

MARKTMONITORING REIZIGERSVERVOER PER SPOOR

- 01 » DE EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER PER SPOOR
- 02 » DE CONCURRENTIE VAN EN IN DE SPOORWEGSECTOR
- 03 » BEPAALDE INDICATOREN VAN HET REIZIGERSSEGMENT
- 04 » DE HEFFING VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR

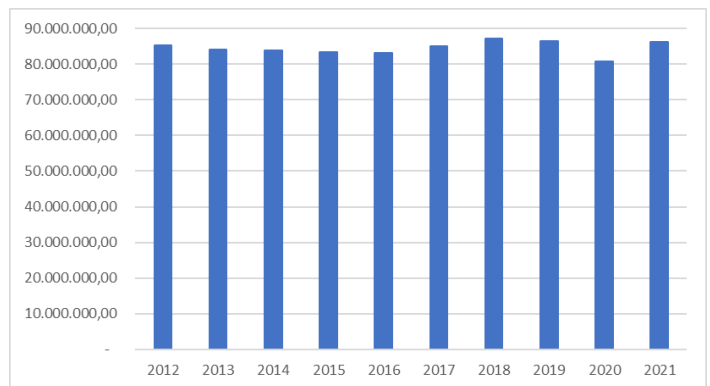


01 » DE EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER PER SPOOR

Evolutie van de treinkilometers

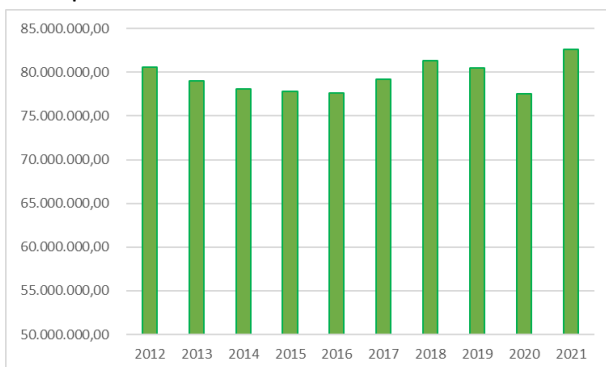
In 2021 werden er 86,3 miljoen treinkilometers afgelegd. Dit betekent een toename van 6,8% ten opzichte van 2020 en van 3% ten opzichte van 2019.

De grafieken hieronder tonen het verschil in de evolutie van de nationale en internationale treinkilometers.



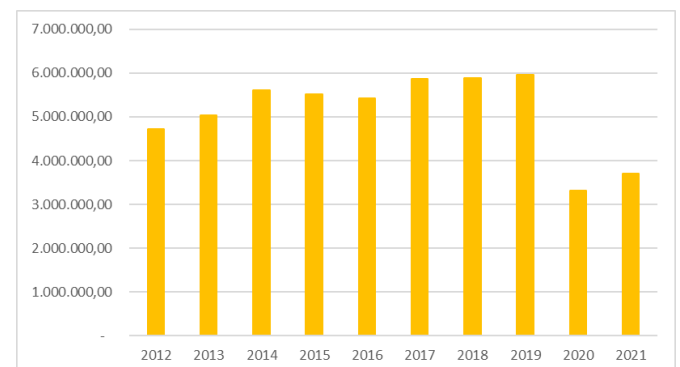
Nationale treinkilometers

De evolutie van de nationale treinkilometers is vergelijkbaar met de algemene evolutie van de treinkilometers en we zien een significante stijging tot het hoogste niveau sinds 2012. De stijging van het nationale verkeer bedroeg 8% ten opzichte van 2020.



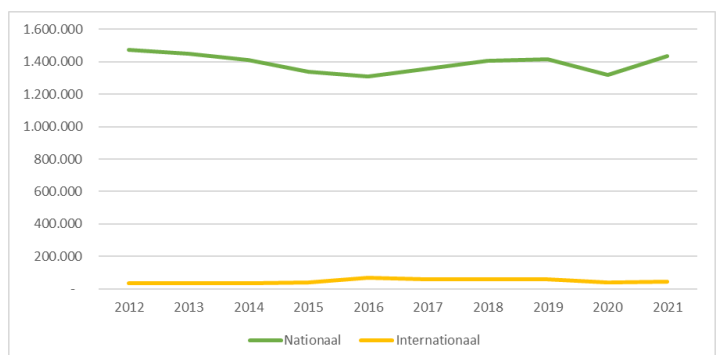
Internationale treinkilometers

Ook het internationale verkeer herstelt zich met een stijging van 12% ten opzichte van 2020. Deze stijging kan worden verklaard door een opheffing van de reisbeperkingen in 2021. Het aantal internationale treinkilometers is evenwel nog lang niet op het niveau van 2019.



Evolutie van het aantal effectieve treinpaden

De grafiek hiernaast toont de evolutie van het aantal nationale en internationale treinpaden. We zien een opmars van de nationale treinpaden, die vergelijkbaar is met de toename van de treinkilometers. Dit is ook het geval voor de evolutie van de internationale treinpaden, waar we een stijging zien van de internationale treinpaden met 12%, hetgeen vergelijkbaar is met de stijging van de internationale treinkilometers.

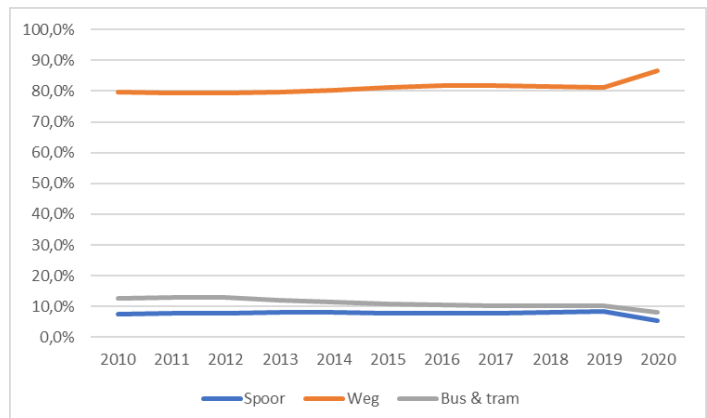


02 » DE CONCURRENTIE VAN EN IN DE SPOORWEGSECTOR

Modale aandeel van de spoorwegsector

Het modale aandeel van het spoor daalde aanzienlijk naar slechts 5,4% in 2020, terwijl het modale aandeel van de wagen sterk steeg naar 87%. Het Europese gemiddelde voor het spoor daalde eveneens naar 5,4%. In Duitsland daalde het aandeel van het spoor van 9,3% naar 6,3%; in Frankrijk van 10,3% naar 7,8% en in Nederland van 11,2% naar 7,8%.

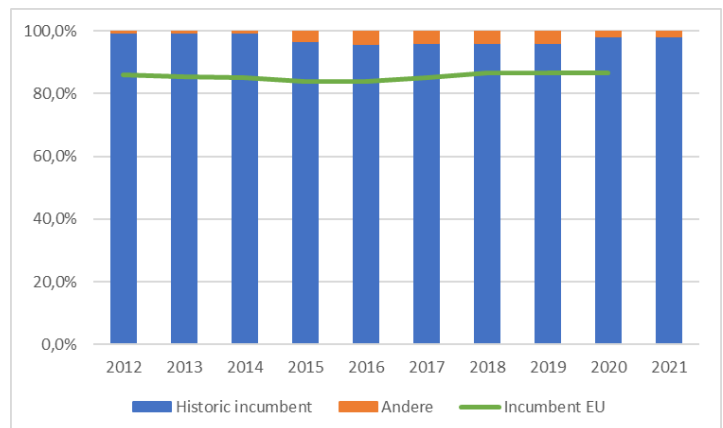
De covidcrisis verklaart zeker deze scherpe daling van het modale aandeel van het spoor. Het zal interessant zijn om te zien of het aandeel van het spoor zich in 2021 en 2022 herstelt.



Marktaandelen in de spoorwegsector

Het marktaandeel van de historische operator bleef meer dan 98%. Dit is gemakkelijk te verklaren: in 2021 was er alleen concurrentie in het segment internationaal vervoer. Dit herstelde zich lichtjes in 2021, maar blijft ver verwijderd van het niveau van 2019.

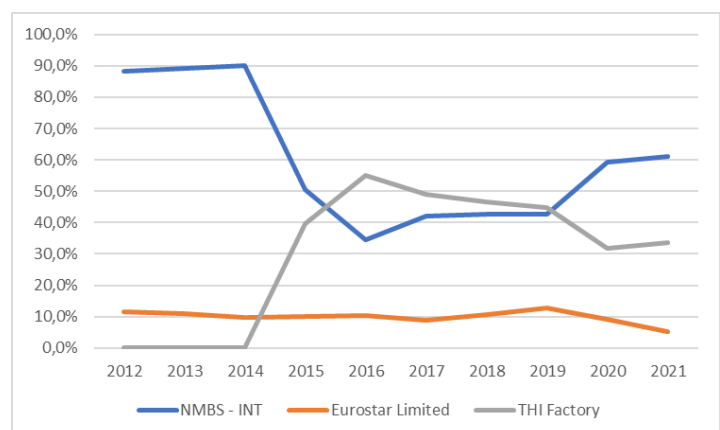
Het marktaandeel van de historische operator in Europa bedraagt gemiddeld 78% (cijfers voor 2020) tegenover 75% in 2019.



Marktaandelen in de internationale spoorwegsector

De concurrentie in het reizigersvervoer was in feite beperkt tot het internationale segment. We zien een lichte stijging van het aandeel van de NMBS en een stijging van het aandeel van Thalys. De stijging voor NMBS Internationaal en Thalys wordt verklaard door het feit dat de reisbeperkingen in continentaal Europa in 2021 sterk zijn versoepeld.

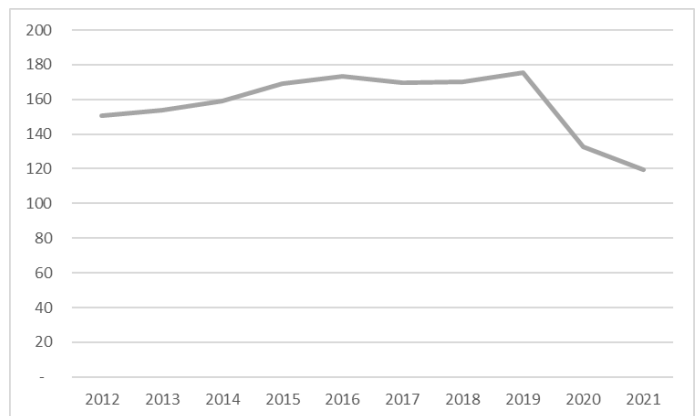
Door de zeer strenge reisbeperkingen voor het Verenigd Koninkrijk in 2021 blijft Eurostar daarentegen aanzienlijk marktaandeel verliezen.



03 » BEPAALDE INDICATOREN VAN HET REIZIGERSSEGMENT

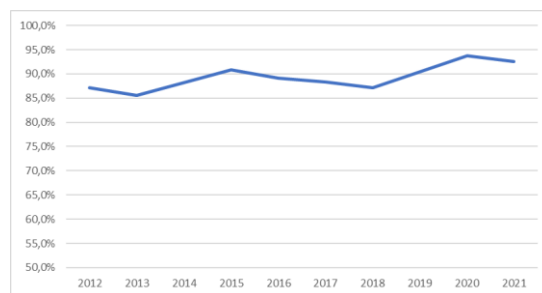
Reizigers per trein

De covidcrisis had uiteraard een invloed op het aantal reizigers (nationaal segment) per trein. Over het algemeen neemt dit cijfer in 2021 verder af, zoals blijkt uit de grafiek hiernaast met betrekking tot het nationale reizigerssegment. De daling is waarschijnlijk te wijten aan het telewerk dat door de gezondheidsmaatregelen werd opgelegd.



Stiptheid

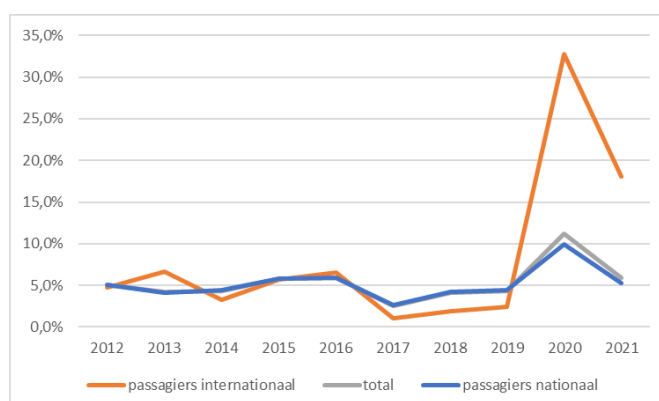
De stiptheid van de treinen bedroeg 92,62% (treinen met minder dan 6 minuten vertraging). Deze stiptheid is iets lager dan in 2020. In 2020 was de stiptheid hoger dan in de voorgaande jaren.



Snelheid

De gemiddelde snelheid bedraagt 70 km/uur, wat iets lager is dan in 2020, maar vrijwel gelijk is aan die van 2019. Het toegenomen treinaanbod heeft waarschijnlijk een geringe invloed gehad op de gemiddelde snelheid op het net.

Aandeel niet-effectieve treinkilometers



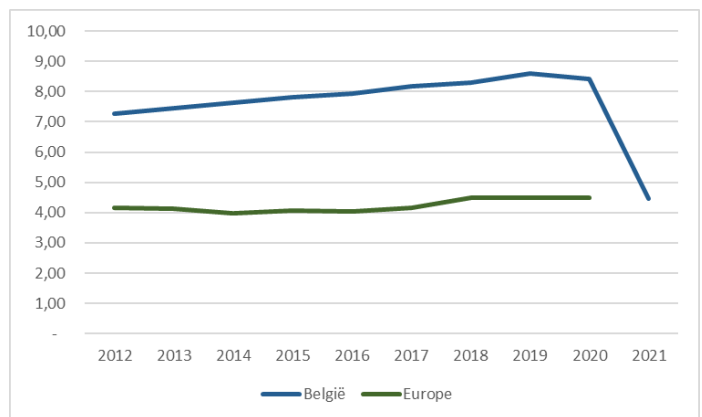
Het aandeel niet-effectieve treinkilometers daalde sterk en ligt nu op ongeveer hetzelfde niveau als in 2019 voor wat het nationale vervoer betreft. Het aandeel internationale niet-effectieve treinkilometers blijft daarentegen hoog, zij het dat het aanzienlijk afneemt. Dit wordt verklaard door het feit dat het internationale reizigersvervoer zich in 2021 nog niet volledig herstelde doordat de reisbeperkingen een deel van het jaar aanhielden.

04 » DE HEFFING VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR

Positie van België inzake heffingen

Het tarief per treinkilometer voor het reizigersvervoer bedroeg **€ 4,46 per treinkilometer**. Deze heffing is **45% lager dan in 2020**.

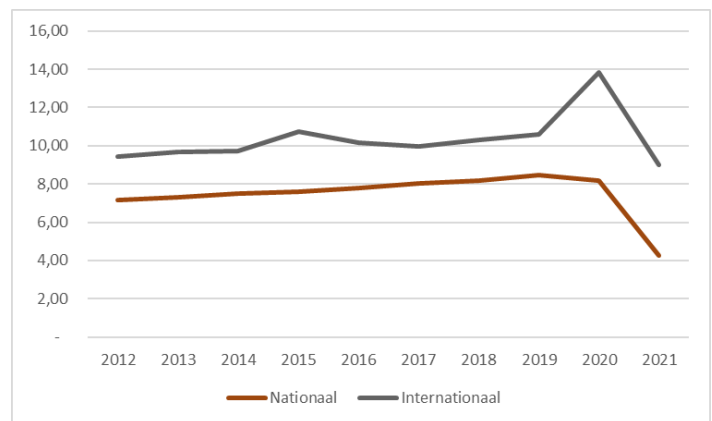
In 2020 bedroeg het Europese gemiddelde **€ 4,34 per treinkilometer**. De heffing bedroeg € 2,12 per treinkilometer in Nederland, € 2,24 per treinkilometer in Luxemburg, € 5,50 in Duitsland en € 9,17 in Frankrijk.



Evolutie van de tarieven per treinkilometer

De heffingen voor treinen in het nationale segment bedroegen **€ 4,25 euro per treinkilometer**. De heffingen in het nationale segment daalden met bijna 50%. Deze daling in 2021 wordt verklaard door de nieuwe tariefstructuur in het kader van de steun aan de spoorwegsector.

Voor het segment hogesnelheidstreinen bedroegen de heffingen € 11 per treinkilometer (een daling van 12% naar het niveau van in 2019). Meer in het algemeen bedroegen de heffingen voor het internationale segment **€ 9 per treinkilometer**, een daling van 35% ten opzichte van 2020 en van 15% ten opzichte van 2019.



Aandeel van de heffingen in de opbrengsten van de infrastructuurbeheerder

De reizigersheffingen in 2021 bedroegen in **totaal 383,7 miljoen** of 92,8% lager dan in 2020. Het aandeel reizigersheffingen in de totale heffingen is iets hoger dan het aandeel treinpaden dat aan het reizigerssegment werd toegewezen, namelijk 87%. De grafiek hiernaast toont de evolutie van de verdeling van de opbrengsten met een zeer grote toename van het aandeel subsidies. **Het bedrag van de heffingen vertegenwoordigt 25,6% van de opbrengsten van Infrabel.**

