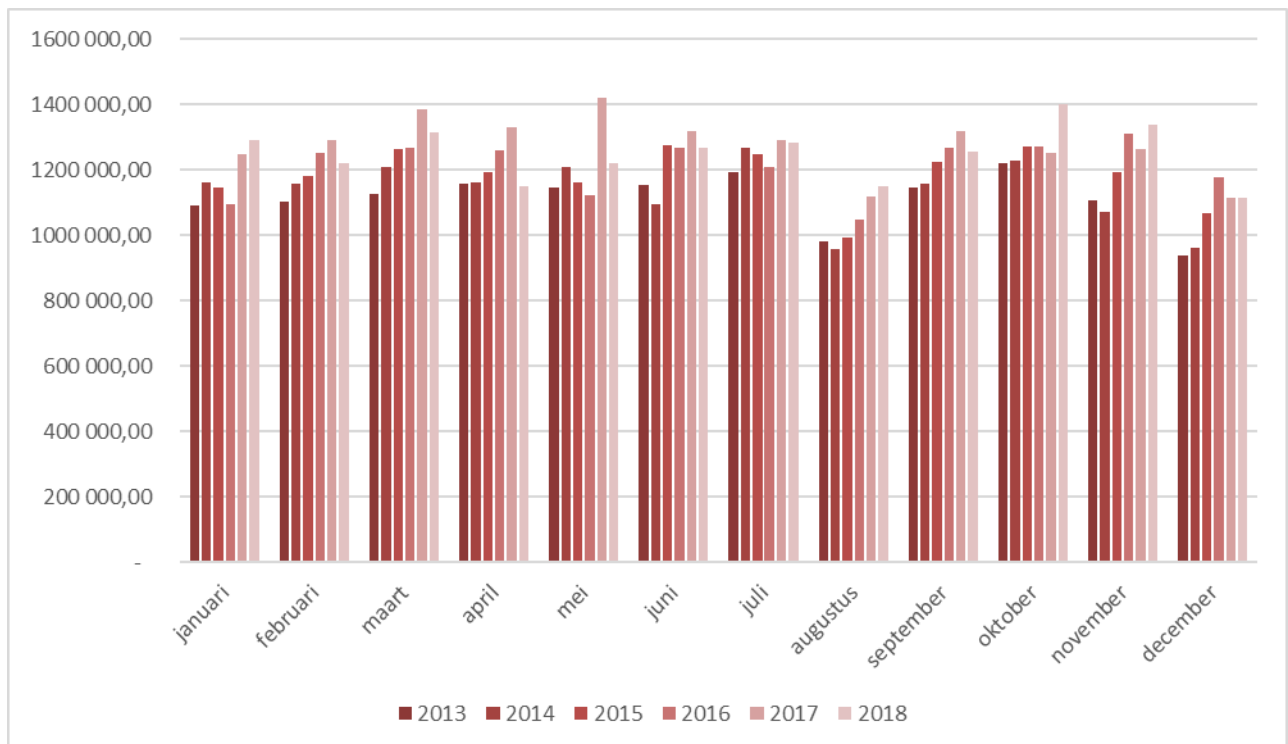
2.1 Evolutie goederenvervoer

Onderstaande figuur geeft een overzicht van het goederenvervoer in België sinds 2008.

Figuur 9: Evolutie goederenvervoer in België per spoor in tonkilometer (x 1.000)



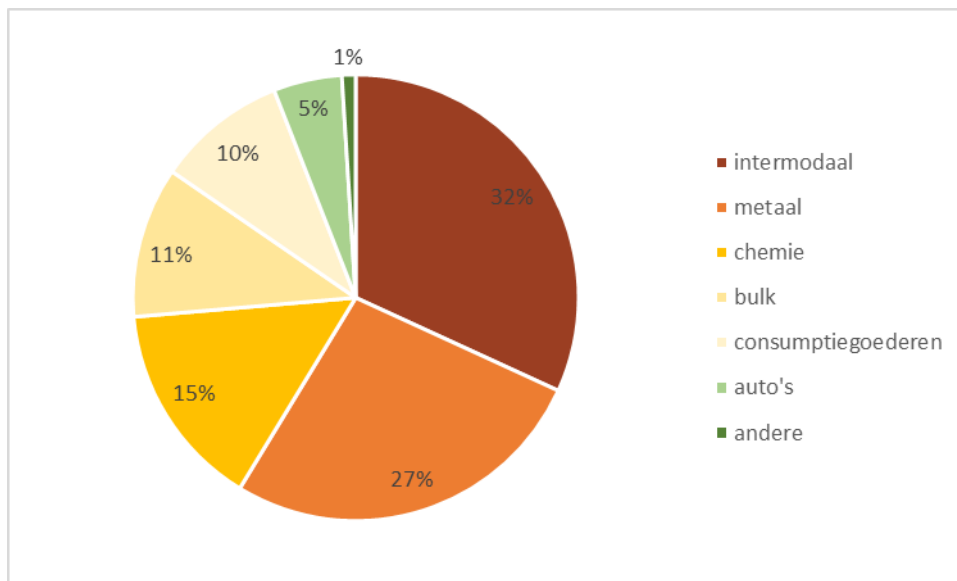
Daarbij kent het goederenvervoer een daling van 2,3% ten opzichte van 2017. Opdat de oorzaken van deze daling kunnen achterhaald worden, werd bovenstaande evolutie verder opgesplitst per maand (**Figuur 10**).

Figuur 10: Evolutie goederenvervoer – opsplitsing per maand (tonkm x 1.000)

Uit bovenstaande figuur blijkt dat er vooral in de maanden februari tot mei 2017 veel meer vervoerd werd ten opzichte van andere jaren. Externe problemen, zoals de door de spoorwegondernemingen aangekaarte problematiek van de S460 procedure³, liggen dus zeker niet alleen aan de oorzaak van de daling in 2018. Bovendien werd er in 2018 ook nog wel 3% meer vervoerd als in 2016.

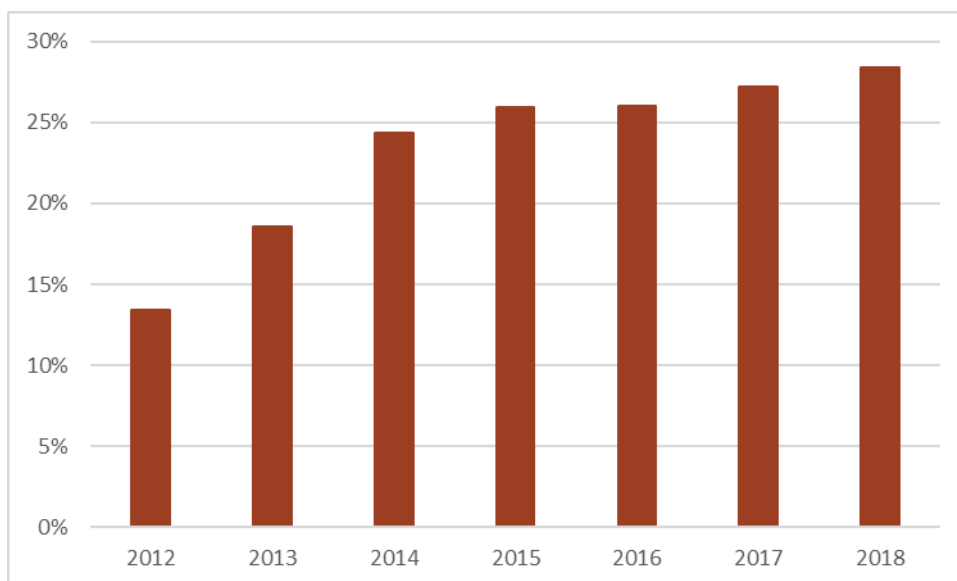
De marktsegmenten voor het spoor zijn dezelfde gebleven. Het spoor is daarbij vooral concurrentieel op lange afstanden en met name voor intermodaal vervoer (containers). Daarnaast is het spoor ook concurrentieel en een groeimarkt voor conventionele bloktreinen waarbij op regelmatige basis tussen twee sporaansluitingen gereden wordt met belangrijke volumes (met als belangrijkste de staalproducten en de chemische producten). Dit was ook in de cijfers van 2018 te zien. (Figuur 11)

³ Na beslissing van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) midden 2018 werd het gebruik van de S460 enkel onder strikte voorwaarden toegestaan. Uiteraard heeft dit een impact gehad op klanten, aangezien er op bepaalde plaatsen met totale lijnonderbrekingen gewerkt werd en er (bijgevolg) verschillende (goederen)treinen afgeschaft moesten worden.

Figuur 11: Marktsegmenten goederenvervoer

2.2 Competitie tussen spoorwegondernemingen

De daling van het totaal aantal tonkilometers onder het niveau van 2017 is voornamelijk te wijten aan de 'terugval' van de historische operator Lineas, die na de groei in 2017 met 3,7% teruggezakt is tot het niveau van 2016. De 'nieuwe toetreders' kenden – na ook een sterk jaar gehad te hebben in 2017 met een toename van 10% – in 2018 een kleine groei met ca. 2%. Dit heeft in 2018 geleid tot een nieuwe stijging van het marktaandeel van 'nieuwe toetreders'. Desondanks is hun marktaandeel nog steeds lager als 30% (**Figuur 12**).

Figuur 12: Marktaandeel 'nieuwe toetreders' in tonkilometer

De liberalisering heeft in België (nog) niet voor grote marktwijzigingen gezorgd. Bovendien kan gesteld worden dat de ‘nieuwe toetreders’ niet allemaal onafhankelijke organisaties zijn. Er bestaan verschillende linken naar buitenlandse historische operatoren.

Lineas zelf is nog voor 31,12% in handen van NMBS (dat voor 100% in handen is van de Belgische staat) en (voorlopig) voor 68,88% in handen van een private firma (Argo Soditic).

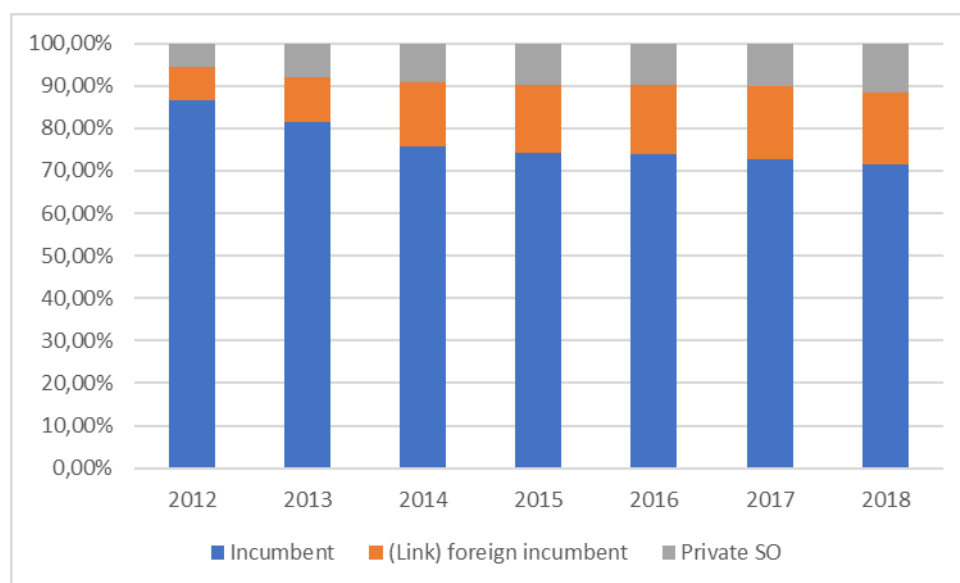
Zowel SNCF Fret als Captrain zijn voor 100% in handen van de Franse historische operator SNCF (Franse staat). DB Schenker Nederland en EuroCargo Rail (ECR) zijn voor 100% in handen van DB Schenker, dat voor 100% in handen is van de Duitse historische operator (100% Duitse staat) Deutsche Bahn (DB).

CFL Cargo is voor 33% in handen van de Luxemburgse historische operator CFL en voor 67% in handen van de private onderneming Arcelor Mittal. Crossrail is in handen van BLS Cargo, dat voor 55% gecontroleerd wordt door de Zwitserse operator BLS.

Tot slot waren er in 2018 nog 5 volledig “onafhankelijke” spoorwegondernemingen⁴: Europorte, Railtraxx, Rurthalbahn (RTB) Cargo, Rotterdam Rail Feeding en HSL Polska. Daarbij dient opgemerkt te worden dat Railtraxx in april 2019 gefusioneerd is met Captrain.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van (de evolutie van) het marktaandeel van de historische operator (cf. incumbent) en de buitenlandse historische operatoren (cf. foreign incumbent) in vergelijking met de private ondernemingen. Daaruit blijkt dat het marktaandeel van de private ondernemingen⁵ in 2018 ‘slechts’ 11,7% bedraagt, daar waar de foreign incumbents een aandeel van 16,7% hebben. Hieruit blijkt dat het in België moeilijk blijft om de historische operatoren te beconcurreren. Zij blijven een marktaandeel van meer dan 88% hebben (in vergelijking met 94,5% in 2012).

Figuur 13: Evolutie marktaandeel historische vs. private goederenoperatoren (in tonkilometer)



⁴ In handen van private ondernemingen en/of investeringsmaatschappijen.

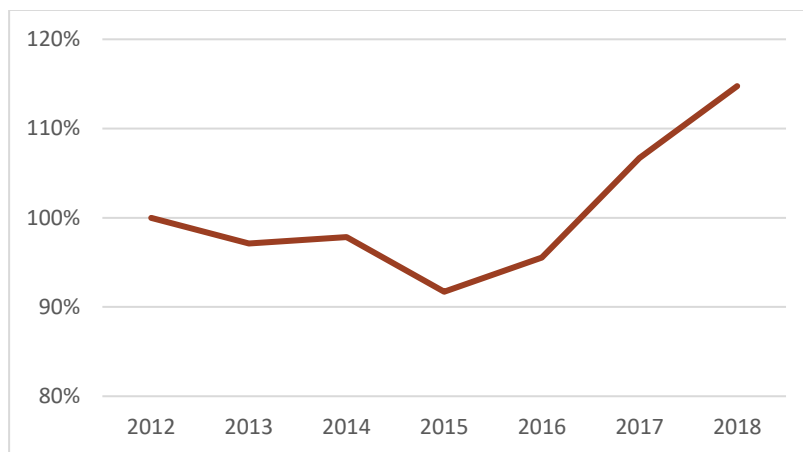
⁵ Cfr. 100% aandelen of pro rata de aandelen.

2.3 Trends in het spoorwegvervoer

2.3.1 Beladingsgraad spoor

In 2017 was de beladingsgraad (in ton per treinkilometer) voor het eerst gegroeid tot boven het niveau van 2012. Dit zou kunnen duiden op een beter management, aangezien een hogere beladingsgraad zou moeten kunnen leiden tot lagere kosten (cf. betere verdeling van de kosten per getransporteerde eenheid). In 2018 heeft deze evolutie zich verdergezet. **Figuur 14** geeft een indicatie⁶ van de evolutie in de beladingsgraad weer ten opzichte van het niveau van 2012.

Figuur 14: Evolutie beladingsgraad (inschatting als tonnage per treinkilometer) – tov niveau 2012



Deze tendens is echter niet bij alle spoorwegondernemingen waar te nemen. De historische operator kent de laatste drie jaar een hogere beladingsgraad. Andere spoorwegondernemingen daarentegen kennen een vrij variërende beladingsgraad.

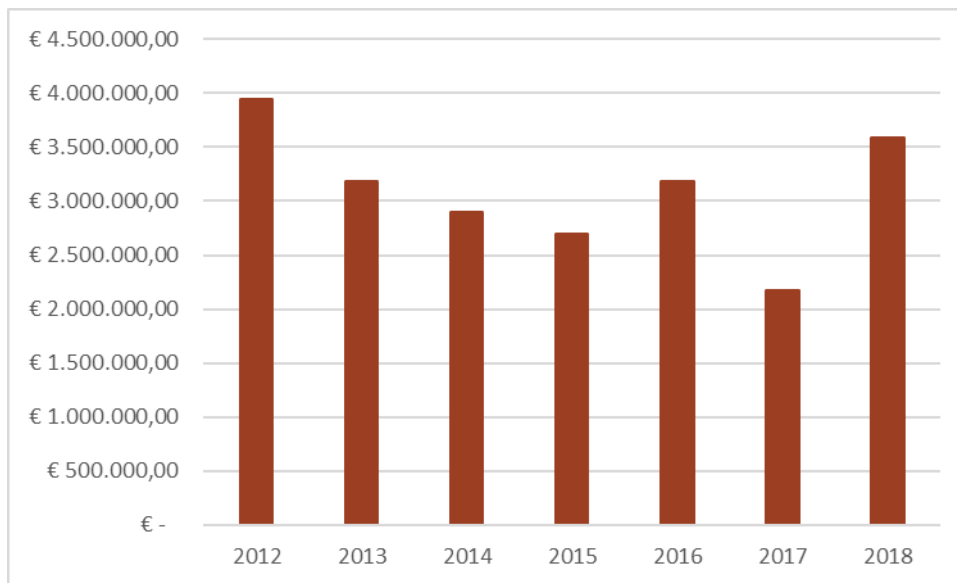
Dat er – voor alle spoorwegondernemingen – nog veel verbetering mogelijk is, blijkt ook uit het zeer groot aantal treinen dat vaak volledig leeg rijdt. In 2018 waren er 117.265 beladen treinen (cf. effectieve rijpaden), terwijl er 45.551 lege treinen rondreden. Dit wil zeggen dat bijna 30% van de treinen leeg reed, een licht positieve evolutie ten opzichte van 2017. Uiteraard gaat het in dit laatste geval niet altijd over lange(re) treinpaden. Desalniettemin is dit aandeel zeer hoog. Daarenboven moet gesteld worden dat veel van de beladen treinen ook niet optimaal gevuld zijn en dat ook bijvoorbeeld lege containers hier meegerekend worden.

2.3.2 Aandeel non-effectieve treinkilometers

Het aandeel treinkilometers “non-effectief” (cfr. last-minute annulatie van treinen) voor goederenvervoer was in 2017 gezakt naar 25% in vergelijking met ca. 30% in de voorgaande jaren. In 2018 is dit aandeel echter terug gestegen naar 30%.

Dit kost de sector elk jaar veel geld. In **Figuur 15** wordt weergegeven hoeveel de goederenoperatoren jaarlijks moeten betalen aan niet-uitgevoerde treinkilometers. In 2018 was dit aandeel in de totale heffing (YOURMOVES) goed voor 11%.

⁶ Hoewel de marktsegmenten gelijkaardig zijn gebleven, is het ook mogelijk dat de tonnages zijn toegenomen.

Figuur 15: Facturatie niet-effectieve treinkilometers goederenvervoer (heffing YOURMOVES)

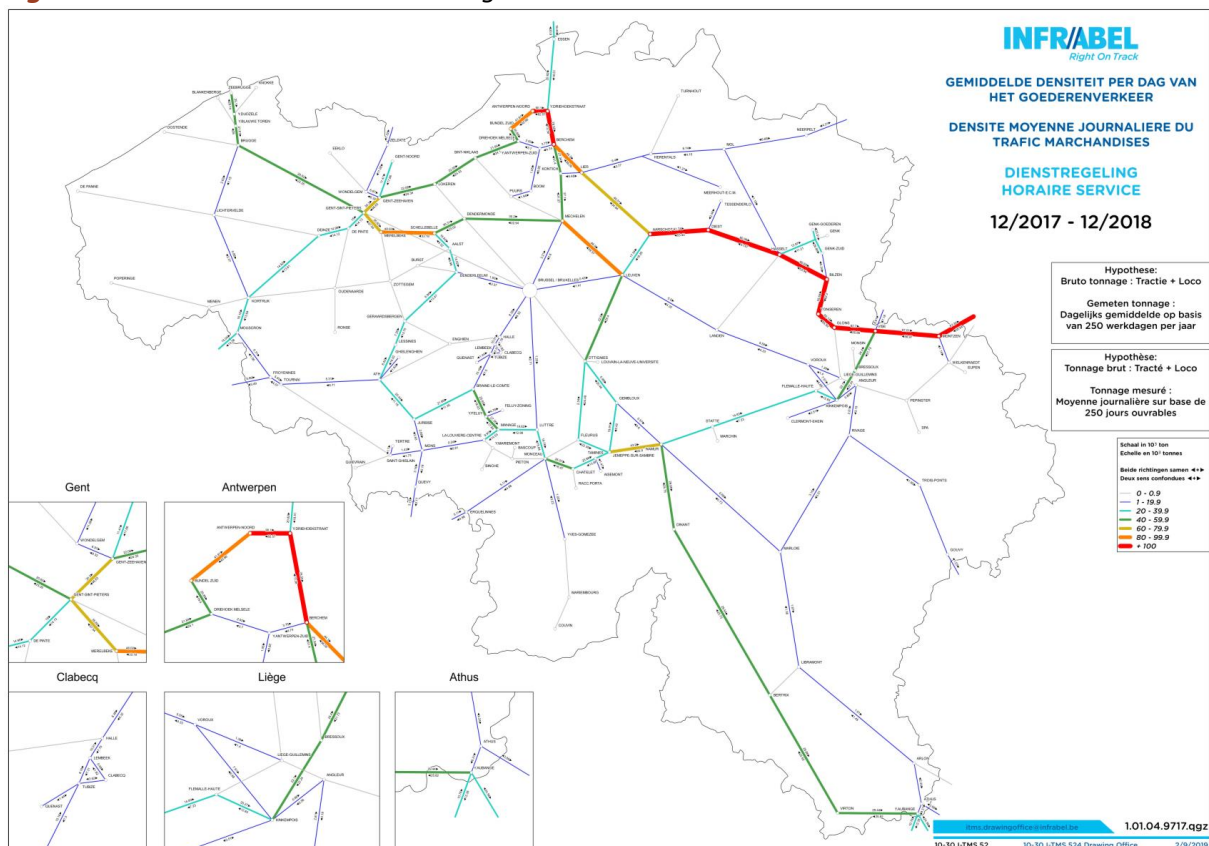
3. Marktontwikkelingen – infrastructuur goederenvervoer

In hoofdstuk 2 werden de ontwikkelingen van het spoorgoederenvervoer zelf bekeken en geanalyseerd. In dit hoofdstuk wordt gekeken hoe de infrastructuur hierop aangepast is en hoe de infrastructuurbeheerder reageert op bepaalde evoluties.

3.1 Gebruik van het netwerk

In **Figuur 2** werd de gemiddelde densiteit per dag van het goederenvervoer reeds weergegeven. Daaruit bleek dat op de as Antwerpen – Montzen de meeste tonnages vervoerd werden.

Figuur 2: Gemiddelde densiteit van het goederenvervoer



Alhoewel dit – zeker voor deze as – over degelijke volumes gaat, werden, zoals reeds gesteld in **paragraaf 1.3**, de volumes van voor de economische crisis werden nooit meer gehaald.

Echter, daarbij dient wel gesteld te worden dat de bezettingsgraad van het netwerk sterk schommelt naarmate de periode van de dag – alhoewel dit in mindere mate het geval is voor goederenvervoer.

Bovendien wordt ca. 87% van het aantal treinkilometers uitgevoerd door passagierstreinen. Bijgevolg hangt de capaciteit van het netwerk voor goederen vaak ook samen met het reizigersvervoer (en hun groei). Dit wil zeggen dat nu of in de toekomst mogelijk ook aanpassingen nodig zijn aan goederen-corridors die kruisen met verschillende passagierslijnen, zoals bijvoorbeeld in Gent of Hasselt.

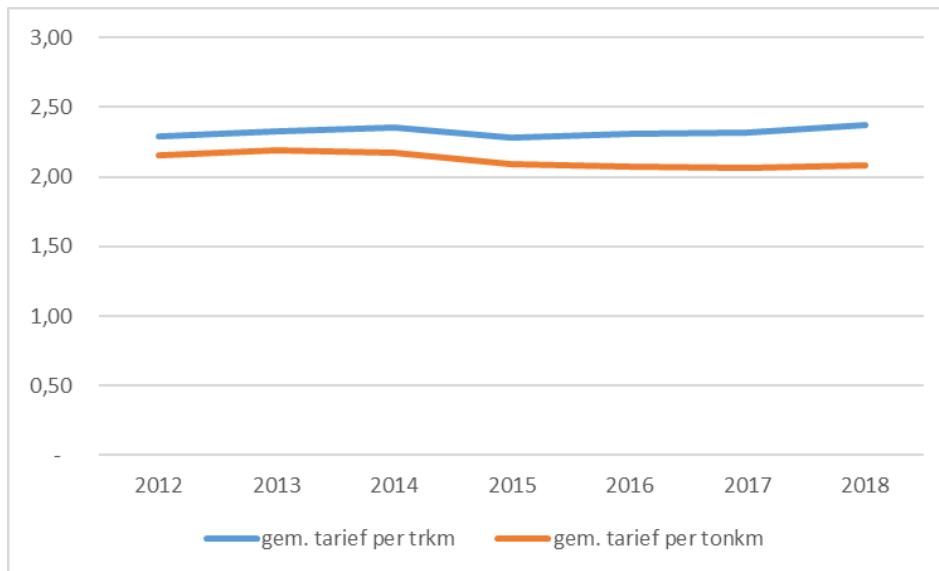
Uiteraard is het een moeilijke wisselwerking tussen het behouden/uitbreiden van capaciteit, de huidige en verwachte treinvolumes en het vooropgestelde budget.

3.2 Tarieven

3.2.1 Evolutie tarieven

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de evolutie van de rijpadkosten voor het goederenvervoer per spoor.

Figuur 16: Evolutie gemiddeld tarief YOURMOVES goederenvervoer in euro (effectief)



Hieruit is af te leiden dat de evolutie van de heffing voor goederenspoorwegoperatoren vrij beperkt is en dat er gemiddeld 2,37 euro per treinkilometer moet betaald worden. Bovendien dekte deze heffing ook de kosten voor het gebruik van de bundels af. Vanaf 2021 zal er echter een nieuwe berekeningsformule toegepast worden voor de gebruiksvergoeding van het spoornet, die normaliter goedkoper zal zijn voor het goederenvervoer. De Europese Commissie legde immers via uitvoeringsverordening EU 2015/909 maatregelen vast betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van een treindienst voortvloeien. De Dienst Regulering heeft de nieuwe methode van kostenaanrekening, die Infrabel opgesteld had om hieraan te voldoen, goedgekeurd. Een apart tarief voor het gebruik van de bundels – die sowieso aangerekend moeten worden – is momenteel nog in bespreking.

Naast deze kosten voor het rijpad, gaat voor goederenvervoer een min of meer gelijkaardig bedrag naar de kosten voor (tractie)energie.

3.3 Kwaliteit

Eén van de belangrijkste aspecten in de keuze voor een bepaalde transportmodi is – naast de prijszetting – de kwaliteit van de dienstverlening. Het gaat daarbij uiteraard over de flexibiliteit van de dienstverlening, maar ook specifiek over de stiptheid, en daarbij horend de (commerciële) snelheid van het goederenvervoer.

De gemiddelde stiptheidscijfers voor het goederenvervoer zijn daarbij zeer laag. In 2018 kwamen slechts 55.243 treinen aan met een vertraging van minder dan 30 minuten, goed voor een stiptheid

van ca. 66%. In 2017 was dit nog 68,35%. Als de stiptheid gemeten wordt op 60 minuten, bedroeg die in 2018 net geen 77%, ten opzichte van 78,33% in 2017.

Op de corridors (door België), waarbij gesproken wordt van een vertraging bij meer dan 30 minuten, is de stiptheid in onderstaande tabel terug te vinden.

Tabel 1: Stiptheidscijfers Corridors door België

Corridor	Stiptheid oorsprong		Stiptheid bestemming	
	2017	2018	2017	2018
Corridor 1	68%	65%	56%	55%
Corridor 2	80%	78%	73%	70%
Corridor 8	60%	55%	50,5%	47,5%

De bijhorende commerciële snelheden verschillen sterk van Corridor tot Corridor, maar ook van lijn tot lijn binnen de Corridor (cf. 40,7 tot 75,1 km per uur). Op Belgische lijnen ligt de snelheid gemiddeld tussen de 50 km/u en 55 km/u.

4. Conclusie goederenvervoer per spoor

De transportsector volgt over het algemeen gesproken de groei in het BBP. Het goederenvervoer per spoor kent echter sterkere variaties dan andere transportmodi, zoals bijvoorbeeld wegvervoer. De stevige concurrentie voor een beperkt aandeel van de markt (cf. ca. 18% modal split in Europa) speelt hier een belangrijke rol in.

Dit is ook te zien in de cijfers in België. Na een relatief grote stijging in 2017, kende het goederenvervoer per spoor in 2018 terug een kleine terugval van 2,3% in tonkilometer. In zeer beperkte mate heeft het verbod op de S460-procedure hiertoe bijgedragen, omdat Infrabel verplicht werd om enkel nog te werken met totale lijnonderbrekingen, waardoor verschillende goederentreinen moesten afgeschaft worden. Deze terugval van het spoorvervoer heeft er ook toe gezorgd dat de modal split (ca. 10%) niet in hun voordeel is geëvolueerd, ondanks bv. de kilometerheffing in het wegtransport.

Deze terugval is voornamelijk te zien in de cijfers van de historische operator, die een daling van 3,7 % kende. Ondanks de beperkte toename van de andere spoorwegondernemingen (gemiddeld ca. 2%), blijft de Belgische markt wel gedomineerd worden door de historische operator, die een marktaandeel van 71,6% heeft. Bovendien gaat 16,7 % van de markt naar buitenlandse historische operatoren.

Het goederenspoorwegvervoer blijft daarbij nog altijd vooral concurrentieel op lange afstanden, met name voor intermodaal vervoer (containers). Onder meer omwille van deze lange afstanden is ook te zien dat het spoorvervoer vooral internationaal gericht is. In dit kader zijn ook de goederen-corridors (Rail Freight Corridors) opgericht. Uiteraard hebben deze corridors en de werking van de one-stop-shop wel voor een zekere vorm van harmonisatie gezorgd (cf. eenvoudiger om rijpaden te reserveren). Echter, er is geen grote impact te zien wat betreft een stijging van het volume van het goederenverkeer.

Deze tendensen geven nogmaals een indicatie van de stevige concurrentie met het wegtransport en de hiervoor mee aan de oorsprong liggende 'problemen' binnen de spoorwegsector zelf. Zo is het totale kostenplaatje uiteraard één van de belangrijkste oorzaken. Daarbij zijn de tarieven de afgelopen jaren zeer licht gestegen. Daarnaast is flexibiliteit een belangrijk aspect. Uiteraard zal spoor in het traject (bijna) altijd slechts één van de modi zijn. Toch is het ook nodig om te investeren in bepaalde zaken, zoals de door de spoorwegondernemingen aangehaalde infrastructuur die treinen van 740 meter (cf. Europese standaard) aankan. Tot slot blijft ook de kwaliteit, via bijvoorbeeld betere stiptheidscijfers, een belangrijk issue. Ook deze laatste zijn in 2018 nog verder achteruitgegaan tot ca. 66%.

Om de concurrentie met de andere transportmodi te blijven aangaan, ook in het kader van de congestie- en milieuproblematieken binnen de sector, moet aan deze aspecten verder gewerkt worden. De sector zelf moet ook blijvende inspanningen doen, om bijvoorbeeld de reeds stijgende beladingsgraden nog te verbeteren. Ook bijdragen aan een verbeterde betrouwbaarheid, performantie en gebruiksgemak, via bv. (steeds vaker) aangegane samenwerkingsverbanden, worden steeds belangrijker.

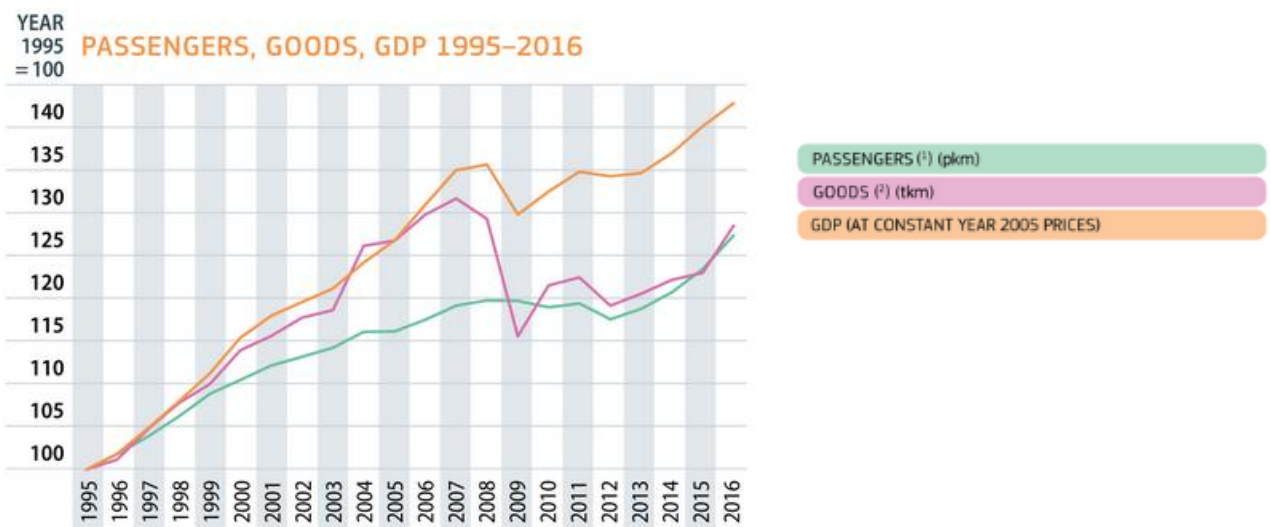
DEEL III: PASSAGIERSVERVOER PER SPOOR

1. Macro-economische analyse passagiersvervoer

1.1 Economische groei spoorsector

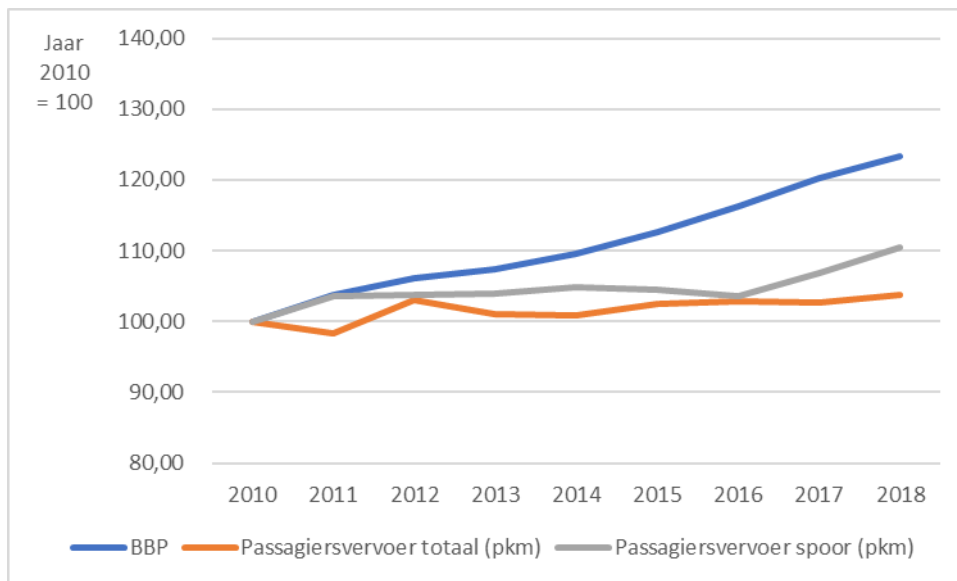
Uit de analyse van het goederenvervoer kwam reeds naar boven dat de economische groei (cf. het BBP) mee de transportontwikkelingen bepalen. Dit is ook het geval voor passagiersvervoer. Echter, doordat andere factoren, zoals bevolkingsgroei, hier mee(r) bepalend zijn, zal de reactie niet zo snel of hevig zijn als bij het goederenvervoer (**Figuur 17**).

Figuur 17: Link tussen het BBP en het passagiersvervoer in Europa



Bron: Europese Commissie (2018), EU transport in figures

Eenzelfde trend kan ook in België waargenomen worden, waar het passagiersvervoer het BBP volgt, maar ook hier weer met beperktere groeicijfers. Dit is zowel waar voor het passagiersvervoer over de weg als over het spoor. Het spoorvervoer heeft daarbij de laatste 2 jaar wel een sterkere stijging gekend dan het totale passagiersvervoer over het land.

Figuur 18: Link tussen het BBP en passagiersvervoer over land en per spoor in België

Bron: Eurostat, Infrabel

1.2 Modal split

Passagiers kiezen al jarenlang in de overgrote meerderheid van de gevallen voor transport via de wagen. Dit is het geval in België, maar ook in de rest van Europa. Het aandeel passagiersvervoer per spoor bedraagt daarbij momenteel ca. 8% in België en in Europa. (Tabel 2)

Tabel 2: Modal split passagiersvervoer over land (passagierskilometer in %)

	Wagen	Bus/tram/metro	Trein
België	81,8%	10,2%	8,0%
EU-28	82,9%	9,4%	7,7%

Bron: Eurostat (EU-28), cijfers 2016 en Infrabel

Het aandeel van de verschillende transportmodi is daarbij de laatste decennia min of meer gelijk gebleven. Het aandeel treinreizigers is de voorbije twee jaren wel licht toegenomen, in eerste instantie vooral ten kosten van bus en tram.

Nochtans lijkt een verdere modal shift aangewezen – omwille van de milieuproblemen en de stijgende congestieproblemen – en wordt hier door de overheid ook verder op gewerkt. Zo wordt een lagere toegankelijkheid via de wagen in bepaalde steden gestimuleerd en zijn de ‘low emission zones’ in bepaalde steden reeds een feit, waardoor niet elke wagen de stad binnen kan.

Zoals hierboven kan gezien worden zijn de gevolgen hiervan echter nog niet volledig waarneembaar. Het enige alternatief dat wel in de lift zit, is de fiets. Die zag zijn aandeel in het woon-werkverkeer in België bijvoorbeeld groeien van 12 naar 17 procent.

1.3 Potentieel spoorsector

1.3.1 Nationaal reizigersvervoer

Volgens het Federaal Planbureau (2015) zal de vraag naar passagiersvervoer tegen 2030 stijgen met 11%, wat min of meer samenhangt met de stijging van de bevolking en de stijging van de welvaart (cf. verwachte groei BBP van België).

Zoals hierboven gesteld is de modal split al enkele jaren vrij stabiel gebleven.

Wat het nationaal reizigersvervoer betreft, zat het aantal reizigerskilometer in 2018 rond de 10,5 miljard, en is het daarbij al enkele jaren aan het stijgen met ca. 3,5%, equivalent aan de stijging van het aantal reizigerskilometers over alle transportmodi heen.

Het valt dus te verwachten dat het aantal passagiers min of meer in lijn met de algemene passagiersgroei zal blijven stijgen. De tijd zal moeten uitwijzen of eventuele toekomstige beleidsplannen toch nog een positief verschil kunnen maken.

Economisch evenwicht

In dit kader kan al vermeld worden dat de Wet van 11 januari 2019 het vierde spoorwegpakket heeft omgezet in Belgisch recht. Volgens deze wet is de markt voor binnenlands personenvervoer geopend voor concurrentie sinds 1 januari 2019. Of deze openzetting van de markt ook effectief een wijziging kan veroorzaken aan de passagiersaantallen en eventueel de modal split valt nog af te wachten.

1.3.2 Internationaal reizigersvervoer

Het internationaal reizigersvervoer is de laatste jaren goed voor ca. 7% van het totale reizigersvervoer. De evolutie van het internationaal reizigersvervoer is moeilijk te onderzoeken, aangezien groei-trafficen sterk beïnvloed worden door de opening van nieuwe diensten. Desalniettemin kan gesteld worden dat de groei min of meer dezelfde trend volgt van het totale passagiersvervoer. De laatste 5 jaar is het internationaal reizigersvervoer gestegen met gemiddeld 3,5%. Het treinvervoer probeert daarbij vooral de concurrentie aan te gaan met het vliegtuig.

2. Marktontwikkelingen – spoorvervoer

Zoals reeds gesteld heeft het passagiersvervoer per spoor in 2018 wederom een kleine groei gekend, vooral wat betreft het aantal nationale reizigers.

Daarbij zijn er – net zoals vorig jaren – in het passagiersvervoer drie spoorondernemingen actief (NMBS, Eurostar en THI Factory). Hierbij dient opgemerkt te worden dat er wel meerdere producten zijn. Zo rijden ook treinen van ICE International⁷ tussen België en Duitsland. Dit gebeurt echter in samenwerking met NMBS, die instaan voor de administratieve afhandeling van het Belgische gedeelte, waardoor deze niet als een actieve spooronderneming werd opgenomen in België.

2.1 Transportvolumes passagiersvervoer

In 2018 heeft NMBS ca. 243,9 miljoen reizigers vervoerd, een stijging van 3,7% ten opzichte van 2017. Deze stijging is ook te zien in het aantal effectief gereden treinkilometers dat met 2,7% gestegen is. Om deze structurele reizigersgroei (die gepaard gaat met een zéér kleine modal shift) verder te kunnen garanderen, werd via het nieuwe vervoersplan in december 2017 het treinaanbod ook al uitgebreid met ca. 5%.

Deze stijging is niet alleen te zien in de woon-werkabbonementen, maar bijvoorbeeld ook in de vrijetijdsverplaatsingen. Dit is het gevolg van een commerciële strategie om ook tijdens de daluren meer reizigers aan te trekken, onder meer via voordelige tickets.

Ook wat betreft het internationaal reizigersvervoer was er een – zij het beperkte – stijging te zien in het aantal passagiers, wat zich ook vertaalde in een zeer beperkte stijging van het aantal effectieve treinkilometers. Na een uitstekend 2017 – goed voor een stijging van ca. 8% – kende het internationaal reizigersvervoer in 2018 een stijging van ca. 0,5%.

2.2 Competitie tussen (internationale) spoorwegondernemingen

Aangezien de nationale passagiersmarkt in 2018 nog niet geliberaliseerd was, wordt in onderstaande paragrafen enkel de concurrentiesituatie besproken voor het internationaal passagiersvervoer.

Daar zijn naast de historische operator NMBS ook nog in THI Factory en Eurostar – die afsplitsingen zijn van NMBS – actief.

NMBS heeft daarbij op zijn internationale segment een kleine groei gekend (+1,3%). THI factory, voor 40% in handen van NMBS en voor 60% in handen van SNCF, kende – voor het tweede jaar op rij – een terugval met 4,5% (in treinkilometers).

Eurostar daarentegen heeft in 2018 een zeer sterke groei gekend. Zij hebben hun treinkilometers met 23,8% zien toenemen. Hun marktaandeel is daarmee gestegen van 8,7% naar 10,8%.

Zoals hierboven reeds gesteld zijn deze wijzigingen niet noodzakelijk direct in verband te stellen met de opening van de markt en de gestegen concurrentie. Zo is de stijging van Eurostars grotendeels ten gevolge van hun nieuwe product (cf. Londen – Amsterdam, waardoor er ook meer reizigers waren die

⁷ Een consortium van de Duitse spoorwegen (DB Fernverkehr) en de Nederlandse Spoorwegen (NS International).

gebruik maakten van de Eurostar Brussel – London⁸) waarmee ze vooral concurrentie willen aangaan met andere transportmodi. Bovendien kan ook gesteld worden dat de privatisering niet geleid heeft tot volledig nieuwe private ondernemingen die in België actief zijn. Zo is ook Eurostar voor 5% in handen van NMBS, voor 55% in handen van SNCF en ‘slechts’ voor 40% in handen van CDBQ en Hermes Infrastructure (privaat).

Behalve van de concurrentie van Eurostar – die hun gamma steeds verder proberen uit te breiden – is er momenteel weinig dynamiek in het internationale passagiersvervoer. De hoge investeringskosten en administratieve belemmeringen, zorgen er ook voor dat dit niet eenvoudig is. Het valt dan ook af te wachten of er veel evolutie op de markt zal komen, ook ten gevolge van bijvoorbeeld de openstelling van de nationale passagiersmarkt in 2019 en het wegvallen van de strenge wettelijke vereisten met betrekking tot cabotage. Met de mogelijke introductie van Flixtrain in 2021 zullen mogelijks verdere stappen gezet worden.

⁸ Vermoedelijk zal er vanaf 2020 een rechtstreekse treindienst van Amsterdam naar London komen.

3. Marktontwikkelingen – infrastructuur

Het passagiersvervoer is verantwoordelijk voor bijna 87% van het aantal treinkilometers. Het is dan ook voor passagiers enorm belangrijk dat de infrastructuur en het rollend materieel in behoorlijke staat zijn.

3.1 Gebruik van het netwerk

In het verleden werden nog geen rijpaden geweigerd wegens capaciteitsschaarste. Desalniettemin zijn er verschillende installaties of lijnvakken die een bezettingsgraad hebben van meer dan 80% tijdens de ochtendpiek (7 tot 9 uur) en de avondpiek (16 tot 18 uur). Het gaat hierbij uiteraard over de Noord-Zuidas in Brussel, maar ook bijvoorbeeld over lijn 25 van Kontich naar Antwerpen-Centraal.

In november 2018 werden twee vernieuwde middelste sporen tussen Anderlecht en Sint-Katherina-Lombeek in gebruik genomen, waarmee het GEN in Vlaanderen voltooid is. Na de lijnen 96N (Brussel-Halle) en 36N (Brussel-Leuven) beschikt nu ook de lijn 50A/C over vier sporen voor de verbinding tussen Brussel en Denderleeuw.

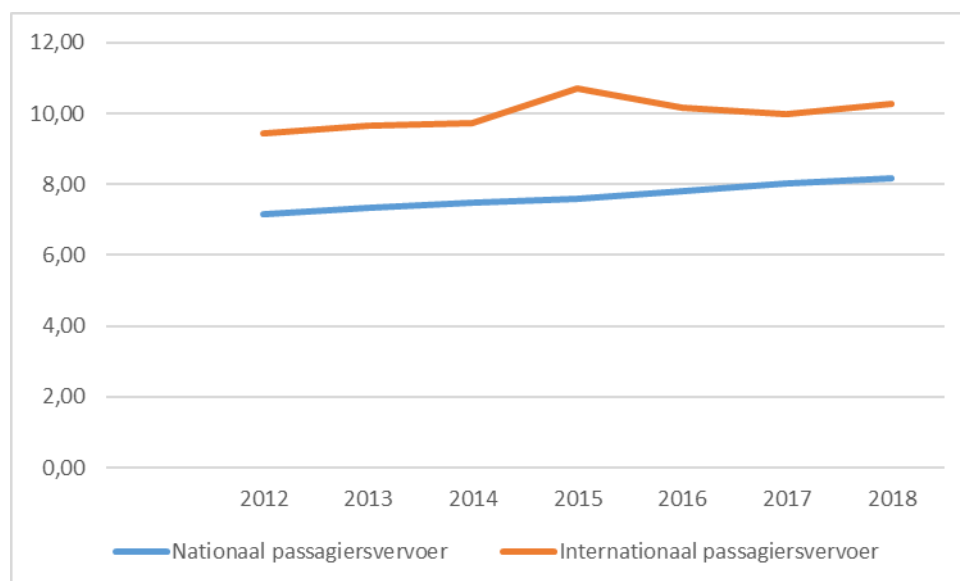
Ook om bijvoorbeeld tegemoet te komen aan het toenemende treinverkeer van een naar de kust werden werkzaamheden gebeurd in Brugge, in het kader van de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele.

3.2 Tarieven

3.2.1 Evolutie tarieven

Onderstaande figuur geeft een overzicht van de evolutie van de rijpadkosten voor het nationaal en internationaal reizigersvervoer. In 2018 betaalde NMBS voor zijn binnenlands reizigersvervoer gemiddeld meer dan 8 euro per treinkilometer. Voor het internationaal reizigersvervoer was dit zelfs meer dan 10 euro per treinkilometer. België behoort daarbij – samen met Frankrijk – tot de duurste van Europa.

Figuur 19: Evolutie gemiddeld tarief YOURMOVES passagiersvervoer (effectief)



Zoals reeds gesteld in **paragraaf 3.2** van **deel II** met betrekking tot het **goederenvervoer**, zal er vanaf 2021 gewerkt worden met een nieuwe berekeningsformule voor de gebruiksvergoeding van het spoornet.

3.3 Kwaliteit

De kwaliteit van de dienstverlening is één van de belangrijkste aspecten voor reizigers en hun beslissing om de trein te nemen. Het gaat daarbij om het comfort van reizen, maar voornamelijk om binnen een bepaalde tijd van punt A naar punt B te geraken. Volgens een studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn reizigers slechts bereid te trein te nemen als die maximaal anderhalve keer de reistijd met de wagen bedraagt. Bijgevolg kunnen ook de stiptheidscijfers (en in mindere mate de commerciële snelheden) hierbij een verschil maken.

De commerciële snelheden zijn daarbij in 2018 licht gestegen voor binnenlandse reizigers. Deze treinen reden gemiddeld 66,72 kilometer per uur, equivalent aan 56,6 kilometer per uur inclusief stilstanden. Dit laatste is goed voor een stijging van 1% ten opzichte van 2017, waarbij zowel de L, de P, de IC, als de S-treinen gemiddeld sneller reden. De internationale treinen reden gemiddeld echter iets meer dan 1% trager, met snelheden van 145,7 kilometer per uur inclusief stilstanden en 158,1 kilometer per uur exclusief stilstanden.

Wat betreft de stiptheidscijfers, is er nog veel ruimte voor verbetering. In 2018 reden 87,3% van de treinen 'op tijd'⁹. Indien externe factoren en investeringswerken geneutraliseerd worden, reed 91,7% van de treinen op tijd. In 2017 was dit nog respectievelijk 88,3% en 92,4%. Onderstaande tabel geeft de evolutie van de stiptheid (zonder neutralisatie) weer vanaf 2012.

Tabel 3: *Evolutie stiptheidscijfers passagiersvervoer België*

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Stiptheid	87,2%	85,6%	88,2%	90,9%	89,2%	88,3%	87,3%

De redenen voor deze vertraging zijn daarbij te vinden bij NMBS zelf (in 30,7% van de gevallen), bij Infrabel (23,6%), bij anderen (4,2%) of bij derden (41,5%). In deze laatste categorie zitten vertragingen vanuit vreemde netten (waarbij internationale treinen in principe voorrang hebben en – vorig jaar vooral Duitse treinen – steeds vaak/vaker te laat zijn), maar ook trespassing, aanrijdingen van een persoon, ongevallen aan overwegen of kabeldiefstallen.

⁹ Treinen die minder dan 5 minuten en 59 seconden vertraging hebben, rijden op tijd.

4. Conclusie passagiersvervoer per spoor

Het passagiersvervoer via spoor heeft een aandeel van ca. 8% in de modal split. Ondanks het – nog steeds – zeer beperkte aandeel, is er toch een positieve evolutie te zien. Zo heeft NMBS zijn passagiers de laatste jaren zien stijgen tot ca. 243,9 miljoen, een stijging van 3,6% in 2017 en 3,7% in 2018. Dit is een groei die het gewone passagierstransport over land licht overstijgt.

Het nationaal passagiersvervoer, goed voor ca. 81% van het totaal aantal treinkilometers en 93% van het passagiersvervoer, heeft ook wat betreft het aantal treinkilometers een gelijkaardige stijging gekend van 2,7% ten opzichte van 2017.

Het internationaal passagierstransport daarentegen bleef in 2018 – na de sterke stijging in 2017 – min of meer status quo in treinkilometers. NMBS kende een kleine groei op zijn internationale segment (+1,3% reizigers). THI Factory daarentegen kende een terugval met 4,5%. Alleen Eurostar heeft in 2018 een zeer sterke groei gekend. Zij hebben hun treinkilometers met 23,8% zien toenemen. Hun marktaandeel is daarmee gestegen van 8,7% naar 10,8%.

Toch zijn de gevolgen van de liberalisering zeer beperkt. Gemiddeld was er immers maar een stijging van ca. 3% (overeenkomstig de normale passagiersgroei). Bovendien is naast NMBS en THI Factory – in handen van NMBS en SNCF – ook Eurostar gedeeltelijk in handen van historische operatoren (60%).

Het blijkt dan ook niet zo eenvoudig om tot deze markt toe te treden. Hoge investeringskosten, technologische belemmeringen, strenge interoperabiliteitsvereisten en wettelijke bepaling liggen hiervoor aan de basis.

Sinds 2019 is ook het nationale passagiersvervoer opengesteld en met de aanmelding van Flixtrain (voor de dienstregeling 2021) valt het af te wachten of er op dit segment (wel) grote veranderingen gaan plaatsvinden.

Opdat zowel het nationaal als het internationaal reizigersvervoer in de toekomst zullen blijven stijgen en concurrentie kunnen bieden tegen onder andere het wegvervoer, is het nodig dat er ook verder aan de kwaliteit van de dienstverlening wordt gewerkt. Zo is de stiptheid het afgelopen jaar terug gedaald naar 88,3%.

Uiteraard is ook de investering in infrastructuur (o.m. in capaciteit) door Infrabel noodzakelijk, evenals de investering in degelijk rollend materieel.