



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



MARKT MONITOR GOEDERENVERVOER PER SPOOR – CIJFERS 2022

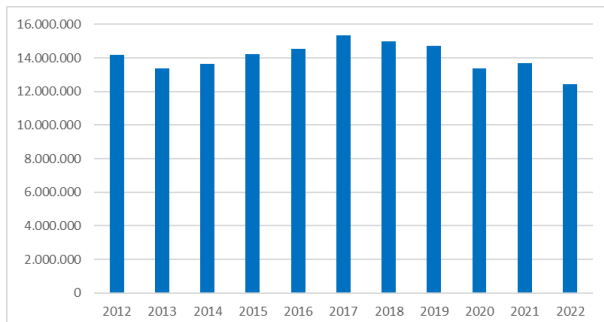
- 01 » EVOLUTIE VAN HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR**
- 02 » CONCURRENTIE IN HET SPOORVERVOER**
- 03 » ENKELE INDICATOREN VAN HET GOEDERENSEGMENT**
- 04 » TARIFICATIE VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR**

01 » EVOLUTIE VAN HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR

Evolutie van de bruto tonkm

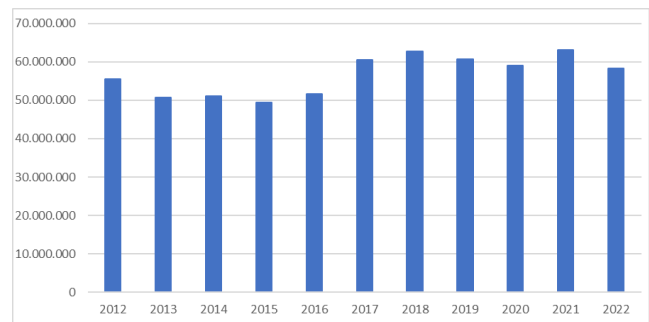
In 2022 waren er **12.418.286,83 vervoerde tonkilometers**.

Dit is een daling met **9,4% ten opzichte van 2021** en met **15,5% ten opzichte van 2019**. We zien deze dalende tendens sinds 2017.



Evolutie van de nettotonnages

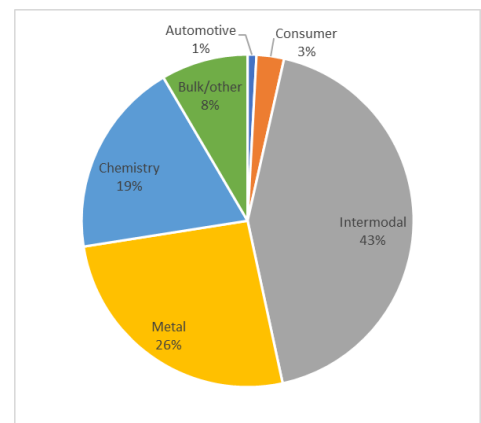
Het nettovolume van de vervoerde tonnages bedroeg **bijna 58,3 miljoen ton**, wat neerkomt op een daling met 7% ten opzichte van 2021. We zien schommelingen in dit cijfer van jaar tot jaar. Er kan worden vastgesteld dat de vervoerde tonnage op zijn laagste niveau sedert 2017 is.



Vervoerde goederen

Het gros van de vervoerde goederen (88%) is gerelateerd aan drie sectoren, namelijk de chemische industrie, de metallurgie en het intermodaal vervoer. Ondanks de daling van de vervoerde tonnages in 2022, is de aard van de vervoerde goederen daarbij relatief stabiel gebleven ten opzichte van 2021.

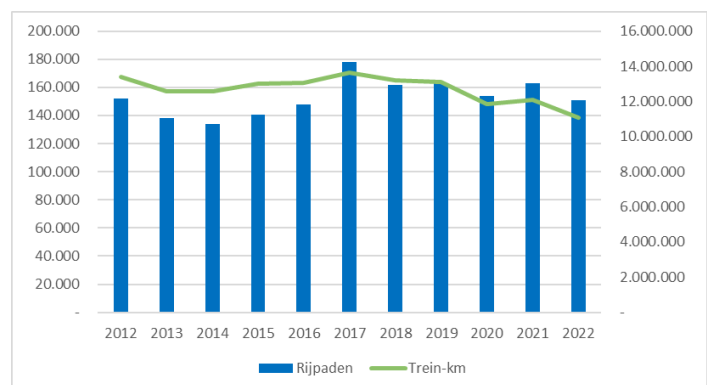
Het aandeel van het intermodale vervoer is lichtjes teruggelopen (van 46 naar 43%), terwijl er een lichte stijging is van de producten afkomstig uit de metallurgie (van 25 naar 26%) en de chemische industrie (van 17 naar 19%).



Evolutie van rijpaden en treinkilometers

In 2022 waren er **151.078 rijpaden** voor **11.069.062 treinkilometers**.

Ten opzichte van 2021 is de daling van de rijpaden met 7% ietwat minder uitgesproken dan de daling van de treinkilometers (9%) zonder dat dit een significant verschil is.

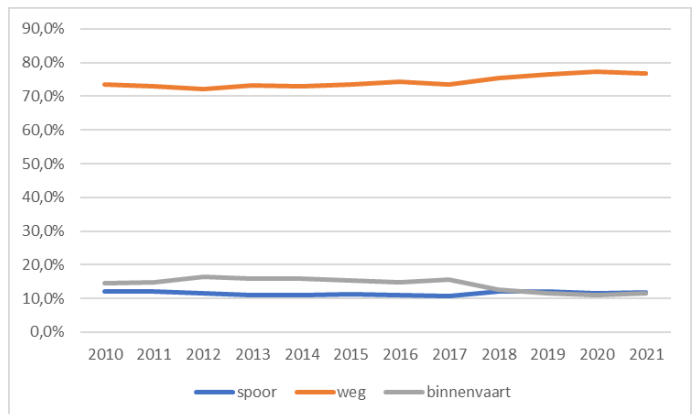


02 » CONCURRENTIE IN HET SPOORVERVOER

Modale aandeel van de spoorwegsector

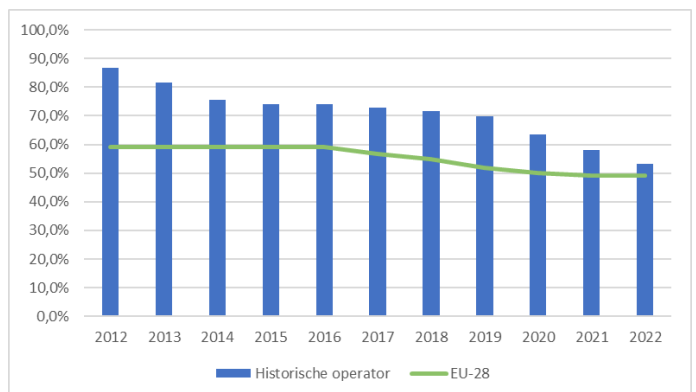
Het modale aandeel van het spoor in België is in 2021 zeer licht gestegen naar 11,8%. In Europa bedraagt het modale aandeel van het spoor 17,8%, een stijging met ongeveer 1%. Sinds 2010 is het modale aandeel van het spoor relatief stabiel. Als deze trend zich voortzet, lijkt de doelstelling om het aandeel van het spoor tegen 2030 te verdubbelen¹ erg moeilijk haalbaar.

In de buurlanden ligt het modale aandeel van het spoor op 12,7% in Frankrijk, op 26,4% in Duitsland en op 6,4% in Nederland.



Marktaandeel historische operator

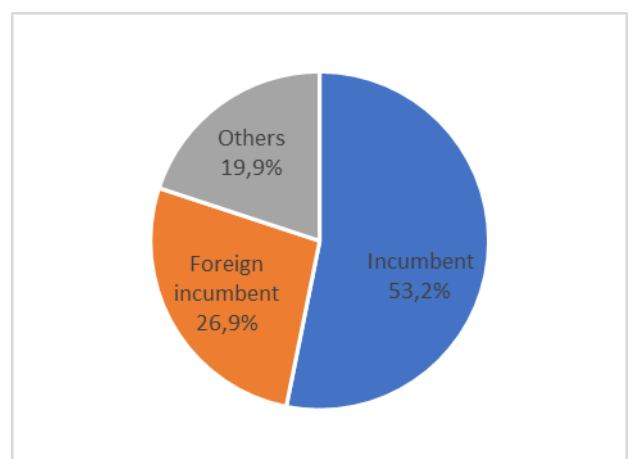
Het marktaandeel van de historische operator, berekend op basis van de tonkilometers is nog verder gekelderd om op 53,2% te komen tegenover 58,2% in 2021. Dit percentage gaat in dalende lijn sinds 2012 en nadert het Europese gemiddelde.



Marktaandelen

De meeste andere spoorwegondernemingen die in België actief zijn, hebben banden met of zijn dochterondernemingen van buitenlandse historische operatoren (*foreign incumbent*).

In 2022 bezaten de “overige” operatoren (d.w.z. zij die geen dochterondernemingen van een historische operator zoals DB of SNCF zijn) een marktaandeel van 19,9%, tegenover 17,4% in 2021. Spoorwegondernemingen in handen van een buitenlandse historische operator bezaten op hun beurt een marktaandeel van 26,9% tegenover 24,4% in 2021. Men stelt dus een toename van het aandeel van beide categorieën concurrenten (overige en buitenlandse historische operatoren) vast ten opzichte van 2021.

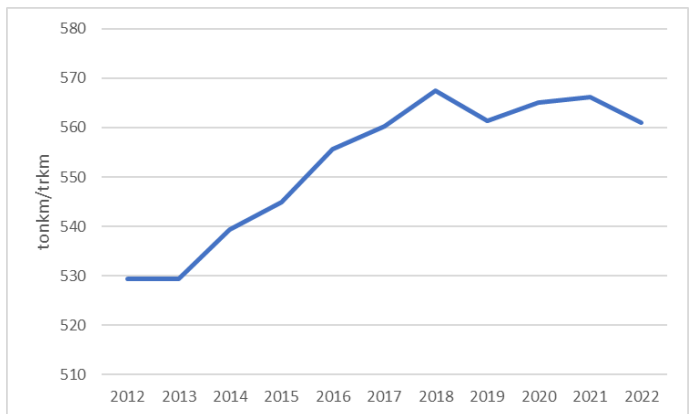


¹ Federaal regeerakkoord van 30 september 2020.

03 » ENKELE INDICATOREN VAN HET GOEDERENSEGMENT

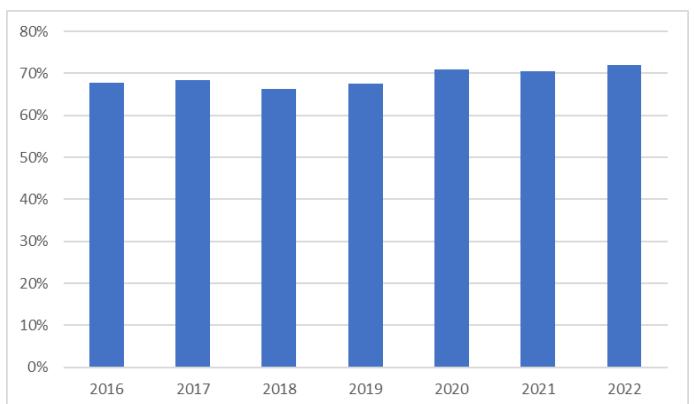
Freight load factor (tonkm/trkm)

De freight load factor geeft een eerste aanwijzing over de doeltreffendheid van het spoorvervoer. Deze factor is lichtjes gedaald ten opzichte van 2021. Dit geeft een daling van de tonnages per trein. Het verloop van deze indicator is ook gekoppeld aan de indicator van de soorten goederen die worden vervoerd.



Stiptheid

In 2022 bedroeg de gemiddelde stiptheid van de treinen **72%** (treinen met minder dan 30 minuten vertraging). Daardoor is de stiptheid van de goederentreinen iets beter dan die van 2021. We stellen ook een stijgende tendens in de stiptheid sedert 2016 vast.

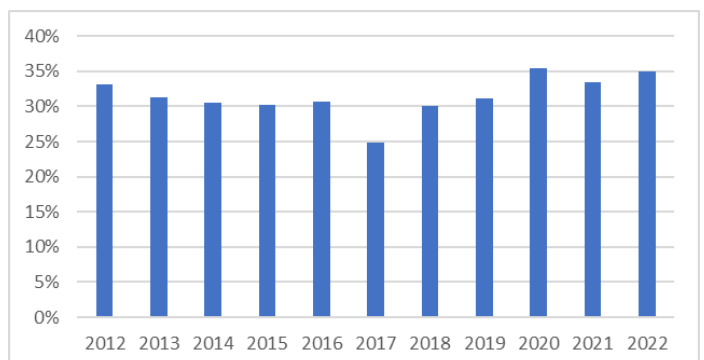


Snelheid

In 2022 bedroeg de gemiddelde snelheid 50,8 km/uur. Dit cijfer is licht gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar.

Aandeel niet-effectieve treinkilometers²

35% van de treinkilometers was niet-effectief in 2022, tegenover 33,5% in 2021. Het aandeel niet-effectieve treinkilometers kent een stijgende trend sinds 2017.

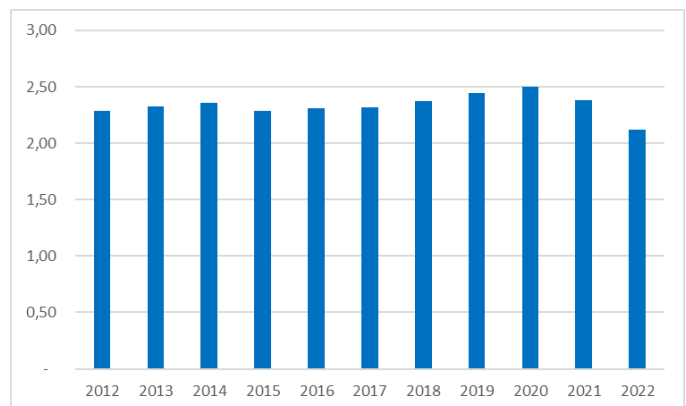


² Trein waarvoor een rijpad gereserveerd maar niet gebruikt werd.

04 » TARIFICATIE VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR

Evolutie van de tarieven per treinkilometer

De gemiddelde heffing voor een goederentrein in België bedraagt € 2,12 per trein-km, wat een daling inhoudt van meer dan 10% ten opzichte van 2021. Deze daling is niet (louter) toe te schrijven aan een algemene daling van de tarieven, maar eerder aan een andere verdeling van het verkeer en aan aanverwante factoren (cf. een andere verdeling van lege treinen, meer dieseltreinen, enz.).

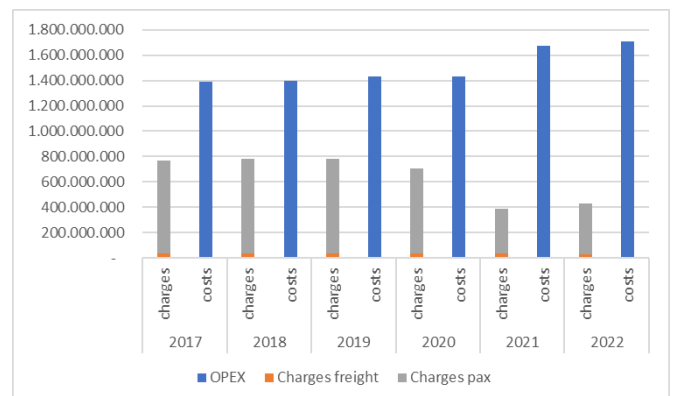


Er moet worden opgemerkt dat in sommige landen de heffingen globaal gezien lager liggen. In Frankrijk bijvoorbeeld ligt het niveau van de heffing op € 1,30 per treinkilometer. In Duitsland lag dit nog lager op € 0,2 per treinkilometer.

Aandeel van de heffingen in de Exploitatiekosten

Het totale bedrag van de heffingen dekt 25% van de exploitatiekosten van Infrabel, dit is een lichte stijging ten opzichte van vorig jaar (van 23 naar 25%).

Het bedrag voor de vrachtheffingen bedroeg **28,5 miljoen euro**. Dit komt neer op **6,5%** van het totale bedrag aan **infrastructuurheffingen, tegenover 7,2% in 2021**. Het bedrag van de betaalde heffingen in het vrachtsegment is stabiel gebleven ten opzichte van 2021.



Verdeling van de opbrengsten

De heffingen vertegenwoordigen 34% van de opbrengsten van Infrabel, de exploitatiesubsidies 38,6% en de overige inkomsten (energie, ...) zijn goed voor 27,4%. We stellen een significante stijging van de "overige" inkomsten vast dankzij de stijging van de energiegerelateerde inkomsten.

