

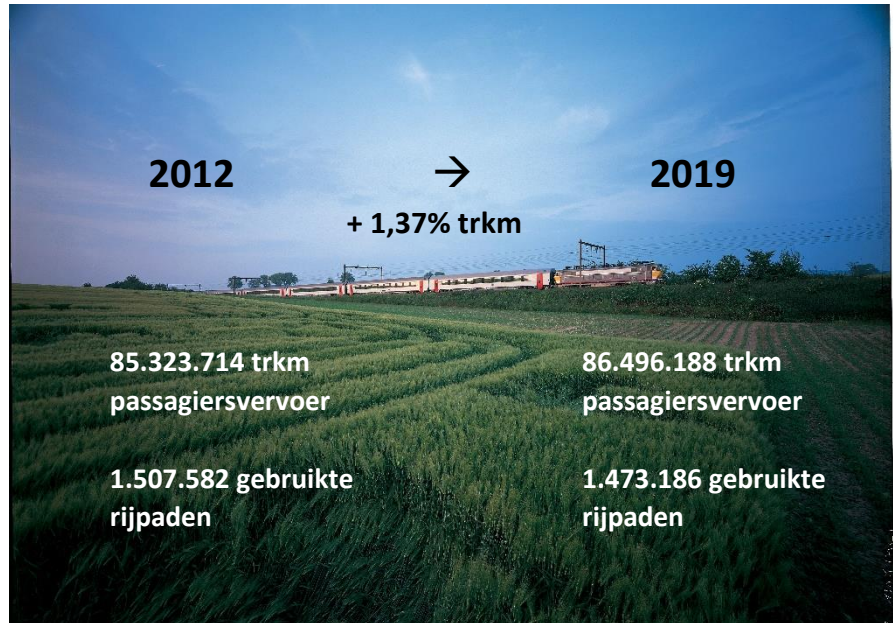
INHOUD SPOORMONITOR PASSAGIERSVERVOER

01 » SPOOR IN DE
TRANSPORTSECTOR

02 » COMPETITIE BINNEN
SPOORVERVOER

03 » OPERATIONELE WERKING
VAN HET SPOORVERVOER

04 » TARIFICATIE
INFRASTRUCTUURBEHEERDER

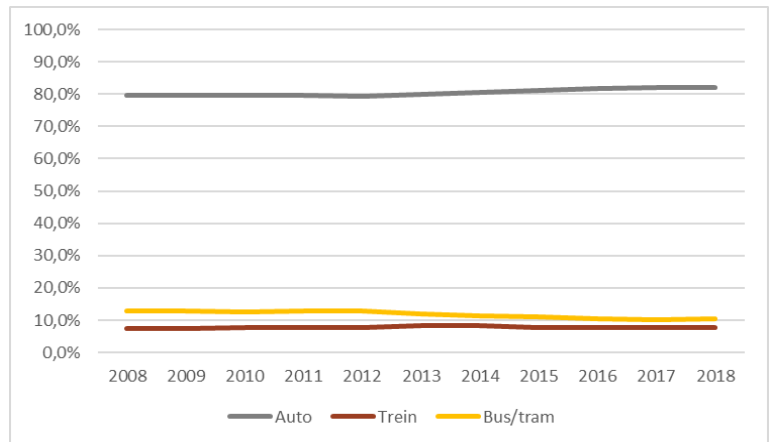


01 » SPOOR IN DE TRANSPORTSECTOR

Passagiersvervoer per modaliteit

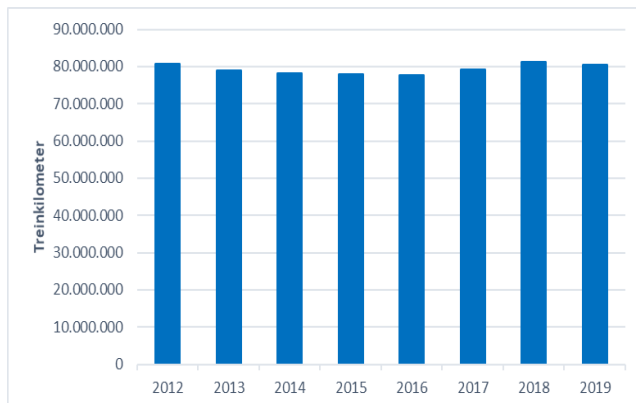
Het spoor heeft slechts een beperkt aandeel in het passagiersvervoer (**bijna 8%**). Ca. 80% geeft de voorkeur aan de wagen.

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 koste van bus en tram.



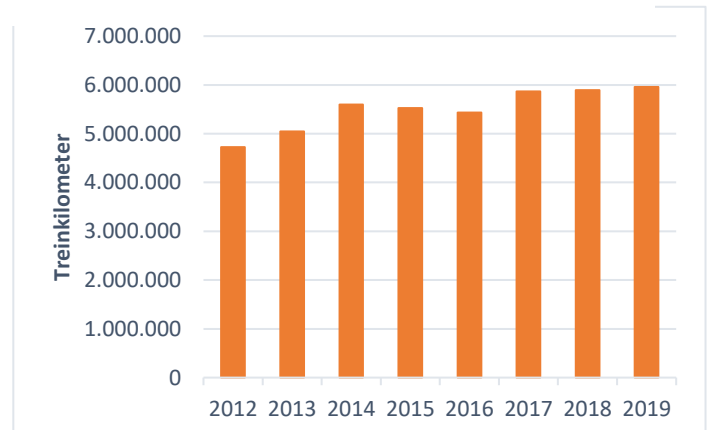
Evolutie nationaal passagiersvervoer

Het nationaal passagiersvervoer is – in treinkilometers – relatief stabiel gebleven ten opzichte van 2012. In 2019 werden er **ca. 80,5 miljoen nationale treinkilometers** gereden.



Evolutie internationaal passagiersvervoer

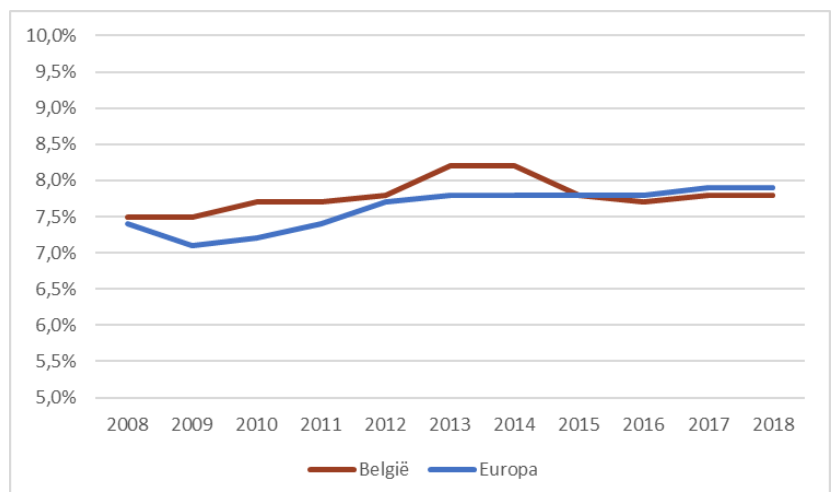
Het internationaal passagiersvervoer heeft sinds 2012 een **stijging van 26%** gekend. In 2019 werden er **bijna 6 miljoen treinkilometers** gereden.



Positie België in modal split

België heeft een gelijkaardig aandeel van spoorpassagiers in de modal split ten opzichte van het gemiddelde van de Europese Unie.

Het Europese aandeel varieert van ca. 1% in Litouwen en 2% in Estland tot ca. 11,4% in Nederland en ca. 19,7% in Zwitserland.

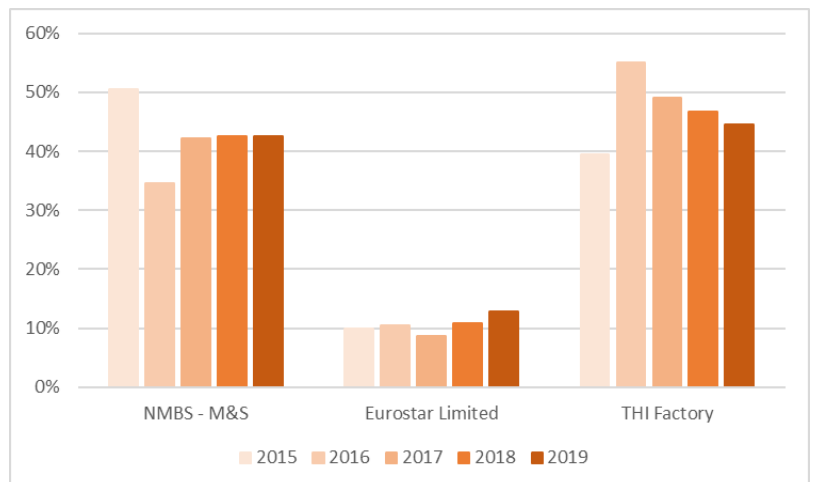


02 » COMPETITIE BINNEN SPOORVERVOER

Marktaandeel nieuwe toetreders

In 2019 is voorlopig enkel op de internationale passagiersmarkt concurrentie waar te nemen.

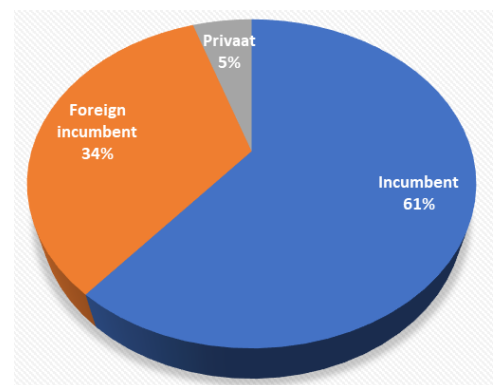
De nieuwe toetreders hebben daarbij bijna **60%** van de markt in handen (in trkm). De groei van de “nieuwe toetreders” is daarbij de laatste jaren echter vrij stabiel gebleven.



Overzicht aandeelhouderschap

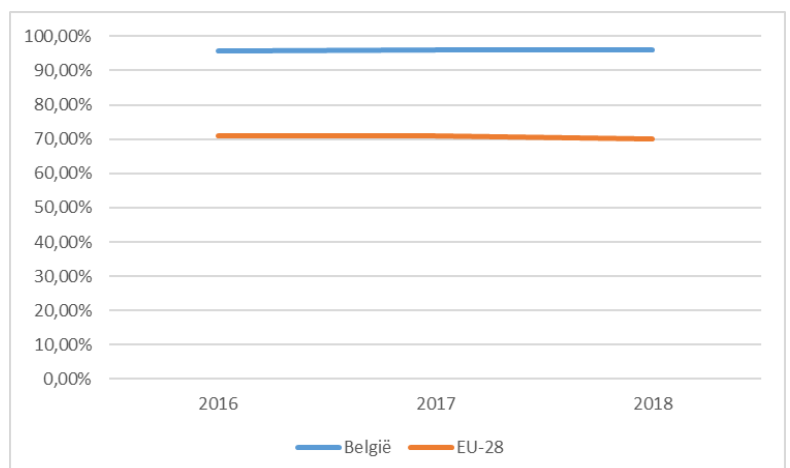
De “nieuwe toetreders” zijn echter geen onafhankelijke organisaties. Zij hebben verschillende linken naar binnenlandse en buitenlandse historische operatoren.

In 2019 was slechts **5%** van de markt werkelijk in handen van **private ondernemingen** (cf. in aandelen). Eén buitenlandse historische operator had 34% van de markt in handen, terwijl de eigen historische operator nog altijd 61% van de markt in handen heeft. In 2014 was dit nog 90%.



Positie België in aandeel incumbent

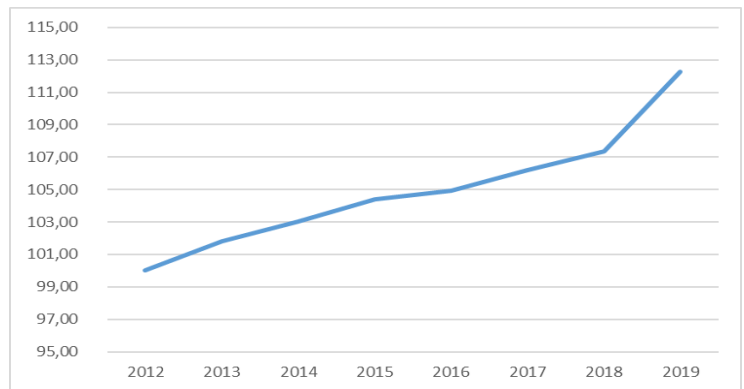
Aangezien het nationaal reizigersvervoer in België – goed voor >90% trkm – volledig uitgevoerd wordt door de historische operator, is het aandeel in het totale reizigersvervoer zeer hoog in vergelijking met de rest van Europa. Gemiddeld heeft de historische operator in **Europa** een aandeel van ca. **70%** (cijfer 2018), variërend van 1% in de UK en 40% Polen tot 100% onder meer in Bulgarije, Kroatië, Luxemburg en Spanje.



03 » OPERATIONELE WERKING VAN HET SPOORVERVOER

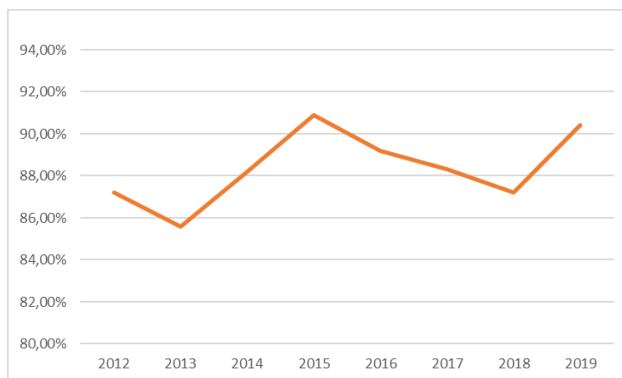
Evolutie passagiers per treinkilometer

Het aantal passagiers per treinkilometer (en per trein) is al enkele jaren lineair aan het stijgen met ca. 1%. In 2019 kende de sector zelfs een stijging met 4,5%. Dit is voornamelijk het gevolg van de grote stijging in het aantal binnenlandse passagiers van ca. 244 tot 253 miljoen reizigers.



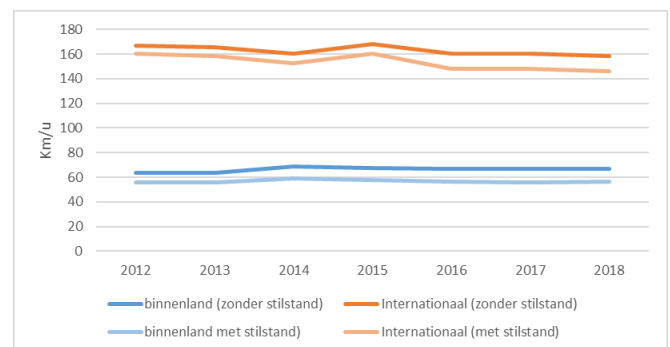
Evolutie stiptheidscijfers

In 2019 reed iets meer dan **90%** van de (niet-afgeschafte) treinen op tijd, dat wil zeggen met een vertraging van minder dan 6 minuten. Daarbovenop wordt iets meer dan 2% van de treinen geheel of gedeeltelijk afgeschaft. Ca. 18% werd door Infrabel afgeschaft, 33% door de SO zelf, terwijl de overige 49% wordt veroorzaakt door derden of omwille van andere redenen.



Gemiddelde snelheid

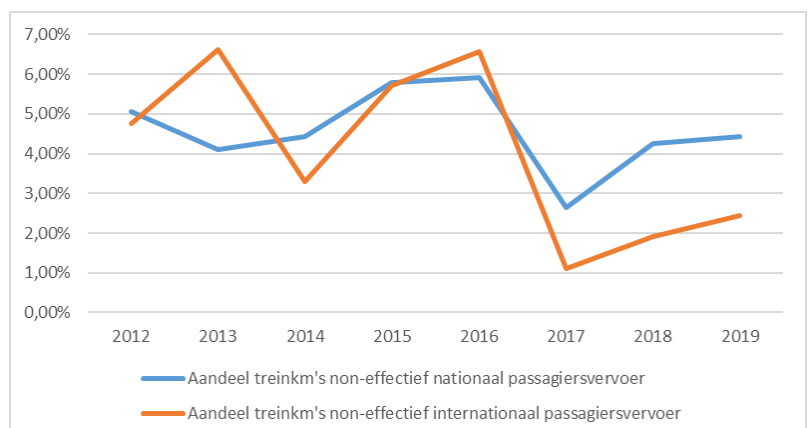
Gemiddeld rijden **nationale** passagierstreinen met een snelheid van **ca. 66,7 km/u** rond, terwijl **internationale** treinen net geen **160 km/u** meer halen (zonder stilstanden).



Aandeel niet-effectieve treinkilometers

Het aantal last-minute annuleringen van passagierstreinen kent ene positieve evolutie en bedraagt momenteel **minder dan 5%** van de totaal aangevraagde treinkilometers.

Dit kostte de passagierssector in 2019 bijna 4 miljoen euro aan heffingen (cf. Your Moves).



04 » TARIFICATIE INFRASTRUCTURBEHEERDER

Evolutie tarieven per treinkilometer

Spoorwegondernemingen betalen **ca. 8,5€** per treinkilometer voor **nationaal** en **10,6€ per treinkilometer** voor **internationaal** reizigersvervoer.

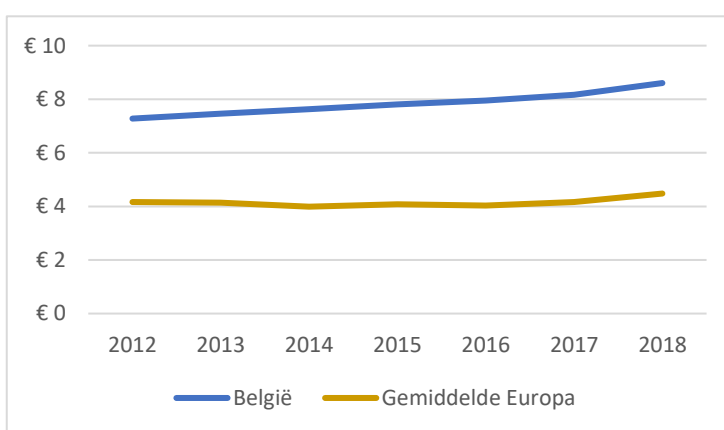
Vanaf dienstregeling 2021 wordt dit bedrag herzien op basis van een nieuwe tarifiering (cf. directe kosten).



Positie België hoogte gebruiksheffing

In vergelijking met de rest van Europa, betalen operatoren in België voor het vervoer van reizigers relatief veel voor het gebruik van het netwerk. In Europa ligt het gemiddelde op **4,48 €** per treinkilometer.

In Frankrijk betalen reigersoperatoren gemiddeld 8,85€ per trkm, in Nederland 1,76€ en in Duitsland 5,31€.

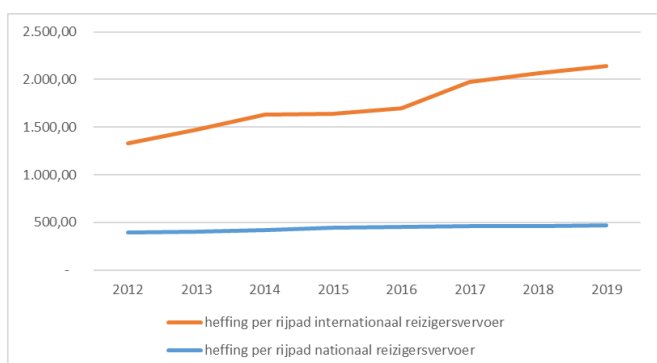


Aandeel omzet infrastructuurbeheerder

Infrabel haalt **ca. 69%** van haar omzet uit de **infrastructuurvergoeding**; 10% komt nog uit exploitatiesubsidies, 11% uit energie en 11% uit andere omzet.

Ca. **745,2m€** of bijna **95%** van de **infrastructuurheffing** wordt **door passagiersoperatoren** betaald.

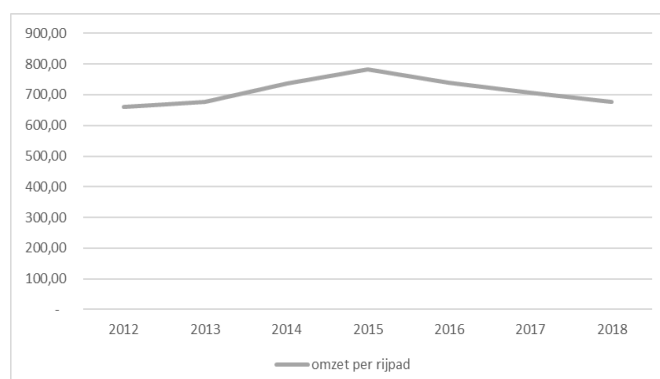
Heffing per rijpad



Omzet per aantal rijpaden

Onderstaande grafiek laat zien hoeveel omzet Infrabel gemiddeld per rijpad behaalt. In 2018 lag dit net onder de **700 euro voor één rijpad** (gemiddeld).

Ter vergelijking: voor een nationaal rijpad moet een passagiersoperator gemiddeld 500 euro betalen en voor een internationaal rijpad zelfs boven de 2.000 euro.

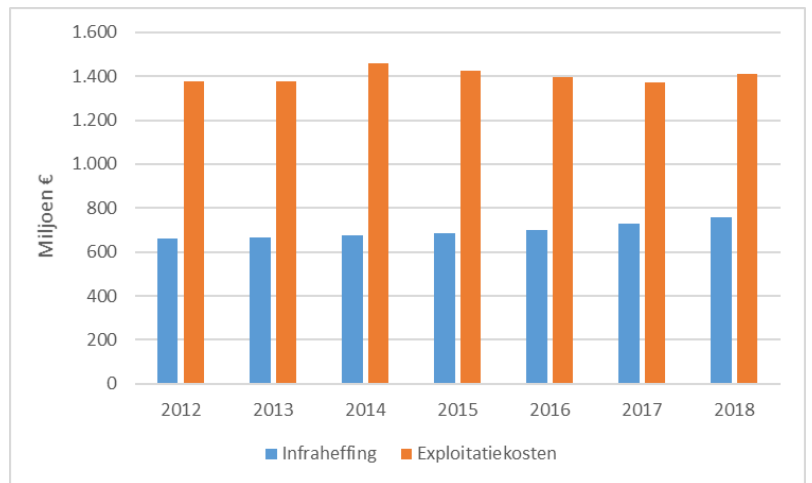


04 » TARIFICATIE INFRASTRUCTUURBEHEERDER

Exploitatiekosten vs. infraheffing

De **infrastructuurheffing** kon in 2018 **ca. 54% van de exploitatiekosten** (cf. bedrijfskosten excl. afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen) **dekken**. Passagiersvervoer draagt hier voor meer dan 95% toe bij.

De **exploitatiesubsidies** dekten in 2018 **ca. 8%** van de exploitatiekosten, een verdere daling ten opzichte van vorige jaren.



Investerings Infrabel

Infrabel blijft jaarlijks investeren in het spoor, zowel ten goede van het passagiersvervoer als het goederenvervoer. De grootste post is daarbij al jaren **capaciteitsbehoud**.

