

MARKTMONITORING PASSAGIERSVERVOER PER SPOOR - CIJFERS 2023

01 » DE EVOLUTIE VAN HET PERSONENVERVOER PER SPOOR

02 » CONCURRENTIE VAN EN IN DE SPOORWEGSECTOR

03 » ENKELE INDICATOREN VOOR HET PASSAGIERSSEGMENT

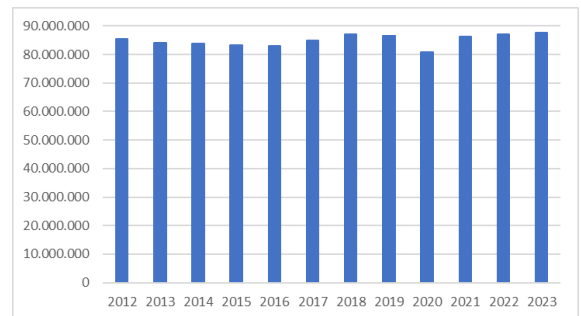
04 » TARIFERING VOOR INFRASTRUCTUURGEBRUIK

01 » DE EVOLUTIE VAN HET PERSONENVERVOER PER SPOOR

Evolutie in trein-km

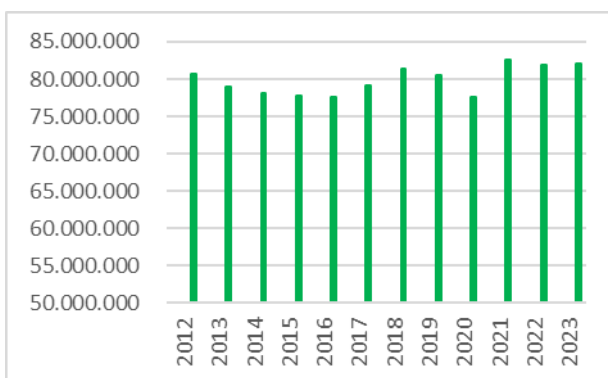
In 2023 werden 87,65 miljoen treinkilometers afgelegd. Dit is een stijging van 0,65% ten opzichte van 2022. De kleine stijging is voornamelijk toe te schrijven aan de groei in het internationale segment.

Onderstaande grafieken tonen de evoluties in nationale en internationale treinkilometers sinds 2012.



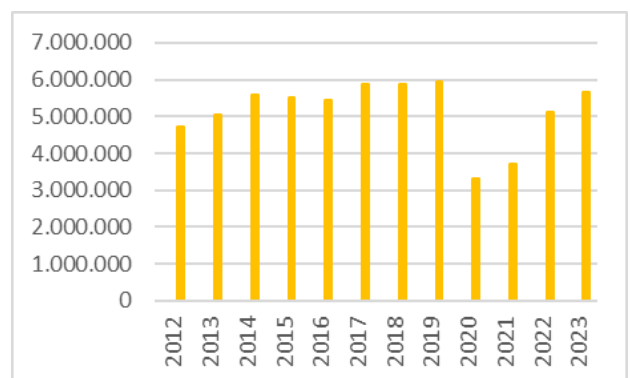
Nationale trein-km

De trend in nationale treinkilometers is stabiel ten opzichte van 2022 (een marginale stijging van 0,03%). Het jaar 2023 ligt dicht bij de hoogste niveaus van de afgelopen jaren.



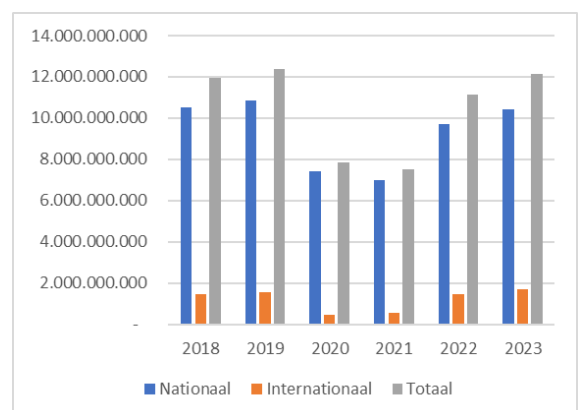
Internationale trein-km

Het internationale verkeer blijft zich herstellen, met een stijging van 11% ten opzichte van 2022. De cijfers voor 2023 liggen dicht bij het niveau van voor de crisis (-5%).



Passagiers-km

Bijgevoegde grafiek toont de trend in passagierskilometers (nationaal en internationaal) sinds 2018. Het totale aantal passagierskilometers is daarbij sterk gestegen tot bijna hetzelfde niveau als in 2019. Wat het aantal internationale passagierskilometers betreft, is het niveau van 2019 overschreden, wat nog niet het geval is voor het aantal nationale passagierskilometers. Vergeleken met 2022 is het aantal passagierskilometers met 9% gestegen, terwijl het aantal treinkilometers vrijwel is gestagneerd. In termen van nationale passagierskilometers is er een toename van bijna 8%, en een toename van bijna 18% in internationale passagierskilometers. Het is dus duidelijk dat de vraag naar passagiersvervoer per spoor (uitgedrukt in passagierskilometers) sterk toeneemt, terwijl het aanbod, uitgedrukt in treinkilometers, stabiel is en dus geen gelijke tred houdt met de vraag.

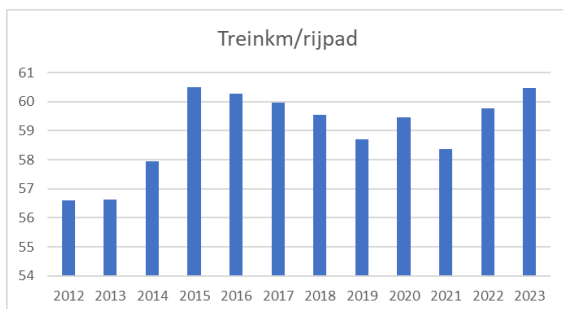
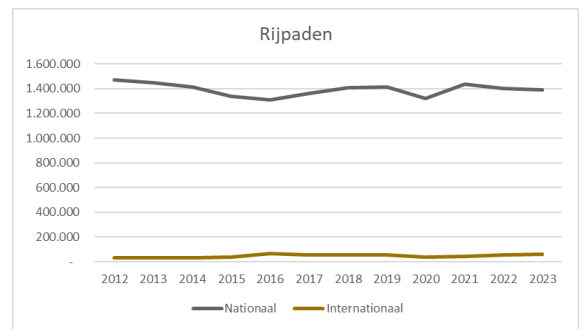


01 » DE EVOLUTIE VAN HET PERSONENVERVOER PER SPOOR

Gebruik van spoorwegcapaciteit

De grafiek hiernaast toont de trend in het aantal effectieve binnenlandse en internationale treinpaden. Het aantal binnenlandse treinpaden daalde met 0,9%. Aan de andere kant is het aantal internationale treinpaden gestegen met 8,2%. Globaal was er een lichte daling van het aantal treinpaden met 0,5%.

Effectieve (cf. gebruikte) treinpaden vertegenwoordigden 93% van het totale aantal treinpaden, vergeleken met 92% in 2022.

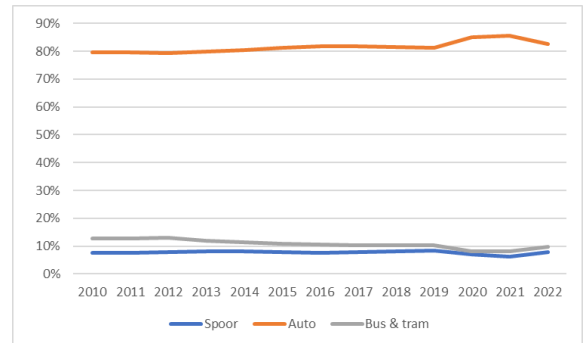


Het is interessant om de evolutie van de treinkilometerratio te vergelijken met het aantal effectieve treinpaden. Er is een toename van deze ratio sinds 2021, zoals blijkt uit de grafiek hiernaast.

02 » CONCURRENTIE VAN EN IN DE SPOORWEGSECTOR

Het modale aandeel van de spoorwegsector

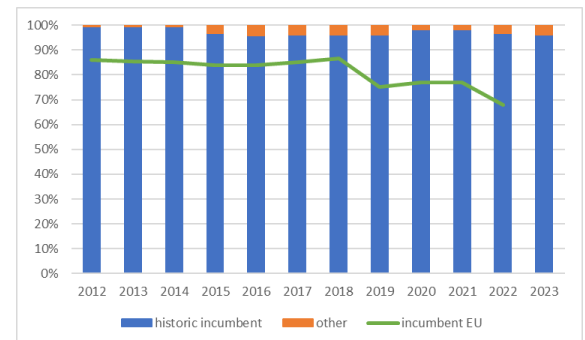
Het modale aandeel van het spoor is in 2022 licht gestegen tot 7,8%. Het ligt dicht bij het niveau van 2019 (8,2%). Het modale aandeel van de auto is daarbij gedaald tot 82,5%. Het Europese gemiddelde voor het spoor is gestegen tot 8%. Ter vergelijking: in de buurlanden zijn de trends vergelijkbaar. In Duitsland is het aandeel van het spoor gestegen van 6,3% naar 9,3%; in Frankrijk van 9,1% naar 10,7%; en in Nederland van 8,4% naar 11,6%.



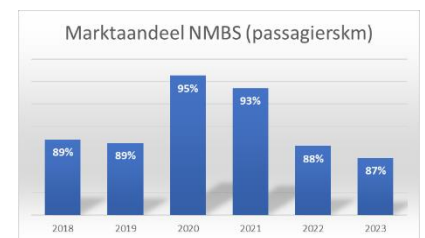
Trends in marktaandelen (nationaal & internationaal)

Het marktaandeel van de historische operator, gemeten in treinkilometers, daalde lichtjes tot 96,2%. Dit is te verklaren door een relatief herstel van de volumes van Eurostar en Thalys in de internationale sector. Thalys verhoogde zijn treinkilometers met 16% en Eurostar met 33%.

Het gemiddelde marktaandeel van de historische operator in Europa is 68% op basis van treinkilometers en 76% op basis van passagierskilometers (cijfers voor 2022).



In termen van passagierskilometers bedraagt het marktaandeel van de historische operator in 2023 87%, tegenover 88% in 2022. Het Europese gemiddelde in 2022 is 76%. In Frankrijk is het marktaandeel van de gevestigde exploitant 99%, in Nederland 93% en in Duitsland 80%. Bijgevoegde grafiek toont de trend van het marktaandeel van de NMBS, dat globaal gezien afneemt, maar hoger blijft dan het Europese gemiddelde.

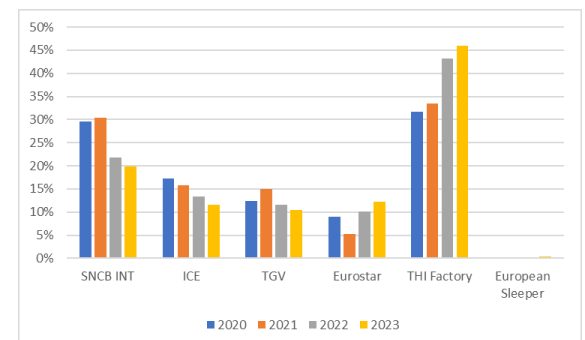


Internationaal marktaandeel (in trein-km)

De concurrentie in het passagiersvervoer is in feite beperkt gebleven tot het internationale segment. Thalys en Eurostar bleven daarbij groeien. Deze groei heeft geleid tot een daling van het marktaandeel van de NMBS in termen van treinkilometers, dat nu ver onder de 50% ligt (42%).

Er moet worden opgemerkt dat het NMBS-aandeel verschillende onderdelers omvat. Het omvat het verkeer dat rechtstreeks door de NMBS wordt geëxploiteerd (met inbegrip van OBB onder licentie van de NMBS), maar ook het verkeer van ICE en TGV France. NMBS International (nu met een marktaandeel van 20%), TGV en ICE zijn allemaal gedaald.

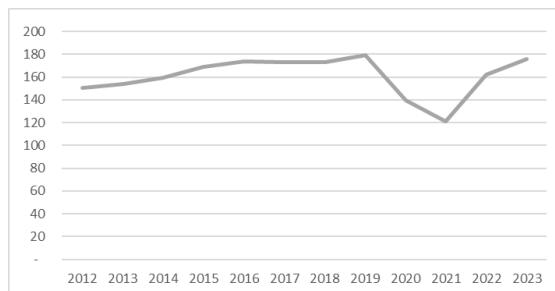
Het aandeel van European Sleeper is zeer marginaal.



03 » ENKELE INDICATOREN VOOR HET PASSAGIERSSEGMENT

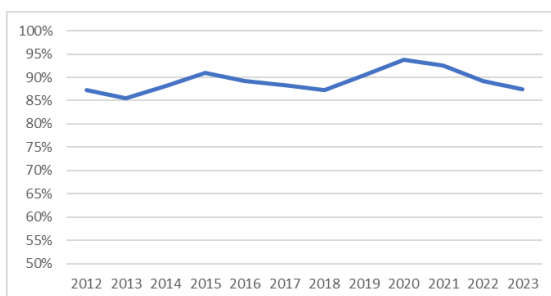
Passagiers per trein

Het herstel van het aantal binnenlandse reizigers per treinzette door in 2023. Dit niveau is bijna hetzelfde als in 2019.



Stiptheid

De stiptheid voor nationale treinen (nationale openbare dienst) was 87,4% (treinen met minder dan 6 minuten vertraging), tegenover 89,2% in 2021. Deze punctualiteit daalt sinds



2020. In 2022 bedroeg de stiptheid 89,1% in Frankrijk en 75% in Duitsland.

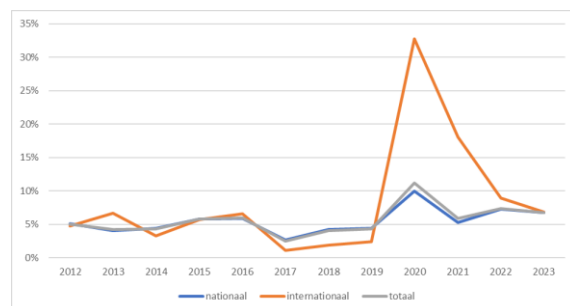
Snelheid

De gemiddelde snelheid van het segment openbare dienstverplichting (ODV) is 63,4 km/uur, lager dan in 2022.

De gemiddelde snelheid in het hogesnelheidssegment is 135,41 km/u.

Het aandeel niet-effectieve treinkilometers

Het aandeel niet-effectieve treinkilometers is licht gedaald, van 7,4% naar 6,8%. Deze daling doet zich voor in zowel het nationale als het internationale segment, In het internationale segment is het percentage sterk gedaald, maar nog steeds ver verwijderd van het niveau van voor de crisis.

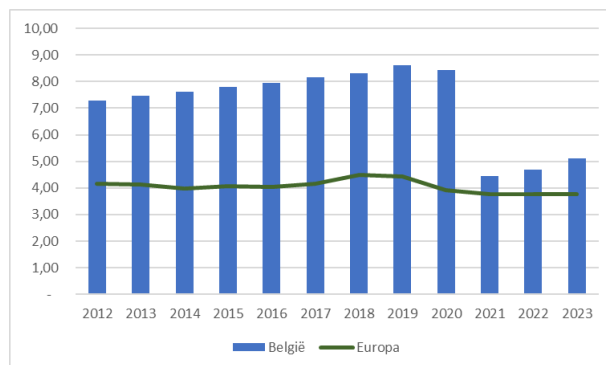


04 » TARIFERING VOOR INFRASTRUCTUURGEBRUIK

Heffing in België

De gemiddelde heffing voor passagiersvervoer **bedroeg 5,11 euro per treinkilometer**. Deze heffing is **9,2% hoger dan in 2022**, wat het gevolg is van de inflatie, net als in 2022, maar ook van de toename van het aantal treinen in periodes waarin de heffingen hoger zijn.

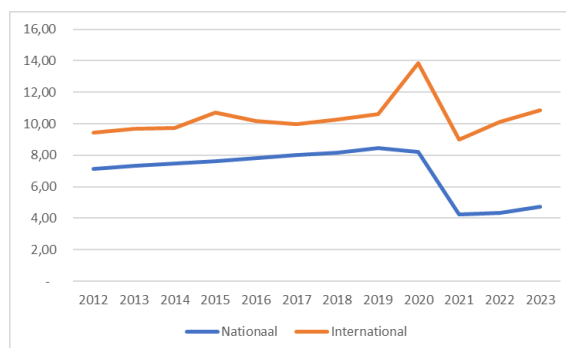
In 2022 was het Europese gemiddelde **€4,59/treinkilometer**. De heffing bedroeg €2,12/treinkilometer in Nederland, €0,03 per treinkilometer in Luxemburg, €5,22 in Duitsland en €10,27 in Frankrijk.



Evolutie van de heffingen per treinkilometer

De heffing voor treinpaden in het nationaal segment **bedroeg €4,71 per treinkilometer, een stijging van 8,5% ten opzichte van 2022**. Deze stijging is toe te schrijven aan de inflatie en een zekere verschuiving met betrekking tot de gekozen tijdvakken. Dit komt doordat heffingen in piekperiodes duurder zijn dan in dalperiodes.

De heffingen voor internationaal verkeer **bedroegen € 10,89 per treinkilometer, een stijging van 7,5% ten opzichte van 2022**. In het commerciële hogesnelheidssegment (HST) bedroegen de heffingen €12,66 per treinkilometer (een stijging van 10%).



Het aandeel van vergoedingen in de omzet van de infrastructuurbeheerder

In 2023 vertegenwoordigen de passagiersheffingen **een totaal van 479 miljoen**, of 93% van het totale bedrag aan heffingen. Opmerkelijk is de stijging van het aandeel van de subsidies. **De reizigersheffingen vertegenwoordigen 33% van de omzet van Infrabel**.

