

## INHOUD SPOORMONITOR GOEDERENVERVOER

01 » DE SECTOR VAN HET  
GOEDERENVERVOER PER SPOOR

02 » CONCURRENTIE IN HET  
SPOORVERVOER

03 » OPERATIONELE WERKING VAN  
HET SPOORVERVOER

04 » TARIFICATIE VOOR HET  
GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR

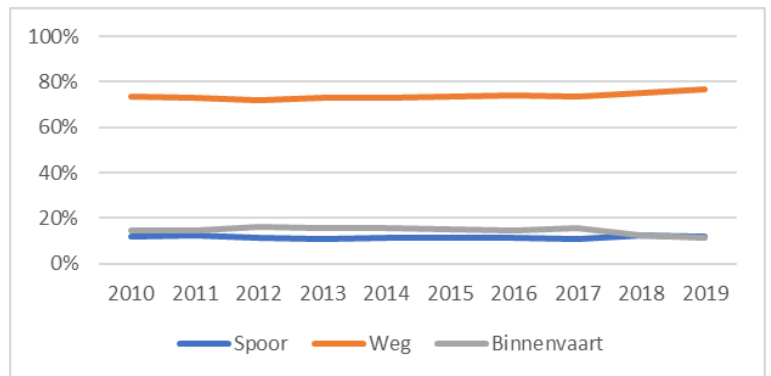


## 01 » DE SECTOR VAN HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR

### Modal split

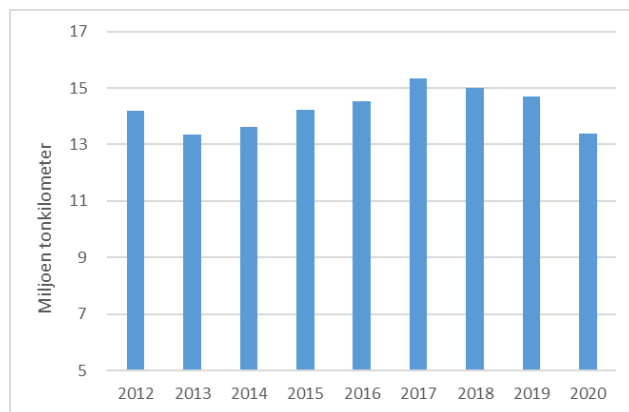
Het modale aandeel van het **spoor** is klein en vertegenwoordigt ongeveer **12%** van het goederenvervoer (de cijfers van 2020 zijn nog niet beschikbaar).

Het aandeel van spoor is de laatste jaren **stabiel** gebleven, hoewel het sinds 2008 licht is gedaald. Om het aandeel van het spoor tegen 2030 te verdubbelen, zijn proactieve en gecoördineerde maatregelen nodig.



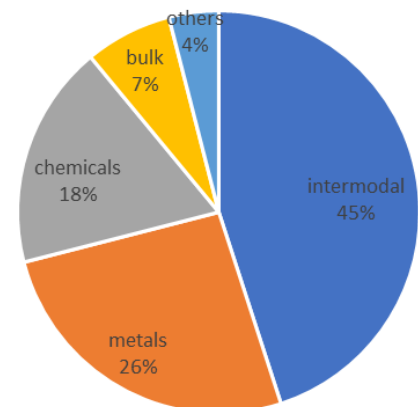
### Evolutie van de tonkm

Tussen 2012 en 2019 is het volume van het goederenvervoer per spoor met 3,5% gestegen, met een zekere afname sinds 2017. In 2020 daalde dit volume sterk met iets meer dan 9% ten opzichte van 2019 (grotendeels te wijten aan de covidcrisis) en bedraagt het **13.383.557 miljoen tonkm**. In Europa bedroeg de gemiddelde daling 7%.



### Vervoerde goederen

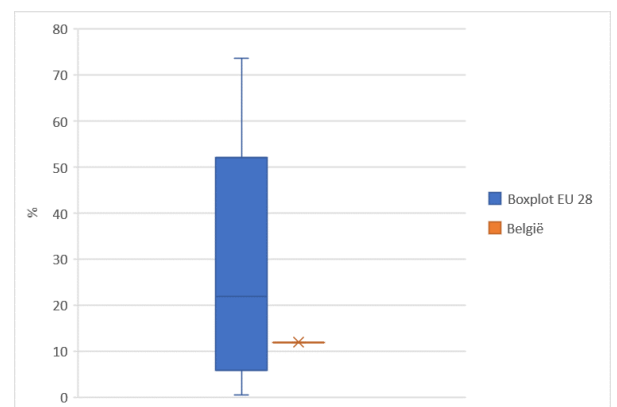
Het spoorvervoer is bijzonder geschikt voor het vervoer van zware goederen over lange afstanden. Zo vertegenwoordigen het intermodaal vervoer (fors gestegen met meer dan 10%), metaal- en chemieproducten het grootste aandeel van de per spoor vervoerde goederen.



### Positie van België in het modale aandeel

Vergeleken met het EU-gemiddelde is het modale aandeel van het **spoor in België** klein. Het vertegenwoordigt slechts **12%** vergeleken met **23%** op het niveau van de Europese Unie (**EU28**).

Letland heeft met 74% het grootste aandeel van het spoor. Het aandeel van het spoor in Ierland is met 0,6% het kleinste in Europa, gevolgd door Griekenland met 2,5% voor het spoor (cijfer 2019).

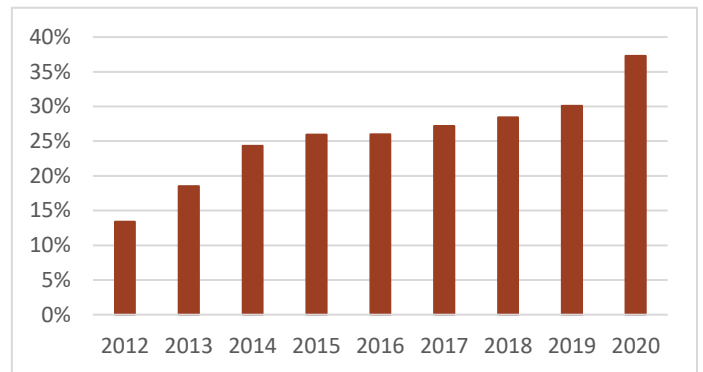


In de buurlanden bedraagt het modale aandeel slechts 6,3% voor Nederland, 6,9% voor Luxemburg, 9,7% voor Frankrijk en 18,7% voor Duitsland.

## 02 » CONCURRENTIE IN HET SPOORVERVOER

### Het marktaandeel van de “non-incumbents”

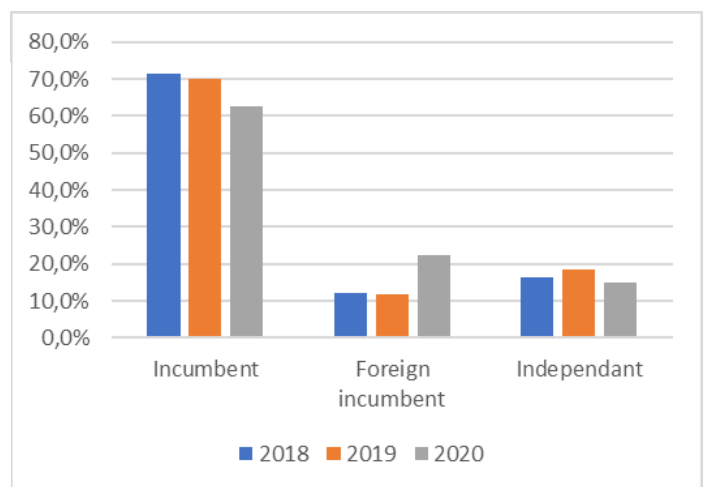
Het aandeel van de concurrenten van de historische operator is aanzienlijk vergroot ten opzichte van 2019. Het is meer dan **37%** vergeleken met minder dan 15% in 2012 (op basis van tonkm). Het valt nog te bekijken of deze trend zich de komende jaren zal doorzetten dan wel of deze sterke stijging te wijten is aan meer conjuncturele factoren die met name verband houden met de covidcrisis.



### Overzicht aandelen operatoren

Niet alle nieuwkomers (zie hierboven) zijn onafhankelijke operatoren. Een aantal daarvan zijn dochterondernemingen van de grote historische operatoren (SNCF-Fret, DB Schenker, ...).

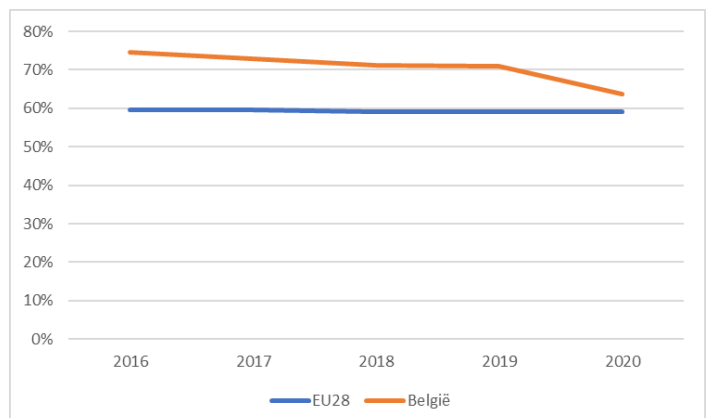
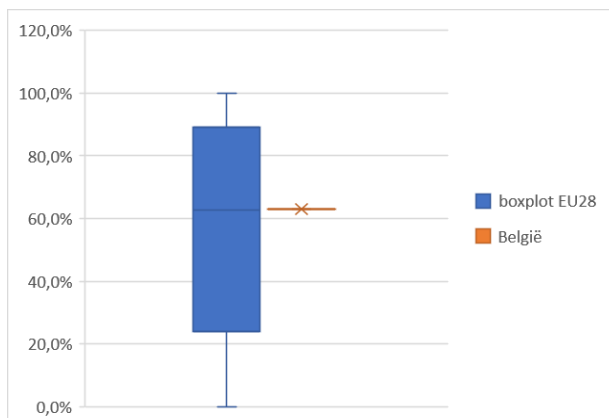
In 2020 vertegenwoordigde het marktaandeel van de **onafhankelijke operatoren 15,8%** en dat van de dochterondernemingen **van de buitenlandse historische operatoren 21,6%**. In dit verband moet worden opgemerkt dat Railtraxx door SNCF is gekocht en nu als een *foreign incumbent* kan worden beschouwd.



### Positie van België ten opzichte van de incumbents

Als we België met Europa vergelijken, is het marktaandeel van de historische operator iets hoger (63%) dan het Europese gemiddelde (59%), maar **komt het overeen met de mediaan**. In Duitsland bedraagt het aandeel van de historische operator 47%, in Frankrijk 71%, in Luxemburg 100% en in Nederland 0%.

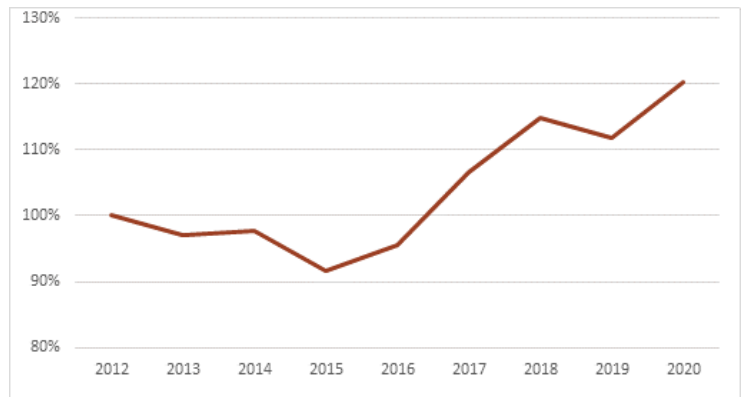
Het zal interessant zijn om te zien of deze neerwaartse trend in het aandeel van de historische operator zich in 2021 doorzet.



## 03 » OPERATIONELE WERKING VAN HET SPOORVERVOER

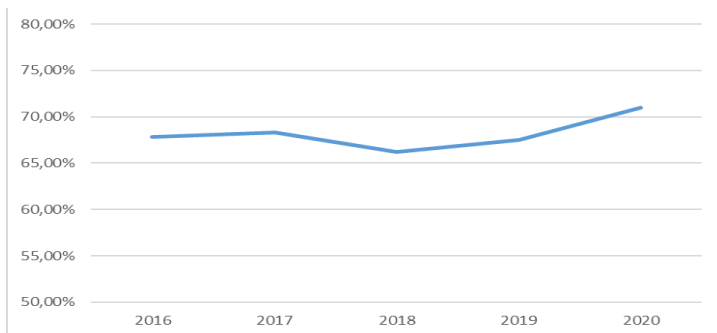
### Evolutie van de beladingsgraad

Een indicatie van de efficiëntie van de spoorwegoperatoren wordt gegeven door de beladingsgraad (in ton per treinkm). In vergelijking met 2012 (referentiejaar) kan worden vastgesteld dat de stijging zich voortzet in de richting van een betere optimalisering van het gebruik van het rollend materieel.



### Evolutie van de stiptheid

De stiptheid in de goederensector is vrij stabiel en **schommelt rond 70%**. Er moet worden opgemerkt dat in het kader van COVID de positieve evolutie van de stiptheid tot meer dan 70% is gestegen. Tijdens de zomer van 2020 bereikte deze stiptheid 75%.



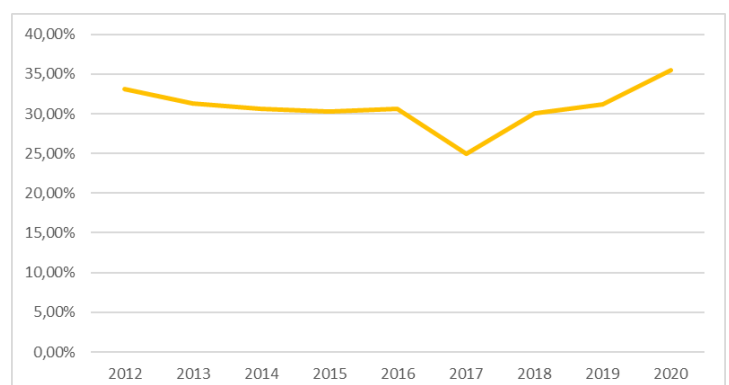
### Gemiddelde snelheid

De gemiddelde snelheid van de goederentreinen bedraagt **53,4 km/uur**, een stijging ten opzichte van 2019 (50 km/uur).



### Aandeel niet-effectieve treinkilometers

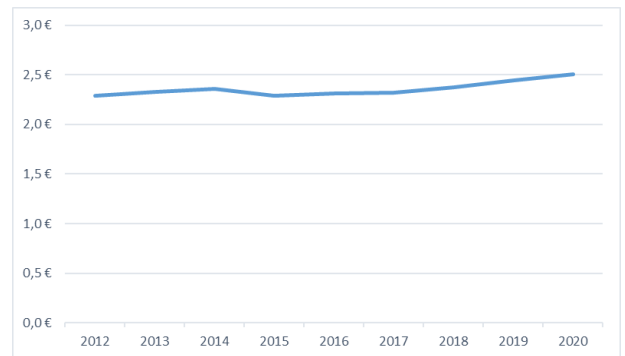
Van 2019 tot 2020 is het aandeel niet-effectieve treinkm sterk gestegen **van 30 tot 35%**. Deze stijging kan waarschijnlijk (gedeeltelijk) aan de covidcrisis worden toegeschreven.



## 04 » TARIFICATIE VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR

### Evolutie van de tarieven per treinkilometer

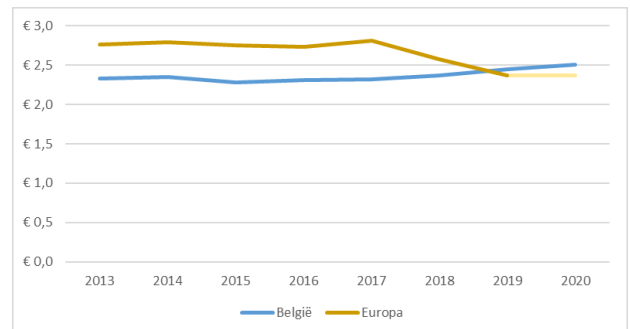
De vrachtoperatoren betaalden in 2020 **gemiddeld € 2,50 per treinkm** voor het gebruik van het net. In 2020 stellen we **een lichte stijging** vast. In 2021 verwachten we een daling door de toepassing van het nieuwe tarificatiesysteem waarbij Infrabel, voor wat het vrachtvervoer betreft, op basis van de directe kosten zonder mark-up zal factureren.



### Positie van België op het vlak van heffingen

Operatoren van vrachtvervoer per spoor betalen gemiddeld **iets meer dan het Europese gemiddelde** van € 2,37 (cijfer 2019).

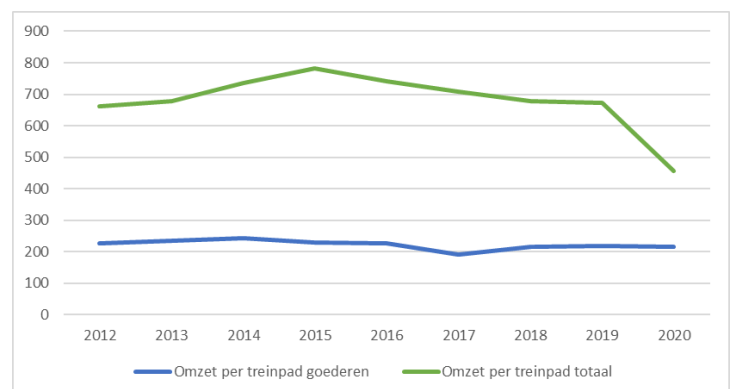
In Nederland bedraagt de heffing € 2,77 per treinkm. In Frankrijk is dat € 2,01 per treinkm en in Duitsland € 1,64. Frankrijk heeft de heffing voor vrachtoperatoren verlaagd tot € 0 in 2020 (en met 50% in 2021).



### De gemiddelde heffing

De gemiddelde heffing per rijpad bedraagt 455 euro voor reizigers- en goederentreinen.

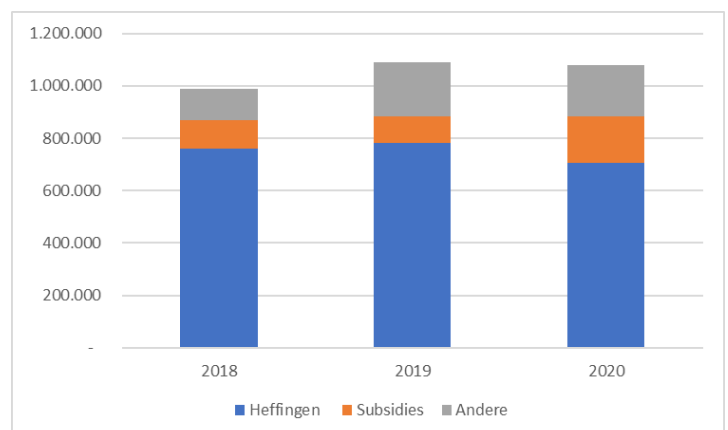
Ter vergelijking: vrachtoperatoren betalen gemiddeld **215 euro voor een rijpad**.



### Aandeel van de heffingen in de inkomsten van de infrastructuurbeheerder

Infrabel haalt **65% van zijn omzet uit heffingen**. Overheidssubsidies vertegenwoordigen 16% en overige inkomsten 19%.

In 2020 betaalden de vrachtoperatoren **29,6 miljoen euro heffingen**, wat neerkomt op **4,2%** van de totale heffingen.

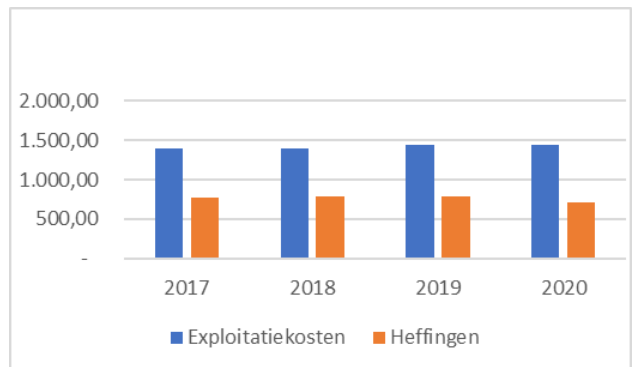


## 04 » TARIFICATIE VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR

### Exploitatiekosten vs. heffingen

In 2020 financieren de heffingen **50%** van de exploitatiekosten. Van deze 50% is iets meer dan 4% afkomstig van de vrachtoperatoren.

In 2020 **dekken de exploitatiesubsidies 12,3% van de exploitatiekosten**, een aanzienlijke stijging ten opzichte van 2018, toen deze slechts 8% uitmaakten. Dit is waarschijnlijk een gevolg van de covidcrisis, wat de daling van de inkomsten van Infrabel verklaart.



### Investerings Infrabel

Infrabel geeft aan in 2020 een bedrag van 894 miljoen euro te hebben geïnvesteerd, waarvan 591,4 miljoen euro voor veiligheid en stiptheid. De onderstaande grafiek toont hoe de investeringen verdeeld zijn. Dit bedrag is vergelijkbaar met dat van in 2019, maar omvat een aanzienlijke wijziging in de aard van de investeringen. In 2019 ging het grootste deel van de investeringen (bijna 60%) naar capaciteitsverhogingen. In 2020 was het grootste deel van de investeringen bestemd voor de verbetering van de stiptheid en de veiligheid. In 2020 investeerde Infrabel 24,7 miljoen in de vernieuwing van zijn bijsporen.

