

# Marktmonitoring Belgische spoorwegen

---

2017

---

DIENST REGULERING VAN HET  
SPOORWEGVERVOER



## Inhoudsopgave

Inleiding .....	3
<b>DEEL I: GOEDERENVERVOER PER SPOOR .....</b>	<b>4</b>
1. Macro-economische analyse transportsector.....	4
1.1 Marktomgeving .....	4
1.2 Modal split.....	6
1.3 Potentieel spoorsector .....	7
2. Marktontwikkelingen – types transporten.....	9
2.1 Evolutie segmenten en trafieken .....	9
2.2 Karakteristieken per productievorm .....	10
2.3 Toekomstperspectief marktsegmenten spoor .....	11
3. Marktontwikkelingen – competitie in het spoorvervoer .....	12
3.1 Marktaandeel goederenvervoer .....	12
3.1.1 Historische goederenoperator .....	12
3.1.2 ‘Nieuwe toetreders’.....	13
3.2 Trends ten gevolge van stijgende concurrentie .....	14
3.2.1 Beladingsgraad spoor .....	14
3.2.2 Belang nationaal versus internationaal vervoer .....	15
4. Samenvattende SWOT-analyse goederenvervoer spoor .....	17
5. Conclusie goederenvervoer per spoor .....	18
<b>DEEL II: PASSAGIERSVERVOER PER SPOOR .....</b>	<b>19</b>
1. Macro-economische analyse passagiersvervoer.....	19
1.1 Marktomgeving .....	19
1.2 Modal split.....	19
1.3 Potentieel spoorsector .....	20
1.3.1 Nationaal reizigersvervoer .....	20
1.3.1 Internationaal reizigersvervoer .....	20
2. Marktontwikkelingen .....	21
2.1 Transportvolumes passagiersvervoer .....	21
2.2 Competitie in het passagiersvervoer.....	21
2.2.1 Marktaandeel internationaal passagiersvervoer .....	21
2.2.2 Trends ten gevolge van stijgende concurrentie .....	22
3. Samenvattende SWOT-analyse internationaal passagiersvervoer spoor .....	23
4. Conclusie passagiersvervoer per spoor .....	24

## Inleiding

Sinds 1 januari 2007 is het goederenvervoer per spoor in België volledig geliberaliseerd. In 2010 volgde ook het internationaal reizigersvervoer. Met het vierde spoorwegpakket, dat zich focust op de openstelling van de markt van het binnenlands reizigersvervoer en de invoering van een toewijzingsprocedure voor het openbare dienstencontract, zal de spoorwegmarkt, op enkele beperkingen na, vanaf 1 januari 2019 volledig geliberaliseerd zijn.

Deze beweging van liberalisering heeft tot doel een eengemaakte Europese spoorwegruimte te creëren. Hoewel het regelgevend monopolie op de Belgische markt werd opgegeven, kan vastgesteld worden dat er de laatste jaren weinig dynamiek was. De historische operator blijft sterk dominant en er zijn weinig grote “nieuwe toetreders”, wat wijst op technische, economische en/of operationele beperkingen.

Via één van zijn taken – marktmonitoring – wil de Dienst Regulering dan ook de ontwikkelingen op de markt opvolgen en onderzoeken. Zo kunnen onder andere knelpunten, bedreigingen en/of potentiële opportuniteiten geïdentificeerd worden en kan de evolutie van mededinging op de markt opgevolgd worden.

In dit marktmonitoringrapport zal de concurrentiepositie van de spoorwegondernemingen – mede ten opzichte van andere transportmodi – onderzocht worden.

In het eerste deel zal daarbij de markt van het goederenvervoer per spoor geanalyseerd worden. Daarbij wordt eerst gekeken naar de markt en de evoluties binnen de markt waarbinnen het spoorvervoer opereert (cfr. macro-economische analyse). Vervolgens worden de ontwikkelingen binnen de spoormarkt zelf in beschouwing genomen. Enerzijds worden de trafieken en segmenten met hun evoluties bestudeerd, anderzijds worden de evoluties en trends, waaronder marktaandeel, tussen de spoorwegondernemingen onderzocht (cfr. micro-economische analyse).

In het tweede deel van dit monitoringrapport zal de passagiersmarkt per spoor kort besproken worden. De focus zal daarbij voornamelijk op het internationaal vervoer liggen, aangezien de nationale markt nog niet geliberaliseerd is.

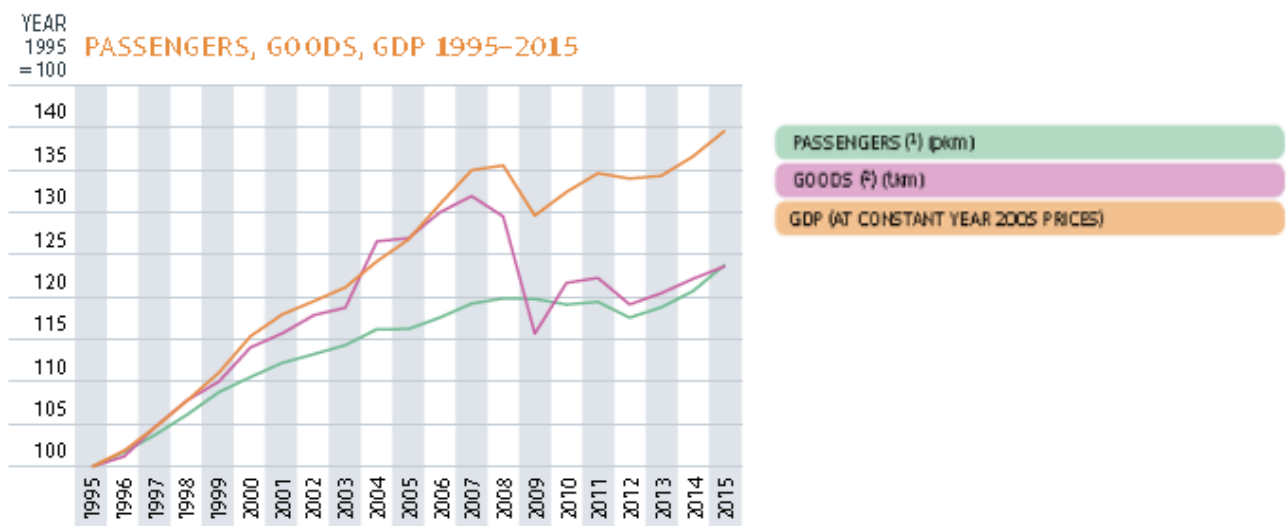
## DEEL I: GOEDERENVERVOER PER SPOOR

### 1. Macro-economische analyse transportsector

#### 1.1 Marktomgeving

In het algemeen gesproken worden de transportontwikkelingen hoofdzakelijk bepaald door de economische groei en de toekomstige handelsstromen. De economische groei kan daarbij voorgesteld worden als het bruto binnenlands product (BBP). Het BBP is de marktwaarde van alle goederen en diensten die op één jaar tijd geproduceerd worden in het desbetreffende land. Uit **Figuur 1** blijkt duidelijk het verband tussen het BBP en het goederenvervoer. Het verband is daarbij niet evenredig: wanneer de economische groei versnelt, neemt het verkeer meer dan proportioneel toe, terwijl het vervoer ook exponentieel daalt bij een economische terugval.

**Figuur 1:** Link tussen het BBP en het goederenvervoer in Europa



Bron: Europese Commissie (2017), EU transport in figures

In 2017 bedroeg het BBP van Europa (cfr. EU-28) 15.478 miljard euro, een stijging van ca. 2,4% ten opzichte van 2016. In België was het BBP goed voor 423 miljard euro, analoog aan een groei van 1,7%. De groeipercentages van de Belgische economie liggen daarbij al enkele jaren onder het gemiddelde van Europa (**Tabel 1**) en hebben nog niet de groei van vóór de crisis kunnen bereiken<sup>1</sup>.

**Tabel 1:** Groei van het BBP – vergelijking Europa

		2013	2014	2015	2016	2017
BBP (milj. euro)	België	399.354	404.518	410.290	416.285	423.282
	EU-28	13.596.457	14.064.992	14.819.049	15.115.430	15.478.200
Groeipercentage	België	0,2	1,3	1,4	1,4	1,7
	EU-28	0,2	1,8	2,3	2,0	2,4

Bron: NBB, Eurostat

<sup>1</sup> Voor de crisis in 2008 ging het BBP gemiddeld met 2,5% vooruit.

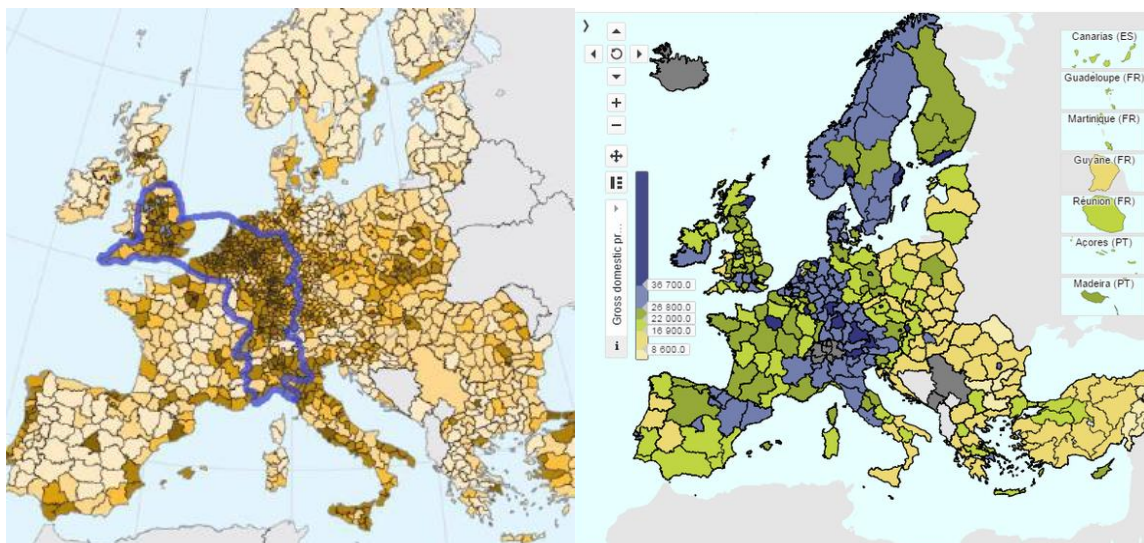
Corresponderend met wat hierboven weergegeven werd, volgen de groeicijfers van het goederenvervoer in Europa – vaak met een jaar vertraging – in grote mate de groeicijfers van het BBP. De transport- en logistieke sector is daarbij in Europa goed voor ca. 10% van het totale BBP.

In België is dit echter niet het geval. Het goederenvervoer in België kent namelijk een lichte terugval. Voor de crisis in 2008 was het goederenvervoer nog goed voor bijna 65,7 miljard tonkilometer. Door de economische crisis is dit in 2009 sterk gedaald (tot ca. 57,7 miljard tonkilometer). Ondanks een kleine heropleving, heeft het goederenvervoer nooit de groeicijfers van het BBP gevolgd en is het niveau van voor de crisis (voorlopig) niet terug bereikt (2016: ca. 64,4 miljard tonkilometer). In 2017 is het niveau zelfs verder gedaald tot 63 miljard tonkilometer.<sup>2</sup>

Dit omgekeerd ontkoppelingseffect kan gelinkt worden aan externe factoren, zoals de invoering van de kilometerheffing op vrachtvervoer of de uitbreiding van de EU en de migratie van de industriële capaciteit naar landen in Centraal- en Oost-Europa, waar er lagere arbeidskosten zijn. Aangezien België een klein land is – dat onder meer kampt met hoge loonkosten – kan (een deel van) het transport gemakkelijk verplaatst worden richting andere landen. De gevolgen hiervan zijn ook duidelijk te zien in de verdeling tussen nationaal en internationaal goederenvervoer. Het nationaal goederenvervoer in België is sinds de economische crisis vrij stabiel gebleven, terwijl het internationaal goederenvervoer een sterke daling heeft gekend met ca. 30% (wat opgevangen werd door groeicijfers in andere EU-landen).

Desalniettemin bekleedt de transport- en logistieke sector nog altijd een relatief belangrijke positie in de Belgische economie en zijn er veel opportuniteiten om de groei te verhogen. De centrale ligging van België heeft tot gevolg dat ons land een (potentiële) economische en logistieke draaischijf is binnen de Europese markt. België ligt op het kruispunt van de grote Europese markten (cfr. Frankrijk, Duitsland, Verenigd Koninkrijk), terwijl 60% van de Europese koopkracht geconcentreerd is in een straal van 500 kilometer rond België. Onderstaande figuur geeft daarbij de densiteit van de bevolking in de Europese Unie weer. Zoals weergegeven in de figuur kan gesteld worden dat dit vaak ook de landen zijn met het hoogste BBP per capita.

**Figuur 2:** Densiteit van de bevolking (links) – BBP per capita in de EU (rechts)



<sup>2</sup> databank Eurostat

Rekening houdend met het verband tussen het BBP en de transportontwikkelingen, kan gesteld worden dat de as tussen het Verenigd Koninkrijk en Duitsland/Polen, evenals tussen het Verenigd Koninkrijk en Italië/Zwitserland ook in de voorzienbare toekomst een belangrijke rol zal opeisen voor de transportsector, wat ook voor België perspectieven opent.

Alhoewel het BBP ook in de Oost-Europese landen aan het stijgen is, zal dit in de nabije toekomst nog lang niet op hetzelfde niveau liggen. Bovendien hebben deze landen geen goed uitgebouwde logistieke centra, zoals bijvoorbeeld wel het geval is in Antwerpen, Rotterdam of Düsseldorf.

## 1.2 Modal split

Dat België nog altijd een economische en logistieke draaischijf binnen Europa is en verder kan zijn, weerspiegelt zich ook in de goed uitgebouwde transportinfrastructuur en het dichte vervoersnet (van auto-, spoor- en waterwegen, havens en luchthavens).

Zoals duidelijk blijkt uit **Tabel 2** en **Tabel 3**, is het goederenvervoer via de weg daarbij al jaren veruit de belangrijkste transportmodi – ondanks de goed uitgebouwde infrastructuur van onder andere de spoor- en waterwegen. Doordat het wegvervoer in 2017 echter een sterke daling heeft gekend (ca. - 5%), gekoppeld met een stijging van het goederenvervoer per spoor (ca. 5,5%) en via de binnenvaart (ca. 7,4%), is er voor het goederenvervoer in België een kleine modal shift waar te nemen.

**Tabel 2:** Modal split goederenvervoer over land in België (miljoen tonkilometer)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Weg <sup>3</sup>	46 865	43 951	46 049	45 804	44 698	46 454	46 725	46 546	46 787	44 489
Spoor	10 055	6 714	7 421	7 940	7 093	6 680	6 816	7 106	7 271	7 671
Binnenvaart	8 746	7 087	9 070	9 251	10 420	10 365	10 451	10 426	10 331	11 098
<b>Totaal</b>	<b>65 666</b>	<b>57 751</b>	<b>62 540</b>	<b>62 995</b>	<b>62 212</b>	<b>63 499</b>	<b>63 992</b>	<b>64 078</b>	<b>64 388</b>	<b>63 259</b>

Bron: Eurostat<sup>3</sup>, Infrabel

**Tabel 3:** Modal split goederenvervoer over land in België (%)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Weg <sup>3</sup>	71,4%	76,1%	73,6%	72,7%	71,8%	73,2%	73,0%	72,6%	72,7%	70,3%
Spoor	15,3%	11,6%	11,9%	12,6%	11,4%	10,5%	10,7%	11,1%	11,3%	12,1%
Binnenvaart	13,3%	12,3%	14,5%	14,7%	16,7%	16,3%	16,3%	16,3%	16,0%	17,5%

Zoals hierboven weergegeven is er vooral voor de binnenvaart een stijgende trend waar te nemen, maar ook het aandeel spoor neemt terug toe. Daarbij dient opgemerkt te worden dat enkel de binnenvaart het niveau van voor de financiële crisis al terug overschreden heeft. De spoorsector – die

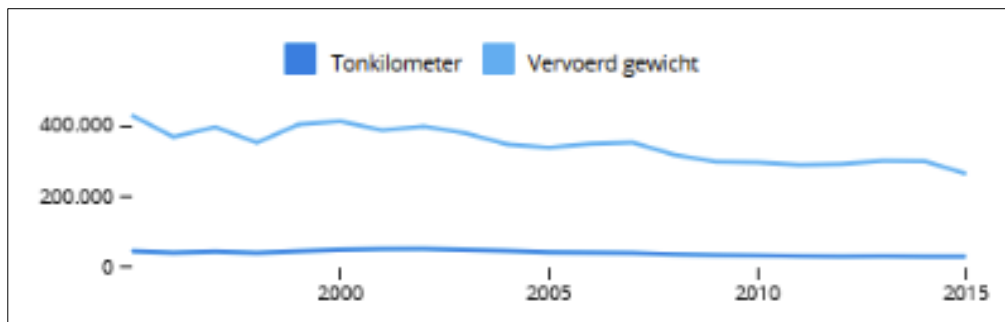
<sup>3</sup> Het wegvervoer omvat nationaal transport, incl. cabotage (cfr. transport in België, uitgevoerd door een voertuig uit een ander land), evenals internationaal transport door Belgische én niet-Belgische voertuigen en omvat invoer en uitvoer, transit en cross-trade (cfr. transport tussen 2 landen uitgevoerd door een voertuig uit een ander land). Daarbij wordt aangenomen dat het gemiddeld transport bij invoer, uitvoer en cross-trade over 100 km gebeurd en transit over 200 km. Daarnaast worden lichte bestelwagens niet opgenomen in dit aandeel.

relatief gezien het zwaarst getroffen werd door de crisis – zit daarbij nog het verste van zijn toenmalig niveau.

Echter, omwille van de stijging van de beide sectoren in de laatste jaren, kan gesteld worden dat dit in vergelijking met het laatste decennia wel de eerste positieve signalen zijn voor een betere verdeling van de transportcapaciteit over de verschillende modi en de oplossing van enkele problemen waarmee de transportsector geconfronteerd wordt (waaronder congestie en milieu).

Hierbij moet uiteraard de randopmerking gemaakt worden dat deze modal shift vooral een gevolg is van de daling in het goederenvervoer over de weg (in tonkilometer). Of deze daling in het wegvervoer zich voortzet en een direct gevolg is van onder meer congestieproblemen, gebruik van andere types voertuigen (cfr. bestelwagens), stijgende dieselprijzen, het duurzaamheidsimago en/of de kilometerheffing, zal zich moeten uitwijzen in de volgende jaren. Wat wel al opgemerkt kan worden is dat wegvervoer een lichtere belasting kent, waardoor een daling in het aantal tonkilometers niet evenredig is aan een daling in het aantal gereden kilometers (**Figuur 3**).

**Figuur 3:** Goederenvervoer over de weg 1995-2016: tonkilometer vs. vervoerd gewicht



Bron: Statbel

Desalniettemin zijn er – ondanks enkele structurele nadelen van de trein in vergelijking met andere vervoersmiddelen, die later besproken worden – toch positieve trends waar te nemen in het spoorwegvervoer, die alvast de positieve modal shift mee bewerkstelligen. Hierbij wordt onder meer verwezen naar de licht gestegen flexibiliteit van het spoorvervoer, de prijsverschillen die kleiner worden, maar ook de nieuwe bedrijven en transporten die vaker kiezen voor het spoorvervoer (of de binnenvaart), onder meer omdat ze milieubewuster zijn. Deze thema's worden ook verder besproken.

### 1.3 Potentieel spoorsector

Uit vorige paragrafen blijkt duidelijk dat er nog veel potentieel is voor de spoorsector om te groeien.

Zoals weergegeven in **Figuur 1** kan in het algemeen gesteld worden dat de transportsector de economische groei volgt. Dit is de laatste jaren echter niet het geval in België, omdat er sterke verschuivingen zijn binnen de verschillende Europese landen. Redenen hiervoor omvatten onder andere de grote loonkosten, maar ook bijvoorbeeld de recent in België ingevoerde kilometerheffing op vrachtwagens en de stijgende dieselprijzen. Desalniettemin biedt de centrale ligging van België mogelijkheden om een groei van de transportsector te bewerkstelligen, concordant aan de groei in het BBP.

Aangezien er nog grote groeimarges zijn in België wat betreft de transportsector (cfr. in lijn met groei van het nationaal én het Europees BBP), biedt dit ook voor de spoorwegsector mogelijkheden – zelfs als het wegtransport zich de komende jaren herstelt.

In 2017 heeft zich door de sterke daling van het goederenvervoer, maar ook door de groei van het spoorwegvervoer en de binnenvaart een kleine modal shift voorgedaan. Spoor wordt dan ook steeds belangrijker, ook als onderdeel in de logistieke schakel. Dit vertaalt zich ook in het klantenbestand van de spoorwegondernemingen dat vaak uit logistieke dienstverleners bestaat – naast de logistieke spoorbedrijven en de industrie zelf.



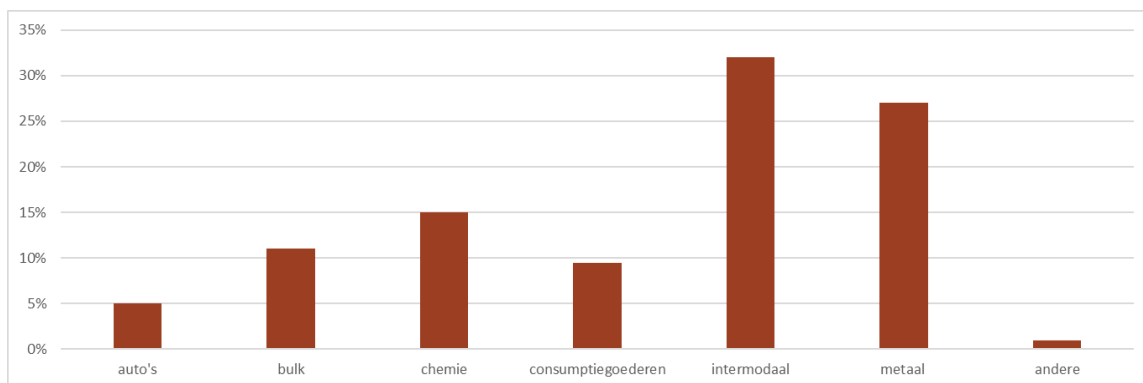
## 2. Marktontwikkelingen – types transporten

Zoals in de macro-economische analyse reeds aangegeven, kende de spoorsector in 2017 een sterke stijging. Zo werd er meer dan 60 miljoen ton vervoerd, equivalent aan een stijging van ca. 5,5% in aantal gereden tonkilometers. In onderstaande paragrafen wordt nagegaan of deze stijging kan gekoppeld worden aan evoluties in bepaalde marktsegmenten of trafieken, wat mede een beeld kan vormen van mogelijke toekomstperspectieven.

### 2.1 Evolutie segmenten en trafieken

**Figuur 4** geeft een overzicht van de huidige samenstelling van de trafieken voor het spoorwegvervoer in 2017 weer. Daaruit blijkt dat vooral containers (cfr. intermodale treinen) samen met metaal (via bloktreinen) en chemische producten via spoor vervoerd worden. Daarnaast vormen ook bulk, consumptiegoederen en auto's een aanzienlijk deel van de markt. Daarbij kan gesteld worden dat er weinig nieuwe trafieken bijkomen en dat de grootste marktsegmenten ook nog altijd de grootste groeimarkten zijn. Vooral wat betreft het maritieme subsegment – waar één trein ongeveer 60 tot 80 vrachtwagens vervangt – kan de groei mee toegeschreven worden aan een evenwichtiger 'level playing field'.

**Figuur 4:** Samenstelling trafieken spoorwegvervoer



Bron: eigen samenstelling op basis van cijfers Infrabel en spoorwegondernemingen

De belangrijkste treinrelaties<sup>4</sup> – die dan ook vaak terug te vinden zijn in de drie grootste markten zoals hierboven gedefinieerd – waren voor 2017 als volgt:

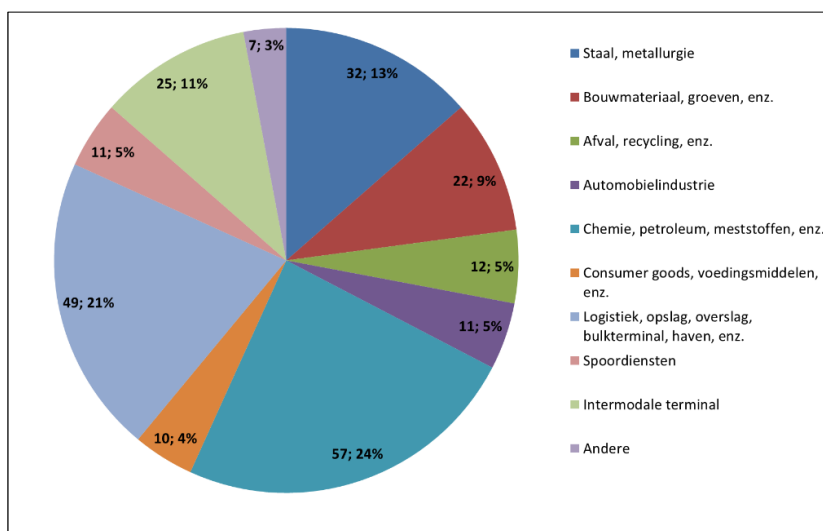
- Gent – La Louvière/Clabecq (staalproducten): 2.643 ritten
- Antwerpen/Genk – Gremberg, Keulen (gemengde goederentreinen): 2.252 ritten
- Chatelet – Genk (staalproducten): 1.336 ritten
- Gent/Duinkerke – Luik (staalproducten): 1.200 ritten
- Antwerpen – Gallarate, Italië (intermodale treinen): 1.140 ritten
- Antwerpen – Ludwigshafen (o.a. chemieproducten): 1.066 ritten
- Antwerpen – Balen/Budel (zinkerts): 915 ritten
- Gent – Terneuzen (chemieproducten): 907 ritten
- Antwerpen – Athus (intermodaal vervoer): 854 ritten

<sup>4</sup> Op basis van het aantal aangevraagde rijpaden (cfr. aantal beladen ritten) in België.

Zoals blijkt uit bovengenoemde treinrelaties is de regio Antwerpen een zeer belangrijke zone wat betreft het goederenvervoer per spoor. Meer dan de helft van de treinen rijdt van of naar Antwerpen. Daarbij is de haven alleen al goed voor ca. 30% van al het verkeer. Het aantal treinen in de haven van Antwerpen bestaat voornamelijk uit voor- en natransport, terwijl verspreid vervoer, gecombineerd en blokvervoer min of meer gelijk verdeeld zijn.

Om een idee te geven van hoe de spooransluitingen verbonden zijn aan bedrijven in bepaalde segmenten, heeft Technum<sup>5</sup> een databank aangelegd van het aantal spooransluitingen per industriële sector – waarbij meer dan de helft zich in de regio Antwerpen bevindt. Zoals weergegeven in **Figuur 5** is het merendeel van de spooransluitingen verbonden aan bedrijven actief in de chemie (24%), in de logistiek (21%), in de staalindustrie (13%), in de afvalsector (11%) en in de sector van de bouwmaterialen (9%). Hierbij dient de opmerking gemaakt te worden dat de databank alle klanten bevat die een spooransluitingscontract met Infrabel hebben, onafhankelijk van het verkeer of de huidige toestand van het bedrijf.

**Figuur 5:** Spooransluiting per industriële sector



Bron: Technum, 2015

## 2.2 Karakteristieken per productievorm

Het feit dat vooral bepaalde transporten of marktsegmenten via spoor bediend worden, is een direct gevolg van bepaalde kenmerken van de spoorsector zelf, waaronder het kostenplaatje of de bereikbaarheid tussen het spoor en de oorsprong/bestemming van de goederen.

Op basis van deze karakteristieken wordt het spoor ook vaak onderverdeeld naar productievorm in intermodale treinen, conventionele bloktreinen en verspreid vervoer.

De intermodale treinen omvatten maritieme en continentale containers en begeleid vervoer. Aangezien het spoorvervoer gekenmerkt wordt door een vlakke kostenstructuur met hoge vaste kosten, maar (relatief) lage bijkomende variabele kosten per tonkilometer, is het intermodaal segment

<sup>5</sup> Technum, 2015. Onderzoek naar de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor in België.

vooral concurrentieel op grote afstanden (vanaf 500 à 700 km). Daarenboven is voor het maritiem subsegment het spoor aangepast aan een snelle aan- en afvoer van grote volumes. Het is een concurrentiele markt met veel tractie providers.

Dezelfde afstandsbeperkingen – waardoor het vervoer vooral competitief is op lange afstanden – gelden ook voor het verspreid vervoer (cfr. wagenladingen of unit cargo die vaak tussen rangeerterreinen rijden voor treinen samen te stellen met staal, chemie, auto's, consumptiegoederen, etc.). Het spoorvervoer op middellange afstanden (150 – 700 km), met gematigde volumes is minder competitief omwille van de hoge vaste kosten en de last-mile kosten.

Voor conventionele bloktreinen, waarbij tussen twee spooransluitingen gereden wordt met belangrijke volumes (bv. droge of vloeibare bulk, staal, auto's) en op regelmatige basis, kan het spoor ook competitief zijn op zelfs zeer korte afstanden. Bij marktsegmenten zoals staal of vloeibare bulk (bv. chemie) is het spoor een efficiënte transportmodi, juist omwille van de karakteristieken van het product. Bovendien past het spoor ook in de industriële processen.

### 2.3 Toekomstperspectief marktsegmenten spoor

In het verleden is al vaak gebleken dat enkel bepaalde transporten rendabel (kunnen) verlopen via het spoor. Deze evolutie heeft zich over de jaren heen ook alleen maar bevestigd.

Zo wordt de spoorsector geconfronteerd met hoge investeringskosten – zeker ten opzichte van bijvoorbeeld wegvervoer – en relatief lage basis rijpadkosten, waardoor het spoorvervoer vaak enkel rendabel kan zijn op lange afstanden.

Daarenboven zijn de kosten van de last-mile vaak vrij hoog, onder meer door de hoge overslagkosten, de kosten voor voor- en natrucking voor containers en de rangeringen en bedieningen voor wagenladingen. Dit leidt ertoe dat de transporten vaak enkel rendabel zijn als er een goede bereikbaarheid is van het spoor. Zo is de spoorsector goed aangepast aan volumineus vervoer tussen fabrieken en vestigingen (industriële processen), waar de trein rijdt op vaste relaties met vaste dienstverlening.

Zeker als aan deze twee voorwaarden voldaan is (cfr. afstand en bereikbaarheid), is het spoor uiteraard ook de ideale transportmodus voor specifieke producten, zoals zware transporten of lange producten.

Dit is dan ook de reden dat vooral intermodale treinen met containers en bloktreinen – die ook op kortere afstanden al competitief kunnen zijn omwille van de goede aansluitingen en belangrijke volumes – in de toekomst zullen blijven groeien.

Indien er geen structurele wijzigingen komen binnen de transportsector en het transportbeleid in het algemeen of de spoorsector in het bijzonder, zal deze trend zich ook alleen maar verderzetten en zullen groeicijfers enkel realistisch zijn binnen deze welbepaalde marktsegmenten.

### 3. Marktontwikkelingen – competitie in het spoorvervoer

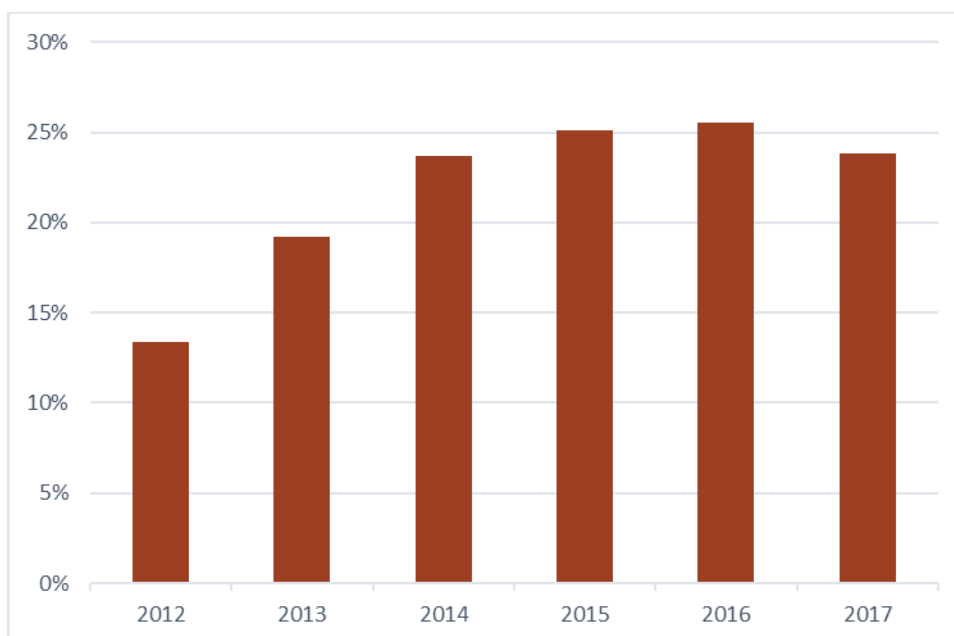
Zoals gesteld kende het goederenvervoer per spoor in 2017 een sterke groei. In dit hoofdstuk wordt bekeken hoe deze groei onderverdeeld is tussen de verschillende spoorwegondernemingen en wat de impact van de onderlinge concurrentie is.

In 2017 waren daarbij 12 spoorwegondernemingen actief (Lineas, Captrain, CFL Cargo, Crossrail Benelux, DB Schenker, EuroCargo Rail, Europorte, Railtraxx, Rotterdam Rail Feeding, SNCF Fret, RTB Cargo en HSL Polska). Dit is een daling ten opzichte van 2013 toen er nog 15 ondernemingen actief waren. Interne reorganisaties en operationele en strategische keuzes van multinationale groepen liggen mee aan de basis van de daling van het aantal actieve operatoren in België.

#### 3.1 Marktaandeel goederenvervoer

Het marktaandeel van goederenvervoer door de niet-historische operator is sinds de liberalisering in 2007 toegenomen van 5% tot 24% (in treinkilometers) in 2017, wat een lichte terugval is ten opzichte van 2016 (ca. 25,5%). In tonkilometers bedraagt dit aandeel momenteel 23%. Het goederenvervoer kende de afgelopen jaren dus een zeer licht positieve trend met betrekking tot competitie in de markt. Algemeen kan echter gesteld worden dat – hoewel er relatief veel spoorwegondernemingen actief zijn op de Belgische markt – de concurrentie (e.g. marktaandeel) nog altijd vrij beperkt is. In Europa ligt het gemiddelde marktaandeel voor nieuwe toetreders gemiddeld veel hoger (ca. 40%).

**Figuur 6:** Marktaandeel ‘nieuwe toetreders’ goederenvervoer België (treinkilometers)

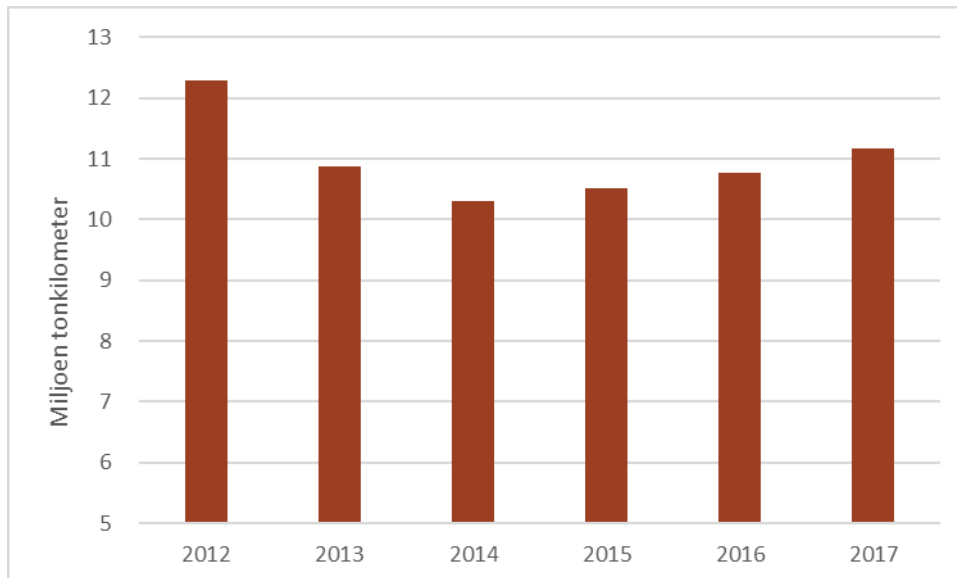


##### 3.1.1 Historische goederenoperator

Zoals hierboven weergegeven is het marktaandeel van de historische goederenoperator (sinds 2015 geprivatiseerd) in 2017 voor het eerst sinds de liberalisering terug gestegen. Dit is echter niet te wijten aan een terugval in transport van de ‘nieuwe toetreders’, maar louter een gevolg van de sterke groei

van de historische goederenoperator zelf. Deze kent al enkele jaren een kleine groei in gereden tonkilometers (in België) en in 2017 was dit goed voor een stijging van bijna 4%. Daarbij wordt het niveau van voor de financieel economische crisis nog wel steeds niet gehaald. (Figuur 7)

**Figuur 7:** Evolutie gereden tonkilometers historische operator



Zo heeft de liberalisering geleid tot extra concurrentie en heeft het de spooroperatoren aangezet om hun businessmodellen en strategieën te vernieuwen. Onder meer de historische goederenoperator heeft dit ook gedaan. Deze ontplooit zich niet enkel op zijn home-market, maar gaat ook internationale groeiemarkten aanboren. Hierbij worden verbindingen met ander Europese economische hubs gelegd of versterkt. Samenhangend hebben zij hun beladingsgraad ook sterk verhoogd. Dit alles heeft geleid tot een stijging van de productiviteit en winstgevendheid en wordt verder besproken in paragraaf 3.2 “Trends ten gevolge van stijgende concurrentie”.

### 3.1.2 ‘Nieuwe toetreders’

De lichte daling in marktaandeel voor de “nieuwe toetreders” dient zoals gesteld niet als een volledig negatieve ontwikkeling gezien te worden. Globaal genomen kennen alle spoorwegondernemingen immers een groei in het aantal tonkilometers. Naast de stijging van de historische goederenoperator met bijna 4%, kenden de “nieuwe toetreders” in 2017 gemiddeld genomen zelfs een stijging in tonkilometer van meer dan 10%.

Bovendien worden vandaag ook markten aangesneden die voordien enkel door de historische operator bediend werden. Zo zijn er nu ook andere spoorwegondernemingen die verspreid vervoer en last mile-trajecten aanbieden en hier ook winstgevend in zijn.

De concurrentie tussen de verschillende (reeds aanwezige) spoorwegondernemingen kent de laatste jaren dus toch een positieve ontwikkeling. Het feit dat er niet elk jaar meerdere spoorwegondernemingen de markt betreden ligt aan enkele grote barrières waaronder technologische belemmeringen en de hoge investeringskosten: de instapkosten op het spoor systeem (aansluitingen, tractie, personeel), de verplichte installatie van ETCS tegen 2025 (met een kostprijs van ca. 340.000

euro per locomotief), etc. Deze hoge (investerings)kosten liggen mee aan de basis van de inertie van de evolutie in de mededinging op de spoorwegmarkt en de reden waarom het onderscheid tussen de historische operator en de zogenaamde nieuwe toetreders zo groot blijft. Daar waar de historische operator het materieel al tot zijn beschikking had, evenals bepaalde marktsegmenten via publieke contracten en hierop verder kon bouwen, moesten de 'nieuwe toetreders' deze investeringen volledig zelf dragen en zelf nieuwe markten aanboren.

Daarbij mag ook niet uit het oog verloren worden dat circa één vijfde van het marktaandeel van de "nieuwe toetreders" gekoppeld kan worden aan een buitenlandse historische operator. Bovendien hebben slechts drie niet-historische operatoren een marktaandeel dat groter is dan 3%. De grootste niet-historische goederenoperator heeft een marktaandeel van ca. 9%, de tweede grootste een marktaandeel van bijna 7%, gevolgd door de derde grootste met een marktaandeel van 4%. De andere "nieuwe toetreders" hebben een marktaandeel tussen de 0 en 3%.

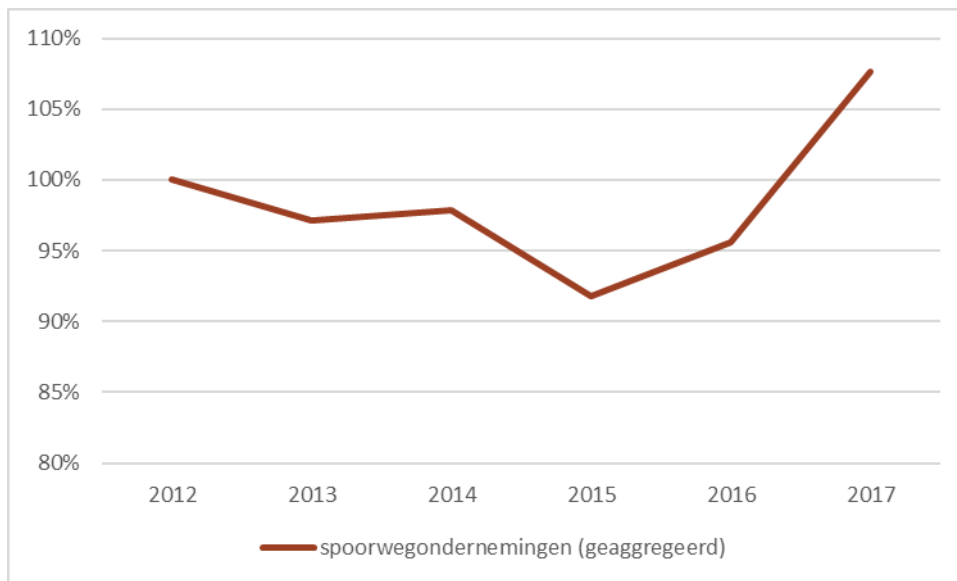
## 3.2 Trends ten gevolge van stijgende concurrentie

Zoals hierboven reeds aangegeven zijn verschillende spoorwegondernemingen hun werking aan het optimaliseren. Dit is noodzakelijk om rendabel te blijven en is een direct gevolg van de stevige concurrentie tussen de spoorwegondernemingen onderling en de andere transportmodi. Naast de vernieuwde businessmodellen, gaat dit onder andere over de beladingsgraad en het (stijgend) belang van internationaal vervoer.

### 3.2.1 Beladingsgraad spoor

Het is vanzelfsprekend dat een optimalisering van de beladingsgraad verschillende voordelen biedt en het spoortransport aantrekkelijker zal maken. Een hogere beladingsgraad leidt immers tot een betere verdeling van de kosten per getransporteerde eenheid, en met andere woorden lagere kosten.

Zoals hierboven reeds aangegeven, heeft onder meer de historische operator zijn beladingsgraad in het afgelopen jaar al sterk verhoogd. Dit is een positieve trend die ook bij de meeste andere spoorwegondernemingen te zien is in 2017. In **Figuur 8** worden de vervoerde tonnages afgezet tegen het totaal aantal gereden treinkilometers (met 2012 als basisniveau). Dit geeft een indicatie van de beladingsgraad en zijn evolutie.

**Figuur 8:** Evolutie beladingsgraad (tonnage per treinkilometer) – tov niveau 2012

In 2017 was de beladingsgraad (cfr. ton per treinkilometer) voor het eerst hoger dan in 2012. Deze stijging in beladingsgraad geeft aan dat de sector toch volop op efficiëntie aan het inzetten is.

Ondanks de stijging is er nog veel verbetering mogelijk en blijkt een zeer groot aantal treinen vaak volledig leeg te rijden. In 2017 waren er 125.908 beladen treinen (cfr. effectieve rijpaden), terwijl er 57.370 lege treinen rondreden. Dit wil zeggen dat meer dan 30% van de treinen leeg reed. Uiteraard gaat het in dit laatste geval niet altijd over lange(re) treinpaden. Desalniettemin is dit aandeel zeer hoog. Daarenboven moet gesteld worden dat veel van de beladen treinen ook niet optimaal gevuld zijn en dat ook bijvoorbeeld lege containers hier meegerekend worden.

Analoog aan de hogere beladingsgraad, zou het in dit opzicht uiteraard ook voordeliger zijn om langere en zwaardere treinen te laten rijden.

Voor beide aspecten biedt het bundelen van goederenstromen – waar mogelijk – potentiële oplossingen die de competitiviteit van de sector ten goede zouden komen.

### 3.2.2 Belang nationaal versus internationaal vervoer

Hierboven werd reeds gesteld dat België een belangrijk transitland is. Veel van het goederenvervoer verloopt dan ook naar of vanuit ons land (cfr. import en export). Alhoewel het aandeel internationaal vervoer de laatste jaren gezakt is voor goederenvervoer over land in het algemeen (met name voor wegvervoer), is dit niet het geval voor spoorvervoer specifiek. Hier is het deel internationaal vervoer nog steeds zeer belangrijk en heeft het de laatste jaren zelfs licht aan aandeel gewonnen. Aangezien het spoor vooral concurrentieel is op lange afstanden – met uitzondering van conventionele bloktreinen – is deze trend ook niet abnormaal.

In 2017 waren circa de helft van de beladen ritten (cfr. aangevraagde en effectief gebruikte rijpaden), ritten van of naar het buitenland. Indien dit aantal omgezet wordt naar treinkilometer, loopt dit aandeel nog ruimschoots op. Daarenboven moet aangegeven worden dat – zoals hierboven reeds

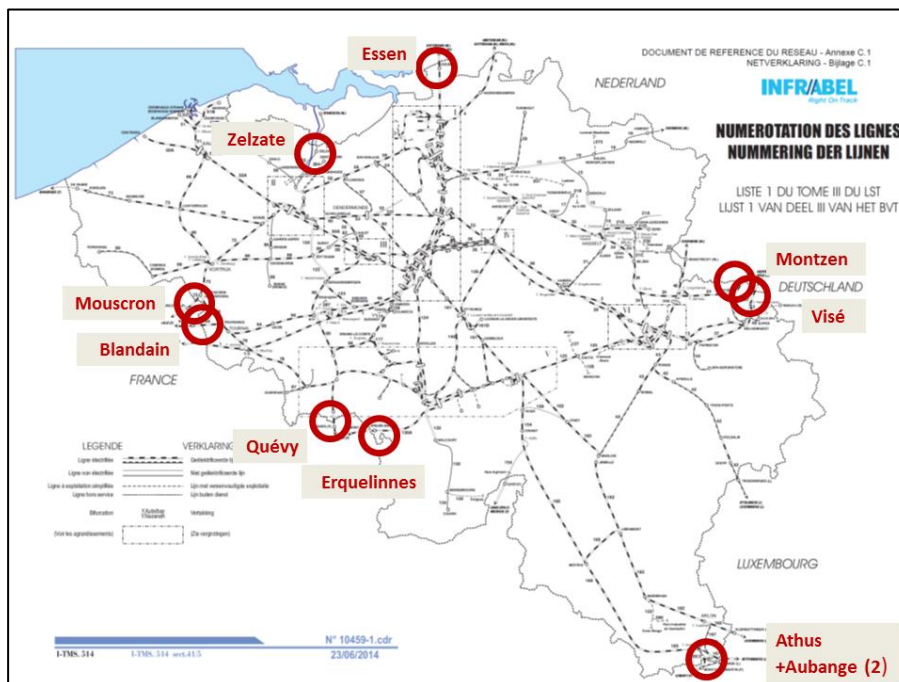
gesteld – een zeer groot deel van de treinen van of naar de havens – of andere logistieke centra – rijdt. Het aandeel goederen dat geïmporteerd of geëxporteerd wordt, ligt dus nog aanzienlijk hoger.

Daarnaast kan ook vastgesteld worden dat het aandeel goederen dat op buitenlandse rijpaden vervoerd wordt door Belgische spoorwegondernemingen in 2017 sterk gestegen is (ca. 10% meer vervoerd).

Om dit alles te bewerkstelligen heeft België 18 grenspunten tussen het Belgische netwerk en de netwerken van buurlanden, waarvan 11 een rol spelen in het goederenvervoer (**Figuur 9**).

Het grenspunt van Montzen vertegenwoordigt daarbij het grootste deel van de treinen (ca. 40%), waarvan de meerderheid intermodale treinen zijn. In de tweede meest gebruikte grenspunten van Athus en Aubange (ca. 20%) rijden zowel bloktreinen als verspreid vervoer en intermodale treinen. De grenspunten van Moeskroen (ca. 13%) en Essen (ca. 9%) kennen ook gemengd verkeer, terwijl de andere grenspunten voornamelijk bloktreinen kennen en in mindere mate verspreid vervoer.

**Figuur 9:** Grenspunten Belgisch spoornetwerk



Aangezien overal in Europa een (relatief) groot deel van het goederenvervoer per spoor internationaal gebeurt, is het ook de bedoeling van Europa – onder meer via Richtlijn (EU) 9013/2010 – om de organisatie van dit type vervoer te vergemakkelijken. Via bepaalde corridors werden grote verbeteringen verwezenlijkt (en dient dit in de toekomst nog verder geoptimaliseerd te worden) in termen van connectiviteit tussen belangrijke Europese logistieke centra en industriële hubs. Via een one-stop-shop verloopt de organisatie en toewijzing van deze rijpaden veel eenvoudiger, wat het internationaal verkeer bevordert (zoals ook te zien is in de groei van het aandeel internationaal vervoer in België).



#### 4. Samenvattende SWOT-analyse goederenvervoer spoor

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de sterktes en zwaktes van de spoorsector, maar ook van de kansen en bedreigingen, zoals hierboven in het rapport reeds beschreven en gebaseerd op eerder kwalitatief onderzoek.

**Tabel 4:** SWOT-analyse goederenvervoer per spoor

Sterktes	Zwaktes
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spoorsector is goed aangepast aan volumineus vervoer tussen fabrieken en vestigingen (industriële processen) – trein rijdt op vaste relaties met vaste dienstverlening</li> <li>- Spoorvervoer rendabel op lange afstanden</li> <li>- Basis rijpadkosten zijn niet hoog</li> <li>- Ideale transportmodus voor specifieke producten, zoals zware transporten of lange producten</li> <li>- Positief duurzaamheidsimago</li> <li>- Spoor is veiliger dan de weg (bv. voor chemische producten in tankcontainers)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instapkosten op het spoorstelsel zijn hoog (aansluitingen, tractie, verplichte installatie ETCS, hoge personeelskosten, etc.)</li> <li>- Kosten van de last mile hoog (o.m. overslagkosten, voor- en natrucking voor containers en rangeringen en bedieningen voor wagenladingen)</li> <li>- Transporten over kortere afstanden zijn weinig rendabel</li> <li>- Weinig flexibiliteit wat betreft alternatieve routes, aanvragen rijpaden, probleemoplossing</li> <li>- Spoor is onvoldoende geïntegreerd in globale logistieke netwerken</li> <li>- Beperkingen (capaciteit) infrastructuur, o.m. omwille van gemengd goederen- en passagiersvervoer</li> <li>- Operationele problemen, waaronder tekort aan treinbestuurders</li> <li>- Geen/beperkte 'level playing field' tussen verschillende transportmodi</li> <li>- Geen doelgerichte steun om modal shift te stimuleren (cfr. gebrek aan financiële steun of langetermijnvisie voor bv. infrastructuur)</li> </ul>
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Enorm potentieel van de goederensector in België (cfr. BBP)</li> <li>- Inspringen op impact kilometerheffing</li> <li>- Verhogen benuttingsgraad en bundeling volumes, onder meer via betere samenwerking spoorwegondernemingen</li> <li>- Verder ontwikkelen nieuwe businessmodellen, om verder kosten te drukken, kwaliteit en dus betrouwbaarheid te verhogen, hogere flexibiliteit, etc.</li> <li>- Standaardisatie van laadeenheden, zodat shift tussen modi altijd mogelijk is</li> <li>- Ontwikkeling 'freight villages'/railports naast de (continentale) terminals</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zonder globale aanpak wordt spoorvervoer herleid tot industriële bloktreinen en containertreinen op lange afstanden</li> <li>- Delokalisaties van het bedrijfsleven (geen spooransluitingen aanwezig)</li> <li>- Tekort aan treinbestuurders en verlies van competenties in de spoorsector (o.m. tekort aan opleidingen)</li> <li>- Te strikte regelgeving (vooral voor nieuwkomers en kortere afstanden) – versoepeling van regels op bv. industriële lijnen (zonder in te boeten op veiligheid) zou wenselijk zijn</li> <li>- Technologische evoluties wegvervoer (o.a. zelfrijdende en/of elektrische vrachtwagens)</li> </ul>

## 5. Conclusie goederenvervoer per spoor

De transportsector volgt over het algemeen gesproken de groei in het BBP. Voor België is dit de laatste jaren echter niet het geval. Het goederenvervoer in België kent een daling van ca. 11,5% ten opzichte van 2010, waarbij er vooral in 2017 een sterke terugval was (via het wegvervoer). Doordat België een belangrijk transitland is, is het overgrote deel van het goederenvervoer internationaal gericht. Terwijl het nationaal goederenvervoer vrij stabiel gebleven is, is net dit internationaal goederenvervoer in België de laatste jaren sterk gedaald (ca. 30% ten opzichte van 2000). Dit is mede te wijten aan de hoge loonkosten in België en opkomst van de ‘goedkopere’ EU-landen.

Ondanks de daling van het goederenvervoer over land, kent het spoorvervoer in België de laatste jaren wel een kleine groei. In 2017 groeide het goederenvervoer per spoor zelfs met ca. 5,5%. Een mogelijke verklaring hiervoor is te vinden in de kilometerheffing op vrachtwagens, de groeiende bewustwording voor meer duurzaamheid, maar uiteraard ook in verbeteringen binnen de sector. Ondanks het feit dat de volumes van voor de financieel economische crisis nog lang niet bereikt zijn, zijn er dus wel positieve ontwikkelingen waar te nemen.

Dankzij deze groei in het spoorvervoer – en mede omwille van de daling in het wegvervoer – is er voor de sector ook een positieve trend waar te nemen in de modal shift.

De groeicijfers zijn daarbij vooral in bepaalde marktsegmenten van het goederenvervoer terug te vinden. Zo blijkt spoor nog altijd vooral concurrentieel te zijn op lange afstanden, met name voor intermodaal vervoer (containers). Onder meer omwille van deze lange afstanden is ook te zien dat het spoorvervoer vooral internationaal gericht is en dat ook de (toekomstige) groei zich vooral daarop focust. Daarnaast is spoor ook concurrentieel en een groeimarkt voor conventionele bloktreinen, waarbij op regelmatige basis tussen twee spooransluitingen gereden wordt met belangrijke volumes (met als belangrijkste de staalproducten en chemische producten).

Als het spoor verder zou willen groeien, komen er in het onderzoek verschillende aspecten naar boven waaraan (verder) gewerkt moet worden. Zo is het belangrijk dat de infrastructuur de vraag naar goederen kan volgen (cfr. capaciteit), maar ook dat het beheer – en de communicatie – van de infrastructuurbeheerder geoptimaliseerd wordt, met een maximale vorm van flexibiliteit. Daarnaast is het belangrijk dat er een “level playing field” komt, waar alle transportmodi gelijkaardig moeten betalen voor externe kosten, wat ondanks de invoering van de kilometerheffing, nog steeds niet het geval is. Ook de (EU) wetgeving, specifiek voor spoor, dient geoptimaliseerd te worden, enerzijds om het toe te laten om nieuwe spelers makkelijker te laten toetreden, anderzijds om een meer uniforme technische regelgeving in Europa te hebben, die het toelaat om het grensoverschrijdende spoorvervoer eenvoudiger te laten verlopen.

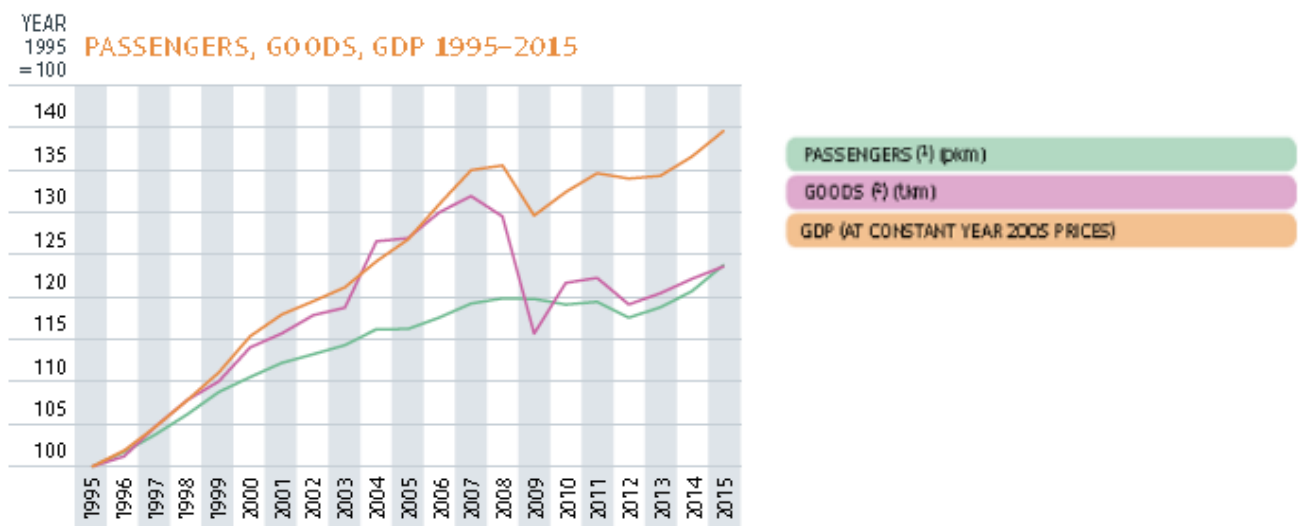
## DEEL II: PASSAGIERSVERVOER PER SPOOR

### 1. Macro-economische analyse passagiersvervoer

#### 1.1 Marktomgeving

Uit de analyse van het goederenvervoer kwam reeds naar boven dat de economische groei (cfr. het BBP) mee de transportontwikkelingen bepalen. Dit is ook – zij het in beperktere mate – het geval voor passagiersvervoer (**Figuur 10**). Passagiersvervoer zal echter niet zo snel of hevig reageren als het goederenvervoer. Een economische terugval zal in mindere mate leiden tot een daling van het aantal passagiers, terwijl een economische heropleving ook niet meteen zal leiden tot een exponentiële stijging in het passagiersvervoer. Andere factoren, zoals de bevolkingsgroei, zullen hier mee bepalend zijn.

**Figuur 10:** Link tussen het BBP en het passagiersvervoer in Europa



Bron: Europese Commissie (2017), EU transport in figures

Volgens het Federaal Planbureau (2015) zal de vraag naar passagiersvervoer tegen 2030 stijgen met 11%, wat min of meer samenhangt met de stijging van de bevolking en de stijging van de welvaart (cfr. verwachte groei BBP van België).

#### 1.2 Modal split

Aangezien er verwacht wordt dat het passagierstransport in de toekomst alleen maar zal stijgen, is het in het kader van onder meer congestie- en vervuilingsproblematieken uiteraard belangrijk dat de verdeling tussen de verschillende transportmodi optimaal gebeurt. Dit hangt natuurlijk ook samen met de verwachte groei van het goederentransport dat in grote mate gebruik maakt van dezelfde transportinfrastructuur.

Daarbij blijven ook passagiers in meer dan 80% van de gevallen kiezen voor transport via de wagen. Dit is ook in de rest van Europa het geval. Het aandeel van passagiersvervoer per spoor (ten opzichte van vervoer over land) bedraagt ca. 7,7%. Dit is vrij gelijkaardig aan de rest van Europa. Onderstaande

tabel geeft het aandeel van de verschillende transportmodi over land in België in vergelijking met het gemiddelde in Europa (EU-28).

**Tabel 5:** Modal split passagiersvervoer over land (passagierskilometer in %)

	Wagen	Bus/tram/metro	Trein
België	81,8%	10,5%	7,7%
EU-28	82,9%	9,4%	7,7%

Bron: Eurostat, cijfers 2016

Het aandeel van de verschillende transportmodi is daarbij de laatste jaren min of meer gelijk gebleven. Ondanks het feit dat er vol wordt ingezet op openbaar vervoer, is het aandeel wegtransport sinds 1995 maar met ca. 2% afgenomen. Spoor heeft de laatste decennia wel een sterke opmars gemaakt, voornamelijk ten opzichte van bus/tram/metro. In 1995 was spoor slechts goed voor 5,6%, in 2005 voor 6,7% en in 2016 voor 7,7%. Daarbij is het aandeel van spoor de laatste 5 jaar wel min of meer gelijk gebleven.

Nochtans is een verdere split aangewezen en wordt hier door de overheid ook verder op gewerkt. Zo wordt een lagere toegankelijkheid via de wagen in de steden reeds gestimuleerd en zijn de 'low emission zones' in bepaalde steden reeds een feit, waardoor niet elke wagen de stad binnen kan.

## 1.3 Potentieel spoorsector

### 1.3.1 Nationaal reizigersvervoer

Zoals reeds gesteld in vorige paragrafen wordt verwacht dat het reizigersvervoer de komende jaren licht zal blijven stijgen. Ondanks de congestie- en milieuproblemen waar vooral de weg mee geconfronteerd wordt, blijft het aandeel reizigers dat via spoor reist al enkele jaren vrij stabiel. Wat het nationaal reizigersvervoer betreft, zit het aantal treinkilometers al enkele jaren rond 78 miljoen, met een kleine stijging van 2% in 2017 tot ca. 79 miljoen treinkilometers.

Het aantal reizigers zal in de toekomst naar alle waarschijnlijkheid toenemen volgens ditzelfde patroon. Bijkomende inspanningen van de overheid zullen slechts een relatief klein effect hebben op de reizigersaantallen.

### 1.3.1 Internationaal reizigersvervoer

Het internationaal reizigersvervoer is de laatste jaren goed voor ca. 7% van het totale reizigersvervoer. De evolutie van het internationaal reizigersvervoer is moeilijk te onderzoeken, aangezien groeitrafiek sterk beïnvloed worden door de opening van nieuwe diensten. Desalniettemin kan gesteld worden dat de groei min of meer dezelfde trend volgt van het totale passagiersvervoer.

Daarbij probeert het treinvervoer vooral de concurrentie aan te gaan met het vliegtuig.

## 2. Marktonwikkelingen

Net zoals vorige jaren werd de spoorweginfrastructuur voornamelijk door passagierstreinen gebruikt. Het passagiersvervoer was verantwoordelijk voor ruim 86% van het aantal treinkilometers. Ook in de rest van Europa ligt dit percentage gemiddeld boven de 80%.

Daarbij zijn er - net zoals vorig jaren – in het passagiersvervoer drie spoorondernemingen actief (NMBS, Eurostar en THI Factory). Hierbij dient opgemerkt te worden dat er wel meerdere producten zijn. Zo rijden ook treinen van ICE International<sup>6</sup> tussen België en Duitsland. Dit gebeurt echter in samenwerking met NMBS, die instaan voor de administratieve afhandeling van het Belgische gedeelte, waardoor deze niet als een actieve spooronderneming werd opgenomen in België.

### 2.1 Transportvolumes passagiersvervoer

In 2017 heeft NMBS ca. 230 miljoen reizigers vervoerd, een stijging van meer dan 3% ten opzichte van 2016 en tevens de grootste stijging van het aantal binnenlandse reizigers in 10 jaar. Deze stijging is ook te zien in het aantal effectief gereden treinkilometers dat met 2% gestegen is. Op deze reizigersgroei (die gepaard gaat met een zéér kleine modal shift) werd ook verder ingezet met het nieuwe vervoersplan. In december 2017 heeft NMBS het treinaanbod verhoogd met ca. 5%.

Ook wat betreft het internationaal reizigersvervoer was er een stijging te zien in het aantal passagiers, wat zich ook vertaalde in een stijging van het aantal effectieve treinkilometers. Na enkele vrij stabiele jaren, kende het internationaal reizigersvervoer een stijging van ca. 8% in 2017.

### 2.2 Competitie in het passagiersvervoer

Aangezien de nationale passagiersmarkt nog niet geliberaliseerd is, wordt in onderstaande paragrafen enkel de concurrentiesituatie besproken voor het internationaal passagiersvervoer.

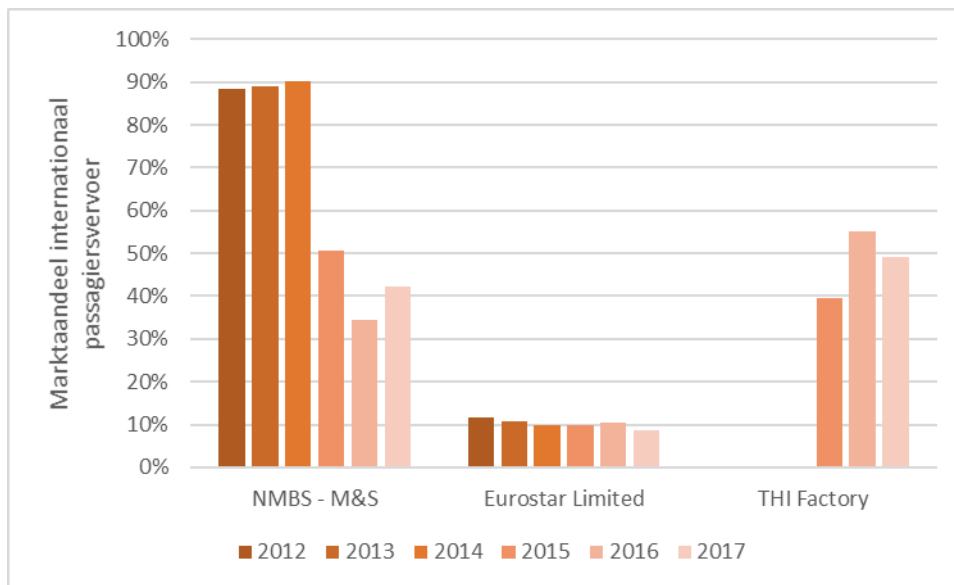
#### 2.2.1 Marktaandeel internationaal passagiersvervoer

Voor het internationaal passagiersvervoer – dat sinds 1 januari 2010 geliberaliseerd is – bestaat zeer weinig dynamiek op de markt. Het marktaandeel van de enige nieuwe operator die niet gelinkt is aan een historische operator (cfr. Eurostar) bedraagt al verschillende jaren ca. 10%, met zelfs een lichte terugval in 2017. **(Figuur 11)**

Zo dient opgemerkt te worden dat Thalys (cfr. spooronderneming THI Factory) volledig gecontroleerd wordt door de historische operatoren NMBS en SNCF.

Er bestaat dus zeer weinig concurrentie op de markt. Bovendien is het niveau van transparantie wat betreft mededinging op de markt moeilijk correct in te schatten, omwille van de verschillende akkoorden tussen de spoorondernemingen (waaronder het voorbeeld van ICE).

<sup>6</sup> Een consortium van de Duitse spoorwegen (DB Fernverkehr) en de Nederlandse Spoorwegen (NS International).

**Figuur 11:** Marktaandeel internationaal passagiersvervoer in België (in treinkilometers)

Aanvullend op de reeds vermelde hoge investeringskosten en technologische belemmeringen die het spoorvervoer kenmerken, zorgen de strenge interoperabiliteitsvereisten en wettelijke bepalingen met betrekking tot cabotage ervoor dat de drempel voor nieuwe toetreders hoog is. Bijgevolg wordt de historische operator nauwelijks geconfronteerd met concurrentie.

In vergelijking met de rest van Europa, is het marktaandeel van de niet-historische operatoren van internationaal treinreizigersvervoer ook klein. Het gemiddelde marktaandeel in Europa bedraagt ca. 31%.

### 2.2.2 Trends ten gevolge van stijgende concurrentie

Zoals reeds gesteld is er momenteel weinig dynamiek in het internationale passagiersvervoer. De weinige concurrentie zal dus moeten komen van de reeds aanwezige 'nieuwe toetreders' Eurostar. Hierbij kan gesteld worden dat zij momenteel hun gamma aan het uitbreiden zijn. Ook hier zijn echter hoge investeringskosten en administratieve belemmeringen bij betrokken, zodat dit niet eenvoudig is. De toekomst zal uitwijzen of zij hiermee hun marktaandeel kunnen verhogen.

Daarnaast beoogt het vierde spoorwegpakket de belemmering van het internationale hoofddoel te laten wegvallen. De strenge wettelijke bepalingen met betrekking tot cabotage zullen vervallen. Het valt af te wachten welk effect dit zal hebben op het vervoer en/of de concurrentie.

### 3. Samenvattende SWOT-analyse internationaal passagiersvervoer spoor

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de sterktes en zwaktes van het internationaal passagiersvervoer via spoor, maar ook van de kansen en bedreigingen, zoals hierboven in het rapport reeds deels aangehaald.

**Tabel 6:** SWOT-analyse internationaal passagiersvervoer per spoor

Sterktes	Zwaktes
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Snel, frequent massatransport tussen (groot)steden</li> <li>- Positief duurzaamheidsimago</li> <li>- Spoor is een veilige vervoersmodi</li> <li>- Nieuw, betrouwbaar materieel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instapkosten op het spoorsysteem zijn hoog (aansluitingen, tractie, verplichte installatie ETCS, hoge personeelskosten, etc.)</li> <li>- Interoperabiliteitsproblematiek (zowel bestuurders als materieel)</li> <li>- Administratieve belemmeringen (o.a. nieuwe grensoverschrijdende rijpaden)</li> <li>- Dure transportmodi (cfr. groeiende low-cost markt luchtvaart bv. Londen)</li> </ul>
Kansen	Bedreigingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grootstedelijke markten (vervoer, stations) / grote steden in EU &lt; 300 km afstand</li> <li>- Congestie steden</li> <li>- Klimaatbeleid</li> <li>- Aanpassing levensstijl (bv. delen i.p.v. bezit auto's)</li> <li>- Vergroting economische perspectieven door wegvallen beperking internationaal hoofddoel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen politieke prioriteit / beperkte middelen overheid</li> <li>- Dalende brandstofprijzen (cfr. vliegtuig, auto)</li> <li>- Slecht imago door onder meer Fyra, terrorisme</li> <li>- Technologische evoluties wegvervoer (o.a. zelfrijdende en/of elektrische auto's)</li> </ul>

## 4. Conclusie passagiersvervoer per spoor

Het passagiersvervoer is verantwoordelijk voor ruim 86% van het aantal treinkilometers. Desondanks is het aandeel van spoor in de transportmodi vrij beperkt tot ca. 7,7%. Verwacht wordt dat dit aandeel niet snel zal stijgen en dat het passagiersvervoer per spoor de evolutie van het algemene passagiersvervoer zal blijven volgen (cfr. stijging met ca. 10% tegen 2030).

Binnen dit aandeel is nationaal reizigersvervoer verantwoordelijk voor ca. 93% van het aantal treinkilometers. Momenteel is dit onderdeel van de markt nog niet geliberaliseerd en bestaat hier dus nog geen onderlinge concurrentie. Dit is wel het geval voor het internationaal reizigersvervoer, dat sinds 2010 geliberaliseerd is. Omwille van hoge investeringskosten, technologische belemmeringen, strenge interoperabiliteitsvereisten en wettelijke bepalingen met betrekking tot cabotage is het echter niet eenvoudig om toe te treden tot deze markt of om nieuwe marktsegmenten (cfr. nieuwe internationale rijpaden) toe te voegen aan het dienstenaanbod. Het marktaandeel van de nieuwe toetreder ligt dan ook al enkele jaren vast rond 10%.

Nochtans heeft het internationaal reizigersvervoer het afgelopen jaar wel een stijging gekend van 8% en is het de ideale oplossing om de milieuproblematiek en de congestie in de grote steden tegen te gaan.