

Kwalitatieve marktmonitoring: samenvatting van de resultaten van de enquête uitgevoerd bij kandidaten

Disclaimer

Dit verslag beschrijft de meningen van de deelnemers aan de door de Dienst Regulering georganiseerde enquête en verbindt de Dienst Regulering geenszins.

1. Inleiding - Methodologie

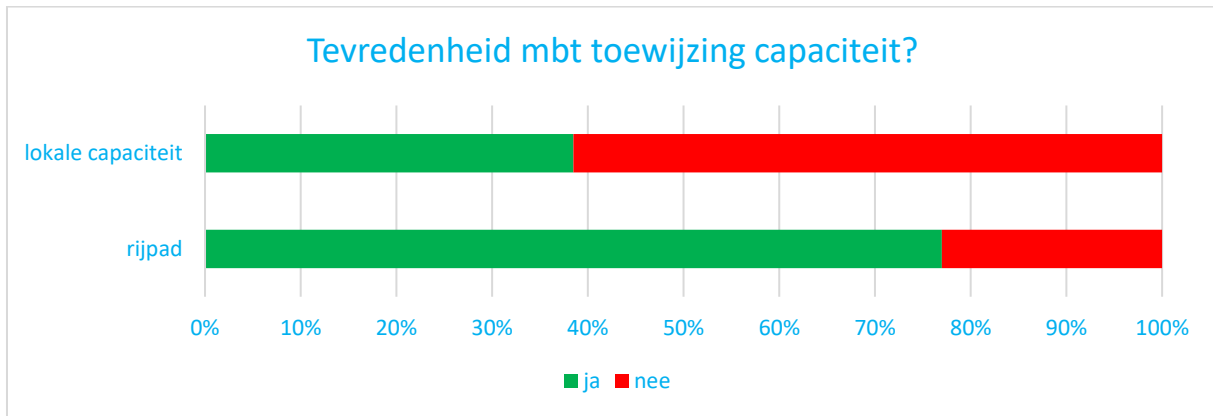
In het kader van zijn wettelijke verplichtingen houdt de Dienst Regulering regelmatig enquêtes onder de actoren in de spoorwegsector om onder meer naar hun mening te peilen over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt en de dienstvoorzieningen.

In dit verband hebben twaalf in België aanwezige spoorwegondernemingen en één kandidaat niet-spoorwegonderneming een vragenlijst beantwoord. Deze enquête werd aangevuld met ontmoetingen met verschillende gesprekspartners.

In dit verslag wordt getracht een samenvatting te geven van de ontvangen antwoorden en de uitwisselingen die de Dienst Regulering met de spoorwegondernemingen heeft gehad. De thema's die bij deze uitwisselingen aan bod kwamen, zijn de volgende:

- 🔹 de toewijzing van infrastructuurcapaciteit;
- 🔹 de dienstvoorzieningen;
- 🔹 de energiekosten;
- 🔹 de beschikbaarheid van treinbestuurders;
- 🔹 het rollend materieel;
- 🔹 de netverklaring;
- 🔹 de tariefstructuur van de infrastructuurheffingen;
- 🔹 de prioriteiten voor de spoorweginvesteringen.

2. Toewijzing en beschikbaarheid van capaciteit



Rijpaden

Uit de enquête blijkt dat 77% van de ondernemingen redelijk tevreden is over de toewijzing van rijpaden. Sommige ondernemingen menen echter dat er verbeteringen kunnen worden aangebracht om de robuustheid van de toegewezen paden te verbeteren. Bepaalde spoorwegondernemingen vinden dat het aangewezen is om de procedures te formaliseren wanneer er alternatieve paden worden toegewezen ter vervanging van geschrapte paden. 60% van de ondervraagde ondernemingen is van mening dat het opportuun zou zijn als zij toegang zouden hebben tot een instrument waarmee zij kunnen weten welke capaciteit op een bepaald moment op het netwerk beschikbaar is. Dit verzoek werd al uitgesproken in de enquête die de Dienst Regulering in 2014 heeft uitgevoerd. De meeste spoorwegondernemingen uitten hun ongenoegen wanneer werken het gebruiksproces van gevraagde treinpaden verstoorden en de beschikbare capaciteit verminderden. De manier waarop de infrastructuurbeheerder de gevolgen van de werken beheerde, wordt alom bekritiseerd.

De redenen voor de ontevredenheid zijn velerlei en betreffen voornamelijk volgende aspecten:

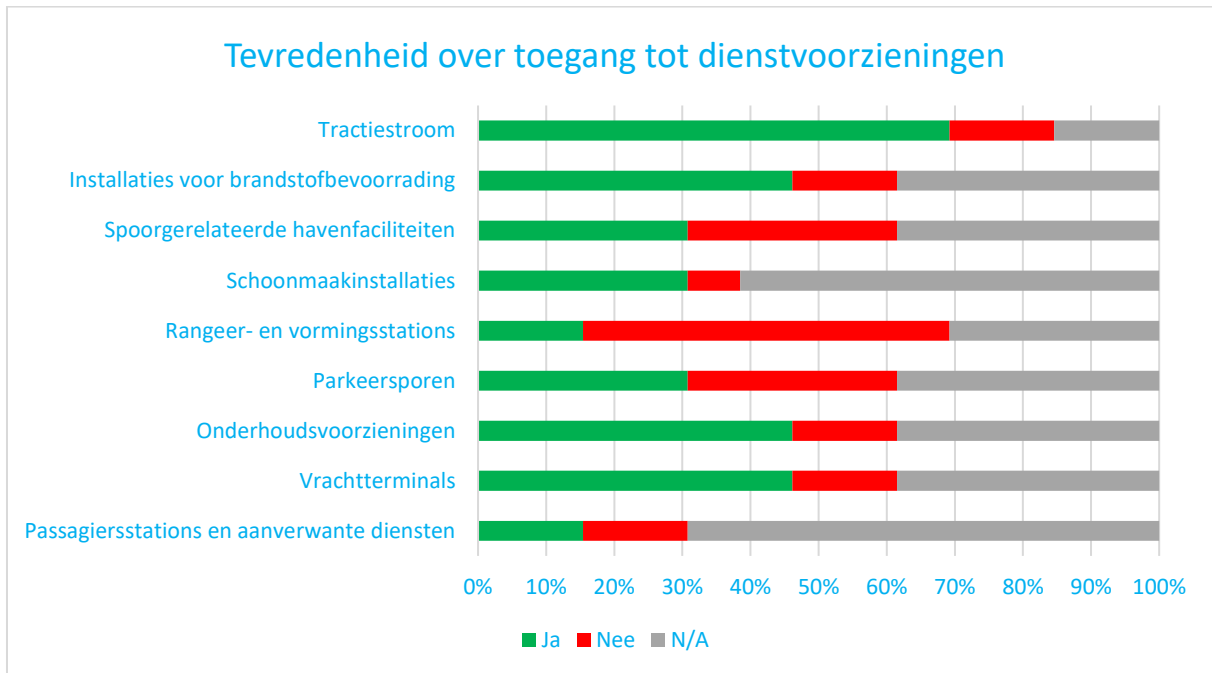
- ⤴ bij de toewijzing van capaciteit wordt er een te grote voorkeur gegeven aan het onderhoud van de lijnen;
- ⤴ er wordt een moeilijk te begrijpen onderscheid gemaakt tussen reizigers- en goederenvervoer;
- ⤴ er is sprake van een ongelijke behandeling van grote en kleine operatoren;
- ⤴ de infrastructuurbeheerder houdt onvoldoende rekening met de economische gevolgen van een capaciteitsweigering;
- ⤴ er zijn geen financiële gevolgen voor de infrastructuurbeheerder bij het schrappen van rijpaden.

Lokale capaciteit

Wat de lokale capaciteit betreft, laten de enquêteresultaten een verslechtering van de tevredenheid zien ten opzichte van 2014. In 2014 waren de meeste spoorwegondernemingen tevreden over de beschikbaarheid van deze capaciteit. Uit de huidige enquête blijkt dat meer dan 60% van de ondernemingen ontevreden is over de toewijzing van lokale capaciteit. Het beheer van de lokale capaciteit en de beschikbaarheid ervan in de haven van Antwerpen werden als problematisch aangemerkt. De lokale infrastructuur waarvoor de spoorwegondernemingen een gebrek aan capaciteit vaststellen, omvatten ook rangeer- en vormingsstations en rangeersporen.

3. Dienstvoorzieningen

Toegang tot de dienstvoorzieningen

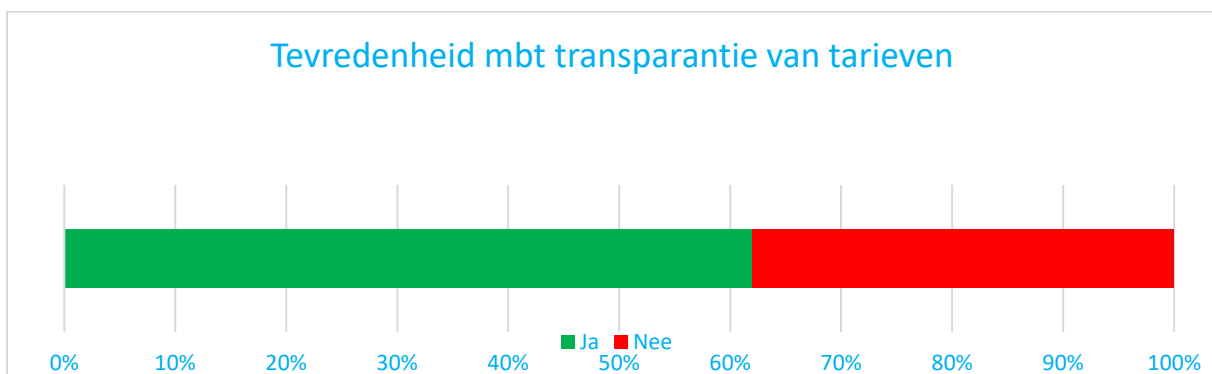


Een grote meerderheid van de spoorwegondernemingen is relatief tevreden over de toegang tot dienstvoorzieningen, met drie belangrijke nuances:

- ⤴ Passagiersstations: de helft van de kandidaten die actief zijn op de markt van het reizigersvervoer uitten hun ontevredenheid: een gebrek aan klantgerichtheid en flexibiliteit, moeilijkheden bij het autonoom beheer van de aangeboden ruimte, soms verzadiging.
- ⤴ De rangeer- en vormingsstations: een meerderheid van de spoorwegondernemingen is ontevreden omwille van een gebrek aan capaciteit en transparantie.
- ⤴ De parkeersporen: de geuite ontevredenheid is het gevolg van een gebrek aan capaciteit.

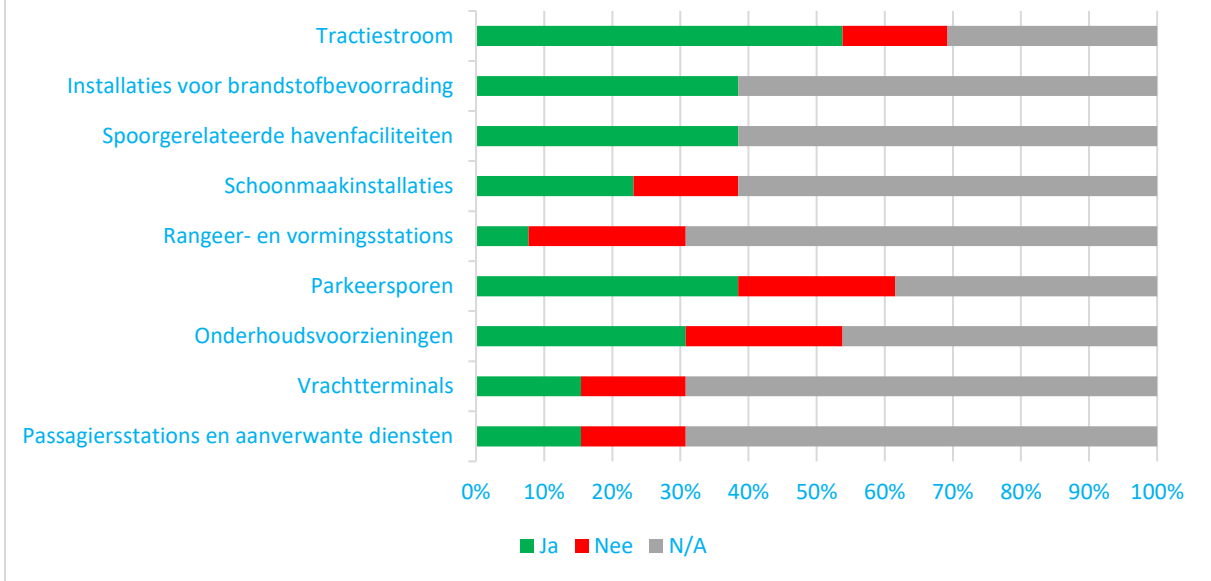
Tarieven dienstvoorzieningen

Zoals uit onderstaande grafiek blijkt, is meer dan 60% van de spoorwegondernemingen globaal genomen tevreden over de transparantie van de tarieven voor dienstvoorzieningen.



De enquête tekent echter een meer gemengde tevredenheid op voor bepaalde soorten voorzieningen.

Tevredenheid tarificatie dienstvoorzieningen



Voor de volgende dienstvoorzieningen is de tevredenheid over het niveau van de heffing relatief laag:

- de reizigersstations, waar de helft van de ondernemingen die zich uitsprak ontevreden was;
- de vrachterminals, waar ook de helft van de ondernemingen ontevreden was;
- de werkplaatsen, waar een derde van de ondernemingen die zich uitsprak ontevreden was;
- de rangeer- en vormingsstations, waar twee derde van de ondernemingen die zich uitsprak ontevreden was. Dit betekent dat een meerderheid van de spoorwegondernemingen voor dit type voorzieningen tevreden is noch over de toegang noch over de tarifiering;
- wat de parkeersporen betreft, is een grote minderheid ontevreden over het niveau van de heffing;
- de wasinstallaties, waar bijna 40% van de ondernemingen die zich uitsprak ontevreden is over de tarifiering.

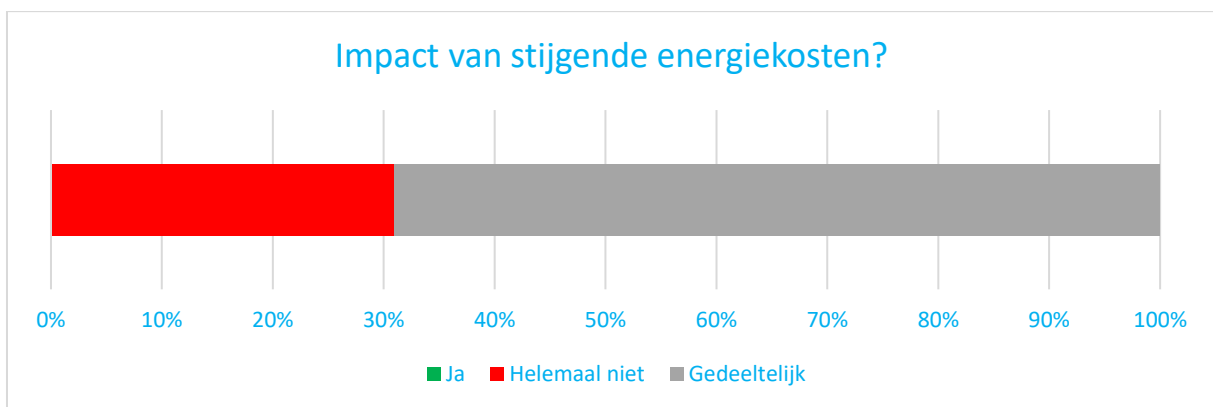
In het in 2017 gepubliceerde rapport hadden de kandidaten al hun ongenoegen geuit met betrekking tot de tarieven voor dienstvoorzieningen.

4. Energiekosten

Sinds eind 2021 kennen we een sterke stijging van de energieprijzen.

Energie is een belangrijke kostenpost voor de spoorwegondernemingen. Sinds het uitbreken van de energiecrisis hebben de stijgende energiekosten vaak geleid tot een verdubbeling van het aandeel van deze kosten in de totale kosten van de spoorwegondernemingen. Doorgaans vertegenwoordigen deze kosten 10-20% van de totale operationele kosten.

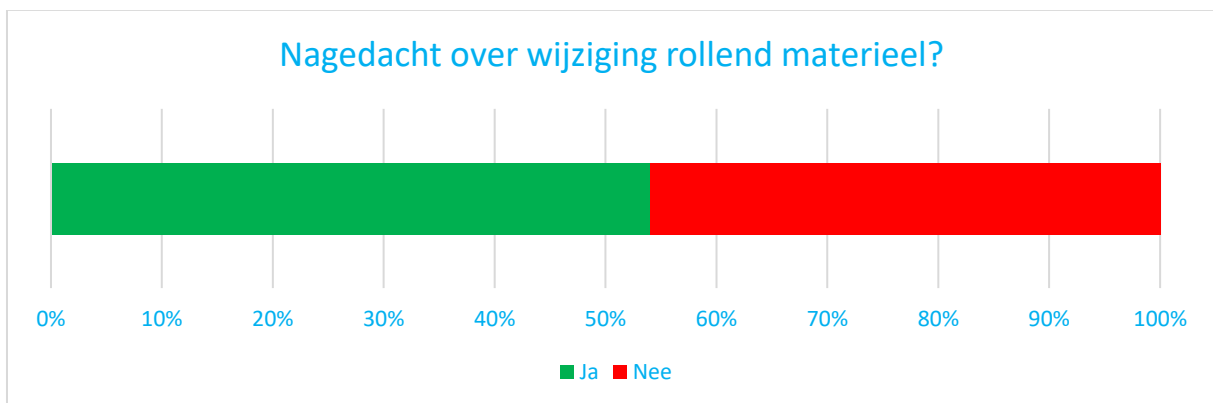
Uit de uitwisselingen bleek dat geen enkele spoorwegonderneming in staat is om de volledige stijging van de energiekosten aan haar klanten door te rekenen. Meer dan een kwart kon ze helemaal niet doorrekenen en bijna 70% kon ze gedeeltelijk doorrekenen.



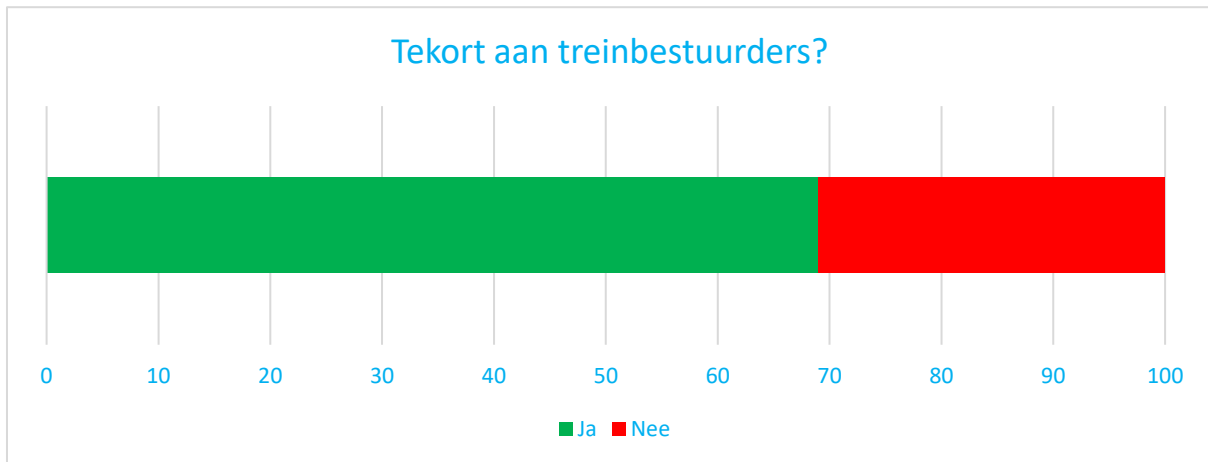
De spoorwegondernemingen hebben verklaard dat de stijging een significante impact heeft gehad op hun contractuele en commerciële relaties, met name wat de volgende aspecten betreft:

- 🔗 sommigen hebben hun contracten moeten aanpassen;
- 🔗 sommigen zagen hun klanten hun contractuele relatie stopzetten;
- 🔗 ten slotte hebben sommige industriële klanten de ondernemingen verzocht om het type rollend materieel te wijzigen.

Bovendien heeft deze crisis meer dan de helft van de ondervraagde ondernemingen ertoe aangezet na te denken over hun rollend materieel. Veel ondernemingen willen het aandeel van hun thermisch rollend materieel terugbrengen ten gunste van elektrisch of hybride aangedreven materieel.



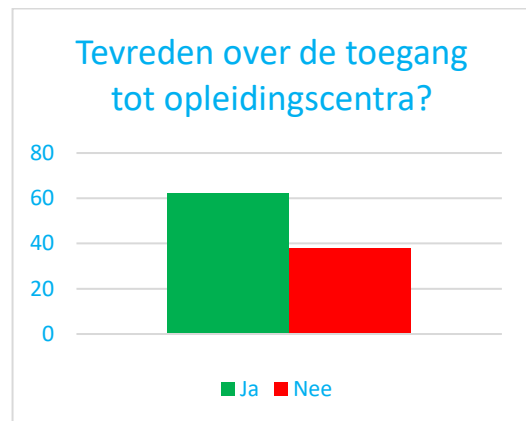
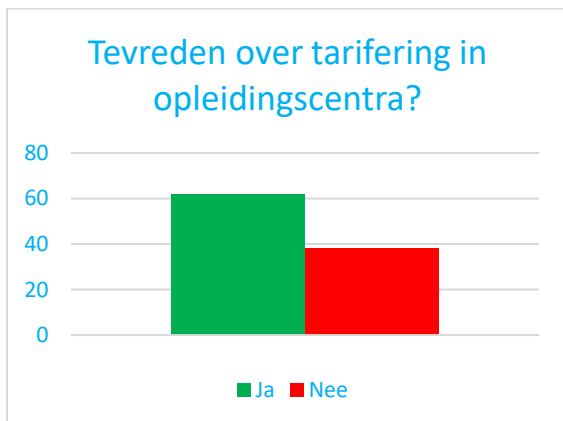
5. Treinbestuurders



De problematiek van beschikbaarheid van treinbestuurders is een punt dat de spoorwegondernemingen grote zorgen baart. Zoals uit bovenstaande grafiek blijkt, ondervindt bijna 70% van de ondervraagde ondernemingen een tekort aan treinbestuurders. Al in 2014 klaagden spoorwegondernemingen over een gebrek hieraan.

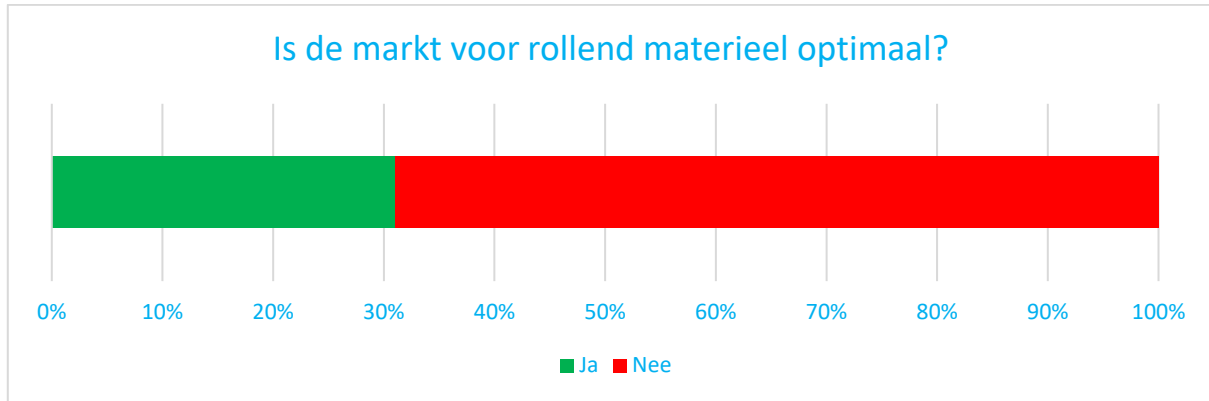
Anderzijds is meer dan 60% van de ondernemingen tevreden over de toegang tot opleidingscentra en de tarifiering daarvan. Bovendien is twee derde van de spoorwegondernemingen tevreden over de duur van de opleiding.

Twee spoorwegondernemingen betreurden dat er in België geen onafhankelijk openbaar opleidingscentrum voor treinbestuurders bestaat.



6. Rollend materieel en de beoordeling van het homologatieproces

Bijna 70% van de spoorwegondernemingen meent dat de markt voor rollend materieel niet optimaal is.



De antwoorden zijn echter zeer uiteenlopend naargelang het marktsegment. In het marktsegment vrachtvervoer meent 78% van de spoorwegondernemingen dat de markt niet optimaal is. In het passagierssegment daarentegen vindt de helft van de spoorwegondernemingen of kandidaten dat de markt niet optimaal is.

Er is een aanzienlijk verschil in de perceptie van het tekort aan rollend materieel tussen de segmenten goederenvervoer en reizigersvervoer.

In het vrachtvervoer voelt 89% van de spoorwegondernemingen een tekort aan tractiematerieel. Eén spoorwegmaatschappij heeft zelfs aangegeven dat het momenteel onmogelijk is om zich in België een gehomologeerde diesellocomotief aan te schaffen.

Voor het segment van het reizigersvervoer lijkt het tekort minder nijpend. De helft van de betrokken spoorwegondernemingen meldt echter een tekort aan hogesnelheidstreinen.

Dit gepercipieerd tekort is niet nieuw. In 2014 klaagden de spoorwegondernemingen immers al, zij het in mindere mate, over de geringe beschikbaarheid van rollend materieel.

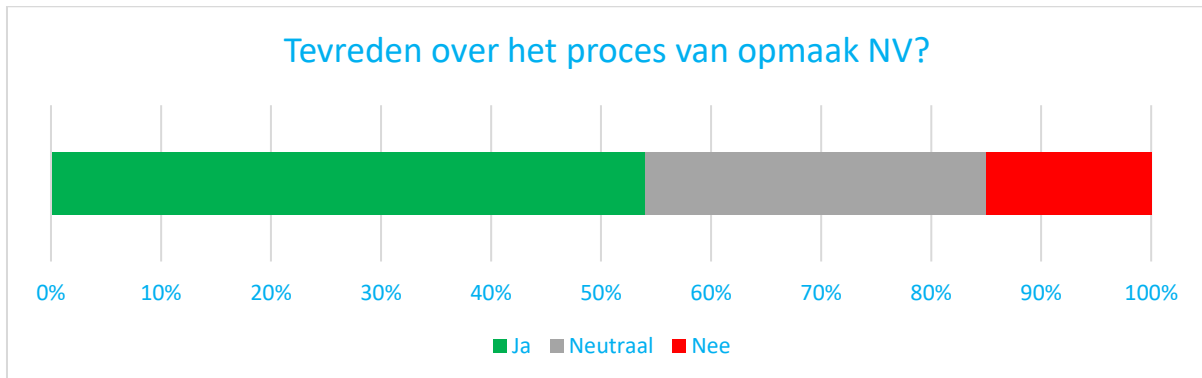
Wanneer ondernemingen wordt gevraagd naar manieren om marktfalen aan te pakken, wordt de nadruk gelegd op de homologatieprocessen voor rollend materieel. De spoorwegondernemingen wijzen ook op een probleem met de kosten voor bepaalde uitrusting zoals ETCS en betreuren dat er nauwelijks een tweedehandsmarkt is.

De meeste spoorwegondernemingen vinden dit homologatieproces complex, tijdrovend, ondoorzichtig en onduidelijk, vooral wanneer ze dit vergelijken met wat er in andere landen gebeurt. Er moet op gewezen worden dat een minderheid van de spoorwegondernemingen tevreden is over dit proces. De duur van dit homologatieproces is van invloed op de beschikbaarheid van het materieel want de levertijden voor rollend materieel in het algemeen en voor veiligheidssystemen in het bijzonder zijn lang.

7. Netverklaring

De wijze waarop de netverklaring werd opgemaakt en de uiteindelijke inhoud ervan roept bij de spoorwegondernemingen tegengestelde reacties op.

Het proces voor de opmaak van de NV 2023

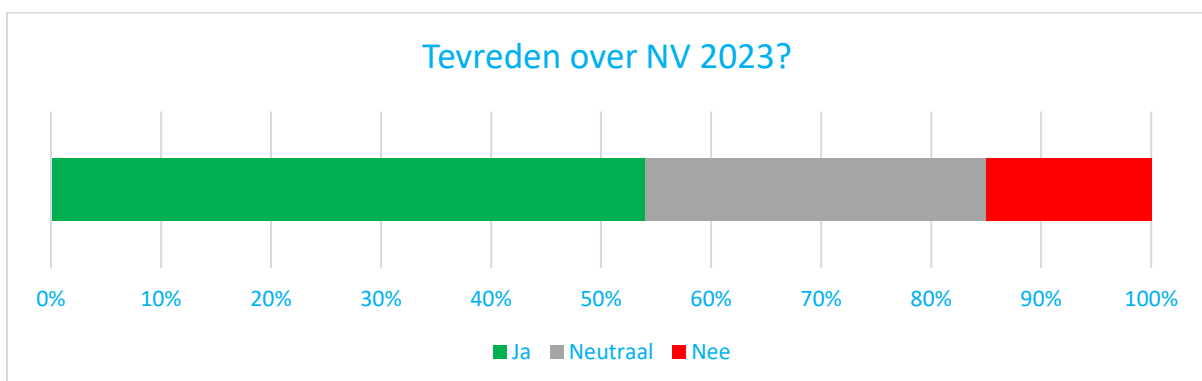


Iets meer dan de helft van de spoorwegondernemingen is tevreden over het proces voor de opmaak en uitwerking, zoals blijkt uit bovenstaande grafiek. Een kleine minderheid van de ondervraagde spoorwegondernemingen is helemaal niet tevreden over dit proces.

In de interviews geven veel ondernemingen aan dat het raadplegingsproces niet optimaal is. Sommigen betreuren een gebrek aan klantgerichtheid. Niettemin is er een verbetering ten opzichte van 2014, toen de meeste spoorwegondernemingen van mening waren dat het proces voor de uitwerking te weinig ruimte liet voor overleg.

Er werden suggesties ter verbetering gedaan, zoals het beter rekening houden met de opmerkingen die de spoorwegondernemingen in de consultatierondes hebben gedaan, of nog de mogelijkheden van internationale tarifiering, het internationale aspect welke beter in aanmerking moeten worden genomen. Anderzijds zijn de grote spoorwegondernemingen van mening dat er ook met hun specifieke kenmerken rekening moet worden gehouden.

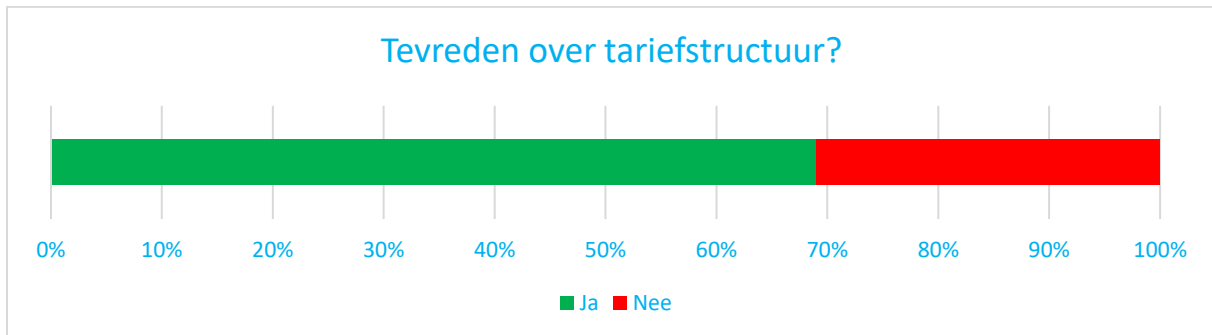
De inhoud van de NV 2023



Meer dan de helft van de bevroegde ondernemingen is tevreden over het definitieve document voor de dienstregeling 2023. In de door de Dienst Regulering gevoerde interviews betreurden sommige ondernemingen wel het onevenwichtige karakter van het proces voor de uitwerking van de NV, gelet op de rechten en plichten van elke partij, en over een zeker gebrek aan samenhang.

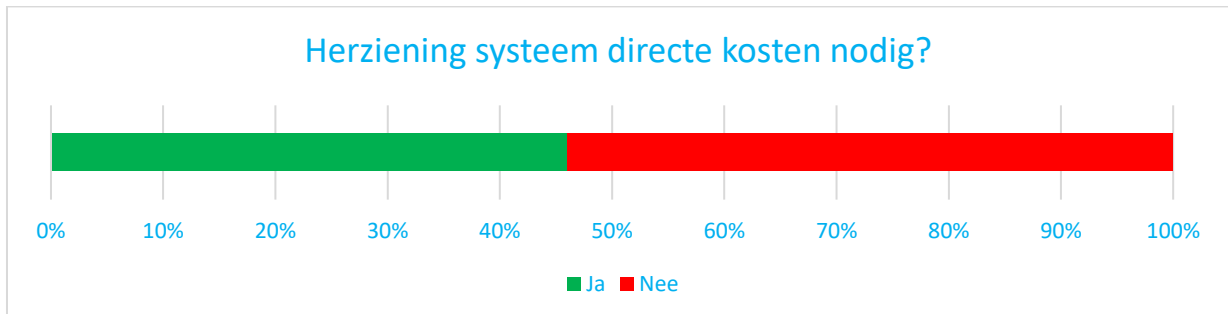
8. De tariefstructuur

Meer dan twee derde van de spoorwegondernemingen is tevreden met de nieuwe tariefstructuur, zoals blijkt uit onderstaande grafiek. Dit is een grote vooruitgang ten opzichte van 2014, toen er een algemene ontevredenheid werd geuit.



Achter deze schijnbare tevredenheid gaan echter verschillen schuil. De tevredenheid is veel meer gemengd in het reizigerssegment. Sommige spoorwegondernemingen betreuren dat de tarieven niet variëren naargelang de prestaties van de infrastructuurbeheerder. Er wordt enige ontevredenheid geuit met betrekking tot de berekening van de toeslagen (mark-ups) en de houdbaarheid daarvan.

Ten slotte is, zoals uit onderstaande grafiek blijkt, bijna de helft van de spoorwegondernemingen van mening dat de berekeningswijze voor de directe kosten in een meer concurrerende zin, kortom naar beneden, moet worden herzien. Sommige spoorwegondernemingen wezen erop dat het niveau van de directe kosten in België hoger lag dan in Duitsland of Nederland.



Voorts vindt minder dan de helft van de bevroegde ondernemingen de tariefformule transparant en geven vijf ondernemingen geen commentaar. Ten slotte vindt iets meer dan de helft van de bevroegde ondernemingen (die hun mening geven) dat het niveau van de heffingen aanvaardbaar is ten opzichte van de andere landen, terwijl iets minder dan de helft van de ondernemingen van mening is dat dit niet zo is.

9. Overige zaken die in het interview naar voor kwamen

Uit te voeren investeringen om het modale aandeel van het spoor te verdubbelen

In het algemeen vinden de ondernemingen dat de netwerkcapaciteit moet worden uitgebreid. Meer in het bijzonder worden de volgende ideeën voorgesteld:

- 🔗 de modernisering van de haveninfrastructuur;
- 🔗 de modernisering van de grensovergangen;
- 🔗 de uitbreiding van het aantal sporen in bepaalde zones met een hoge verkeersdichtheid;
- 🔗 investeringen om bottle necks weg te nemen;
- 🔗 investeringen in het onderhoud van het netwerk;
- 🔗 de capaciteitsopbouw in bepaalde vormingsbundels;
- 🔗 het elektrificeren van alle sporen;
- 🔗 de verbetering van de infrastructuur om de gemiddelde snelheid van het verkeer te verhogen;
- 🔗 investeringen in digital capacity management

Concurrentievermogen van het spoor

Meerdere spoorwegondernemingen zijn van mening dat de spoorwegsector niet dezelfde concurrentievoordelen geniet als het wegvervoer (level playing field). Niet alle kosten in verband met het gebruik van de infrastructuur worden op dezelfde wijze doorgerekend al naargelang het gaat om weg- of spoorvervoer. Evenzo worden de milieukosten van het vervoer in het wegvervoer onvoldoende doorgerekend. Dit zou dus het concurrentievermogen van de spoorwegsector dan ook schaden. Sommige spoorwegondernemingen vinden dat men de verschillende vervoerswijzen zou moeten reguleren en dat de economische en ecologische kosten van elke vervoerswijze voor de samenleving zouden moeten worden geëvalueerd.

Voorts beschouwen verscheidene spoorwegondernemingen het intermodaal vervoer als een belangrijke motor voor de groei van het spoorvervoer.

Single wagon load versus bloktreinen

Bloktreinen zijn duidelijk winstgevender voor de spoorwegondernemingen dan treinen die uit aparte wagonladingen bestaan. Sommige spoorwegondernemingen zijn echter van mening dat een toename van het modale aandeel van het spoor onvermijdelijk het behoud en de ontwikkeling van aparte wagonladingen vereist en dit zonder daarom de rentabiliteit van de spoorwegondernemingen aan te tasten.

Problematiek van de noodtreinen

Sommige spoorwegondernemingen betreuren het dat Infrabel geen noodtreinen organiseert, in tegenstelling tot andere infrastructuurbeheerders (Frankrijk, Duitsland, Nederland, enz.).