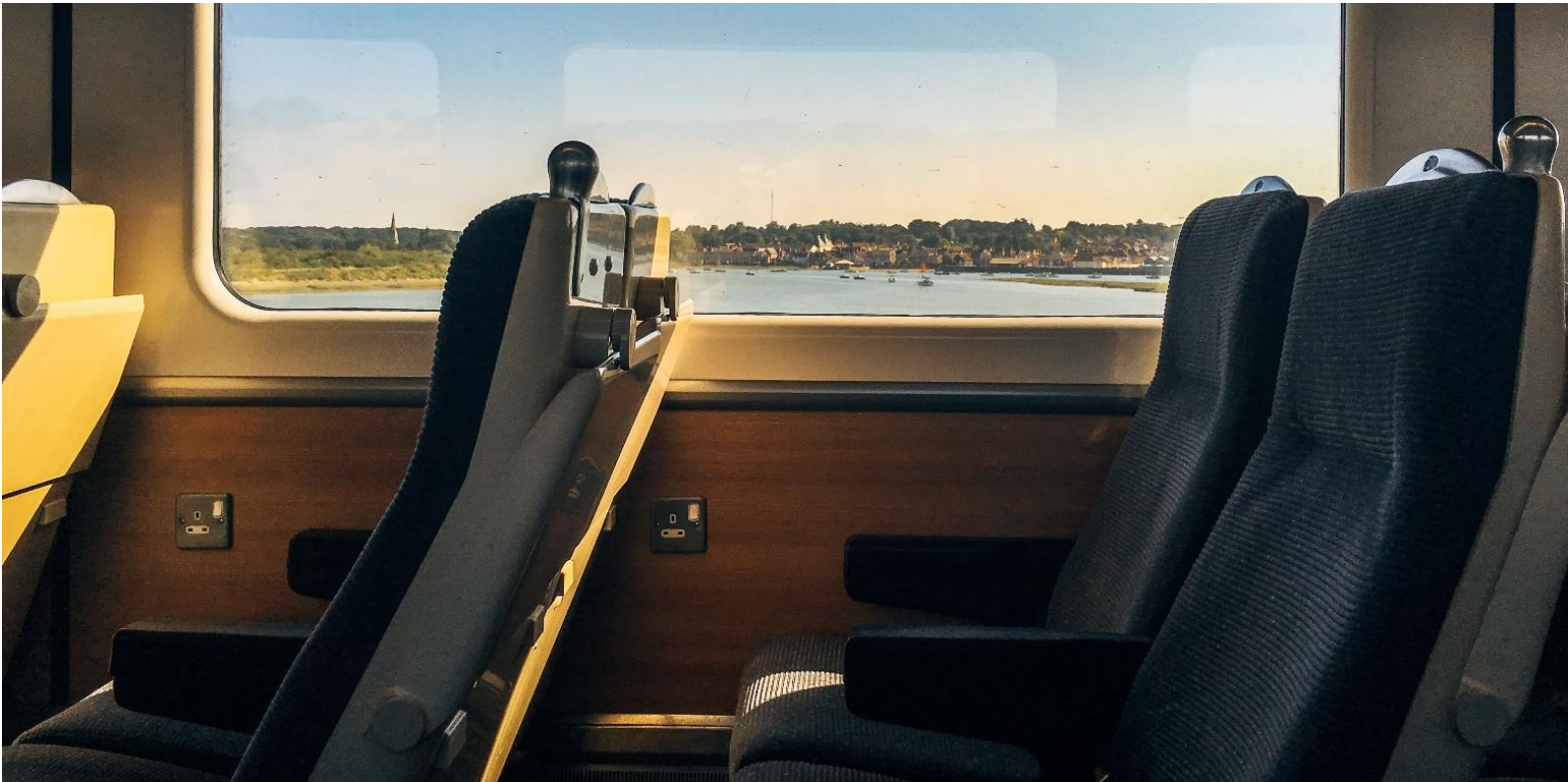




Dienst Regulering van het
Spoorwegvervoer en van de Exploitatie
van de Luchthaven Brussel-Nationaal



MARKT MONITOR REIZIGERSVERVOER PER SPOOR – CIJFERS 2022

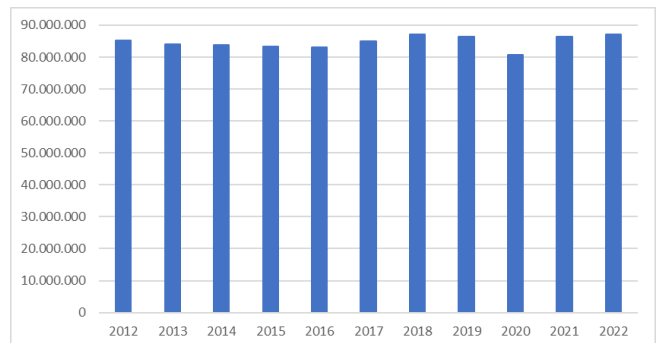
- 01 » DE EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER PER SPOOR**
- 02 » DE CONCURRENTIE VAN EN IN DE SPOORWEGSECTOR**
- 03 » BEPAALDE INDICATOREN VAN HET REIZIGERSSEGMENT**
- 04 » TARIFICATIE VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR**

01 » DE EVOLUTIE VAN HET REIZIGERSVERVOER PER SPOOR

Evolutie van de treinkilometers

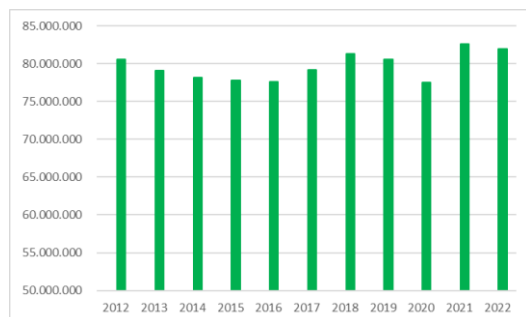
In 2022 werden er 87,15 miljoen treinkilometers afgelegd. Dit betekent een groei van 1% ten opzichte van 2021. De stijging is grotendeels toe te schrijven aan het herstel van het internationale segment. Het pré-covidniveau werd gehaald en zelfs overschreden (+0,75%).

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



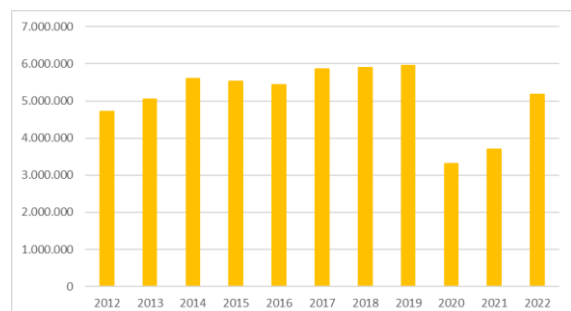
Nationale treinkilometers

De evolutie van het aantal nationale treinkilometers kende een terugloop ten opzichte van 2021 met een lichte daling van 0,8% na de piek van 2021. Niettemin blijft het jaar 2022 toch op een erg hoog niveau ten opzichte van wat er sinds 2012 werd waargenomen. Bovendien werd er een sterke toename van het aantal NMBS-reizigers opgetekend.



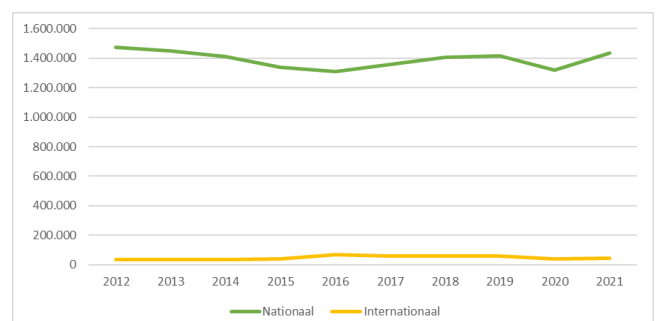
Internationale treinkilometers

Ook het internationale verkeer herstelt zich bijzonder sterk met een stijging van 40% ten opzichte van 2021. Er kan worden opgetekend dat deze tendens in de toename van het internationaal verkeer zich in 2023 (eerste semester) voortzet. De cijfers van 2022 zijn nog verwijderd van het pre-covid niveau (-13%).



Evolutie van het aantal effectieve treinpaden

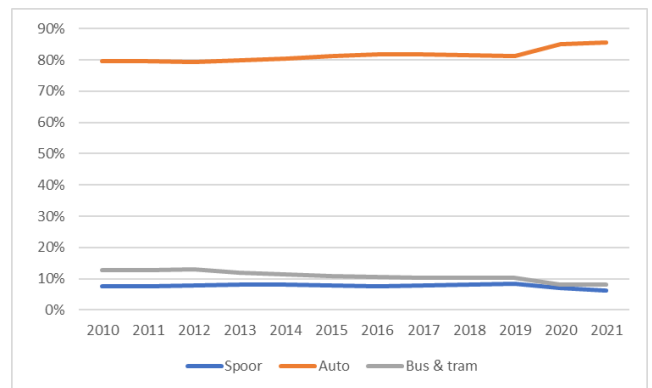
De grafiek hiernaast toont de evolutie van het aantal nationale en internationale treinpaden. We zien een daling van de nationale treinpaden met 2,3%. Er is daarentegen een sterke toename van het aantal internationale treinpaden met 26%. Globaal genomen zien we een lichte daling met 1,5% van de treinpaden.



02 » DE CONCURRENTIE VAN EN IN DE SPOORWEGSECTOR

Modale aandeel van de spoorwegsector

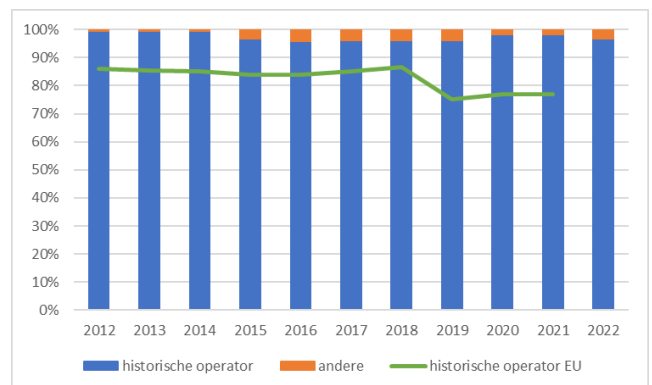
Het modale aandeel van het spoor is in 2021 licht gedaald om te eindigen op 6,2%. Het is nog ver verwijderd van het niveau van 2019. Het modale aandeel van de auto is licht gestegen en bereikt 85,6%. Het Europese gemiddelde voor het spoor vertoont een lichte stijging en ligt op 6%. In de buurlanden is de evolutie van het spoor gunstiger: in Duitsland ging het aandeel van het spoor van 6,3% naar 6,5%; in Frankrijk van 7,8% naar 9,1% en in Nederland van 7,8% naar 8,4%.



Marktaandelen in de spoorwegsector

Het marktaandeel van de historische operator is licht gedaald naar 96,8%. Dit wordt verklaard door een relatief herstel bij Eurostar en Thalys in de internationale sector. Zo vermenigvuldigt Thalys zijn aantal treinkilometers met 1,8 en Eurostar met 2,7.

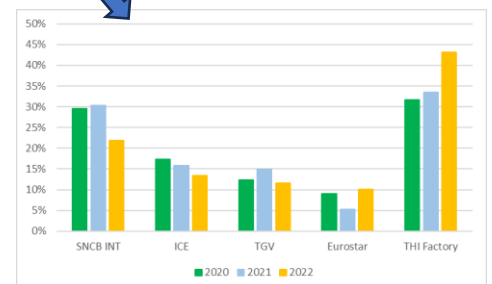
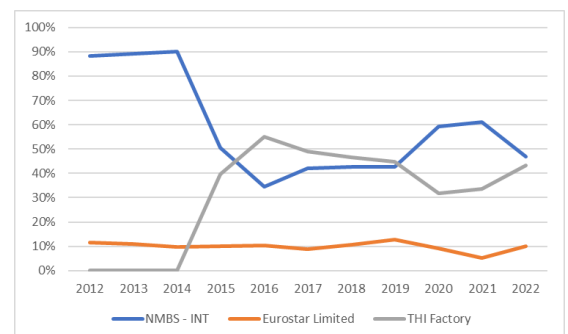
Het marktaandeel van de historische operator in Europa bedraagt gemiddeld 77% (cijfers voor 2021).



Marktaandelen van het internationaal verkeer

De concurrentie in het reizigersvervoer is in de feiten beperkt tot het internationale segment. We zien een herstel bij Eurostar dat zijn marktaandeel ten opzichte van 2021 verdubbelt, en de voortzetting van het herstel bij Thalys. Dit herstel bij Eurostar en Thalys leidt automatisch tot een terugval van het marktaandeel van de NMBS dat tot ver onder de grens van 50% terugvalt.

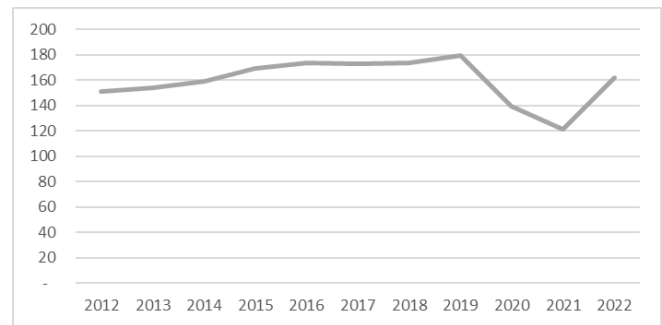
Er moet worden opgemerkt dat het NMBS-aandeel een divers aanbod omvat. Het omvat het verkeer dat rechtstreeks door de NMBS wordt geëxploiteerd (inclusief ÖBB geëxploiteerd onder de vergunning van de NMBS), maar ook het verkeer van ICE en TGV France. De pure NMBS-treinen (ICE en TGV uitgezonderd) vertegenwoordigen slechts 47% van de treinen die in het NMBS-aandeel zijn geregistreerd. Het is daar dat we een significante daling van het marktaandeel van de NMBS in strikte zin vaststellen van 30% tot 22%.



03 » BEPAALDE INDICATOREN VAN HET REIZIGERSSEGMENT

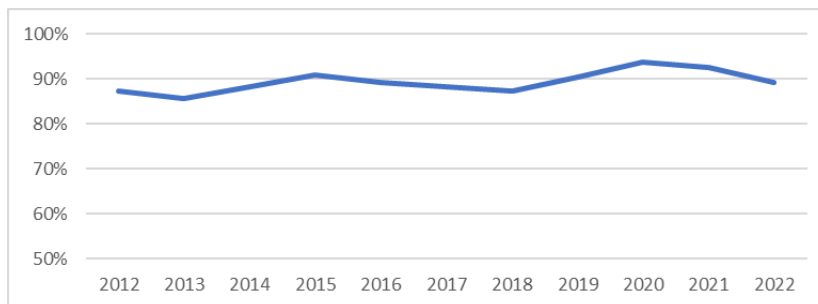
Reizigers per trein

We zien een aanzienlijk herstel van het aantal reizigers per trein. Dit aantal ligt echter nog steeds 10% lager dan dat van 2019. Dit lagere aantal kan onder meer worden verklaard door een verandering in de gewoonten, met de voortgezette gewoonte om te telewerken, ook al gebeurt dit nu minder systematisch dan tijdens de gezondheidscrisis.



Stiptheid

De stiptheid van de nationale treinen (HKV) bedroeg 89,22% (treinen met minder dan 6 minuten vertraging) tegenover 92,62% in 2021. Deze stiptheid gaat sinds 2020 in dalende lijn.

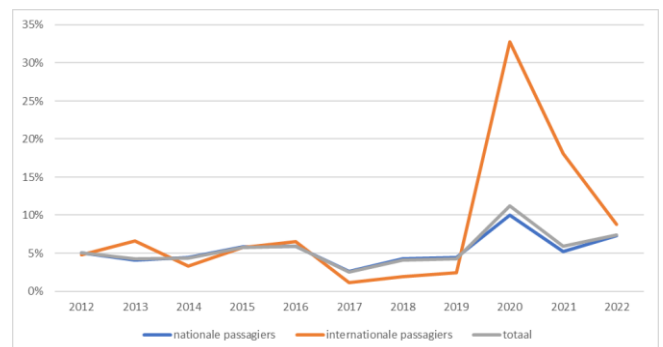


Snelheid

De gemiddelde snelheid bedraagt 70 km/uur, wat stabiel is ten opzichte van 2021, en vrijwel op hetzelfde niveau ligt als in 2019.

Aandeel niet-effectieve treinkilometers

Het aandeel niet-effectieve treinkilometers is globaal gestegen van 5,9 naar 7,4%. Deze lichte stijging is toe te schrijven aan de toename van het aandeel niet-effectieve treinkilometers in het nationale segment. Deze stijging wordt verklaard door het hogere aantal afgeschafte treinen. Deze afgeschafte treinen zijn te wijten aan een toename van het ziekteverzuim, meteorologische omstandigheden (cf. stormen), en een stijging van het aantal stakingsdagen (5 dagen in 2022 tegenover 1 in 2021).



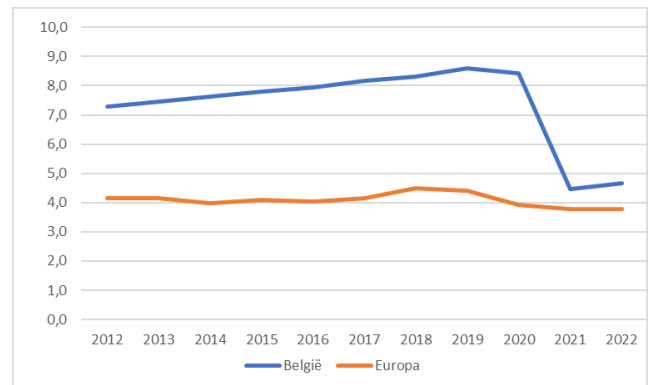
In het internationale segment daarentegen is het percentage sterk gedaald, maar nog steeds ver verwijderd van de pré-covidniveaus (2,4%).

04 » TARIFICATIE VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR

Positie van België inzake heffingen

Het gemiddelde tarief per treinkilometer voor het reizigersvervoer bedroeg **€ 4,7 per treinkilometer**. Dit bedrag van de heffing gaat **lichtjes in stijgende lijn ten opzichte van 2021, als gevolg van de inflatie**. Er moet ook worden opgemerkt, zoals hieronder wordt benadrukt, dat de stijging nog sterker was in de internationale sector.

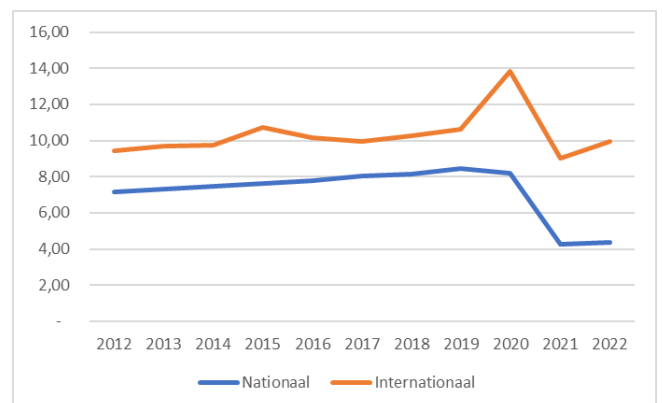
In 2021 **bedroeg het Europese gemiddelde € 3,8 per treinkilometer**. De heffing bedroeg € 2,0 per treinkilometer in Nederland, € 2,4 per treinkilometer in Luxemburg, tot € 5,2 in Duitsland en € 5,7 in Frankrijk (segment ODV).



Evolutie van de tarieven per treinkilometer

De heffingen voor treinen in het nationale segment bedroegen **€ 4,34 per treinkilometer, een stijging van 2% ten opzichte van 2021**. Dit is toe te schrijven aan de inflatie en enkele verschuivingen met betrekking tot de uren van de dag, waarvoor in sommige gevallen een hogere toeslag wordt aangerekend.

Voor het internationaal vervoer liepen de heffingen op tot € 9,97 per treinkilometer (een stijging met 11%). Voor het HST-segment bedragen de heffingen 11,51€ per treinkilometer (+5%).



Aandeel van de heffingen in de opbrengsten van de infrastructuurbeheerder

De reizigersheffingen bedroegen in 2022 een **totaal 407,4 miljoen** ofwel 94,6% van het totaalbedrag van de heffingen. Opmerkelijk is de aanzienlijke stijging van de inkomsten van Infrabel geklasseerd onder de categorie "andere". Dit is voornamelijk in het domein van de energie. **Het bedrag van de heffingen vertegenwoordigt 33% van het zakencijfer van Infrabel.**

