

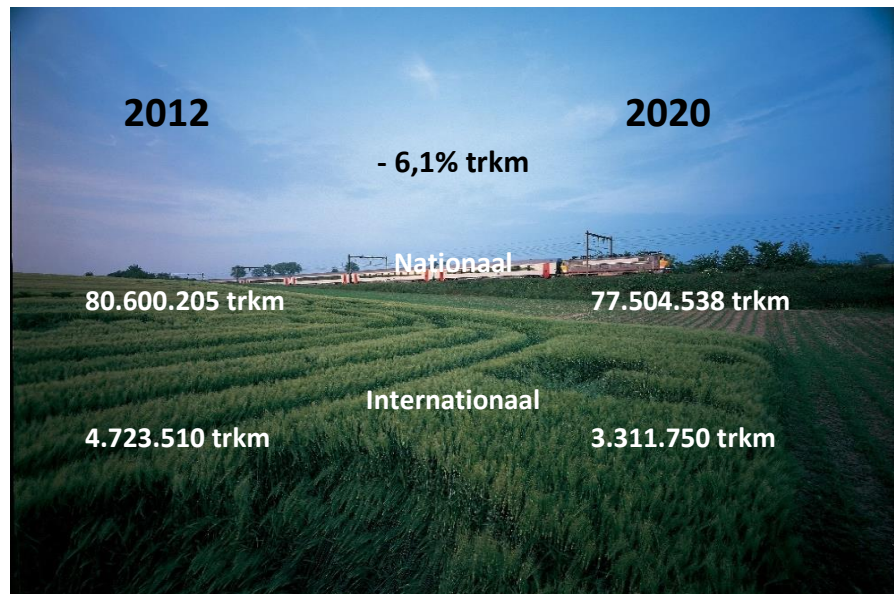
INHOUD MONITORING REIZIGERSVERVOER PER SPOOR

01 » AANDEEL VAN SPOOR IN DE
VERVOERSECTOR

02 » CONCURRENTIE IN HET
REIZIGERSVERVOER

03 » PRESTATIE-INDICATOREN

04 » HEFFING VOOR HET GEBRUIK VAN DE
INFRASTRUCTUUR

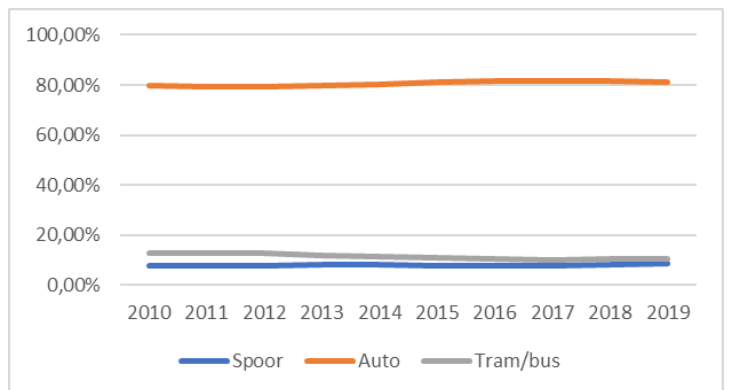


01 » AANDEEL VAN SPOOR IN DE VERVOERSECTOR

Reizigersvervoer per vervoerswijze

Het aandeel van spoor in het reizigersvervoer blijft met **8,4% in 2019** bescheiden. De cijfers voor 2020 zijn nog niet beschikbaar op het ogenblik van de publicatie van dit verslag.

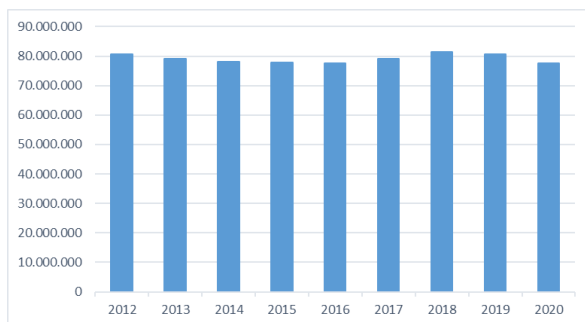
Het aandeel van de wagen is meer dan 81% en dat van de bus en de tram iets meer dan 10%. De modal split is de afgelopen jaren relatief stabiel gebleven. Dit betekent dat er daad-



krachtige en doeltreffende maatregelen moeten worden genomen als we de modal shift die door vele actoren wordt bepleit, willen stimuleren.

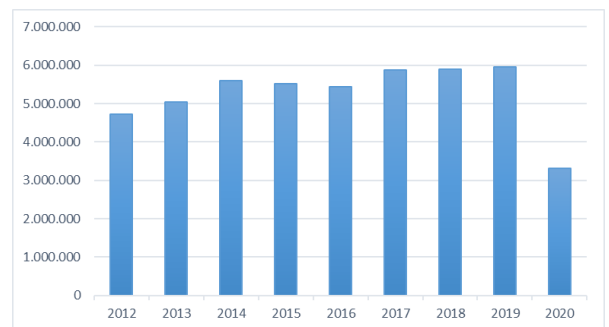
Evolutie van het nationale reizigersvervoer

Het nationale reizigersvervoer is sinds 2012 relatief stabiel gebleven. In 2020 waren er ongeveer **79,5 miljoen** treinkilometers, een **lichte daling (3,8%)** ten opzichte van 2019. Deze beperkte impact kan worden verklaard door het feit dat de NMBS tijdens de gezondheids crisis heeft getracht om haar aanbod zoveel mogelijk in stand te houden. In Europa bedroeg de daling tijdens deze crisis ongeveer 11%.



Evolutie van het internationaal vervoer

Na een algemene stijging sinds 2012 tot 2019 is het internationale reizigersvervoer in 2020 ingestort met slechts **3.311.740 treinkilometers** tegenover 5.974.000 treinkilometers in 2019, een **daling van 44,6%**.

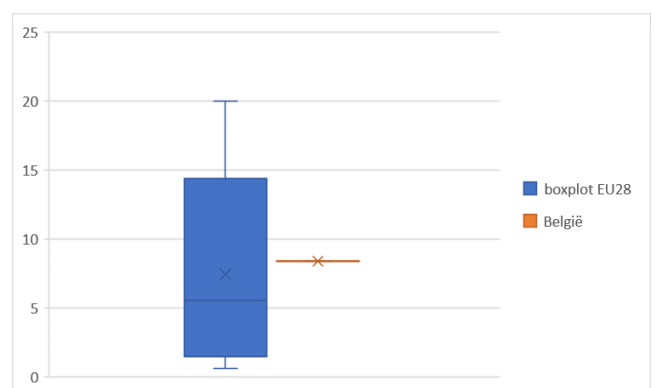


Positie van België in de modal split

Het aandeel van het spoor in België ligt **iets hoger dan het Europese gemiddelde**.

Het aandeel van het spoor varieert in Europa van 1% in Litouwen en Griekenland tot 12,9% in Oostenrijk en zelfs 20% in Zwitserland.

België bekleedt de 10^{de} plaats van de Europese landen wat betreft het belang van het spoor aandeel. België ligt echter achter op onze Nederlandse (11,3%), Franse (10,4%) en Duitse (9,4%) burens.

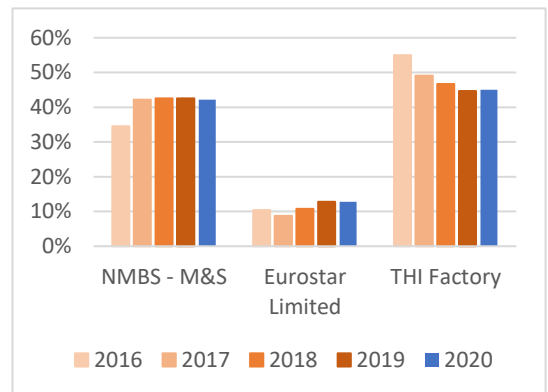


02 » CONCURRENTIE IN HET REIZIGERSVERVOER

De marktaandelen van internationale operatoren

Tot 2020 is er alleen in het segment van het internationale reizigersvervoer sprake van daadwerkelijke concurrentie.

Over het geheel genomen bleven de marktaandelen van elk van de spelers in 2020 relatief **stabiel**, tegen een achtergrond van krimpende marktomvang.

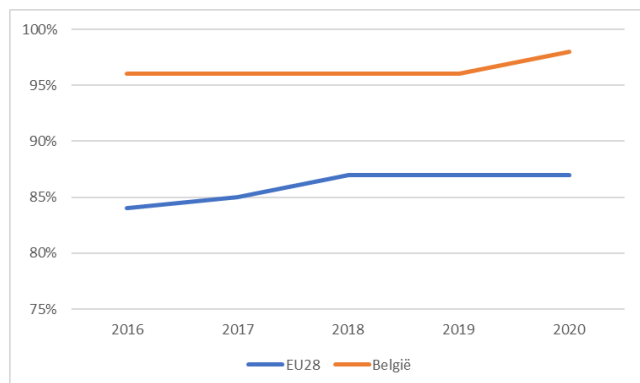
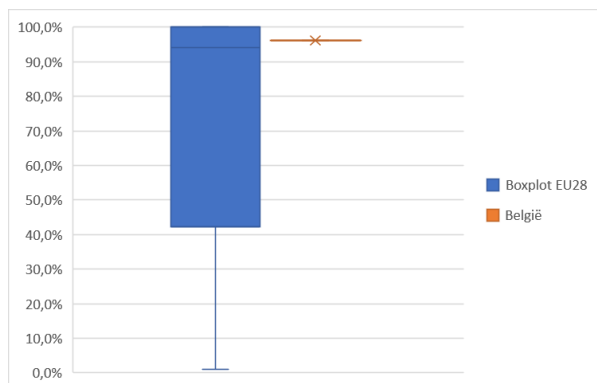


Positie België ten opzichte van het aandeel van de historische operator

De covidcrisis heeft de **NMBS** in staat gesteld haar marktaandeel te verstevigen (tot **98%**) voor zover zij haar vervoersaanbod in het algemeen in stand kon houden en tezelfdertijd het internationale spoorwegvervoer (waar de concurrentie open is) sterk is teruggelopen.

Het marktaandeel van de Belgische historische operator ligt ver **boven het Europese gemiddelde (cf. 86,6%)**. Binnen de EU28 varieert het marktaandeel van 0% (in het Verenigd Koninkrijk, waar het reizigersvervoer per spoor volledig is geprivatiseerd) tot 100% in meerdere landen.

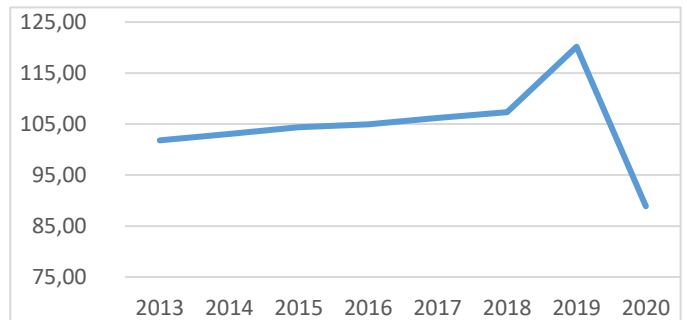
In onze buurlanden bedraagt het aandeel van de historische operator 100% in Frankrijk en Luxemburg, 95% in Nederland en 71% in Duitsland. Merk op dat het aandeel van de historische operator in Duitsland aanzienlijk lager ligt omdat sommige *Länder* de regionale dienstverlening hebben afgestaan aan de concurrenten van DB.



03 » PRESTATIE-INDICATOREN

De evolutie van het aantal reizigers per treinkilometer

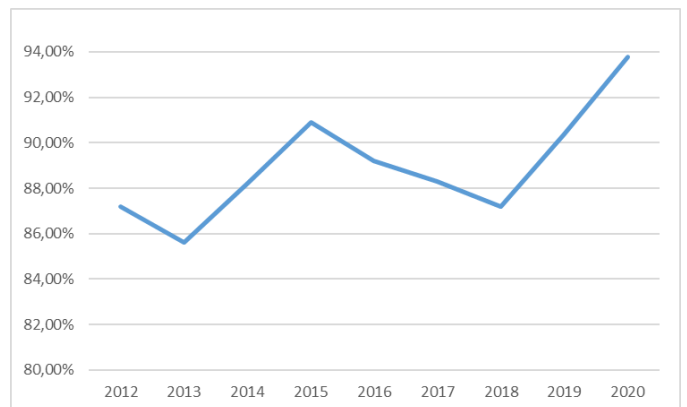
In 2020 is het aantal reizigers per treinkilometer als gevolg van de gezondheids crisis sterk gedaald. Terwijl het aantal afgelegde kilometers relatief stabiel bleef, daalde het aantal vervoerde reizigers aanzienlijk, van 253 miljoen tot 184 miljoen. In deze context vragen de spoorwegondernemingen zich af of het reizigersaantal van vóór de crisis nog haalbaar is wanneer bepaalde praktijken, zoals telewerk, zich doorzetten.



De evolutie van de stiptheid

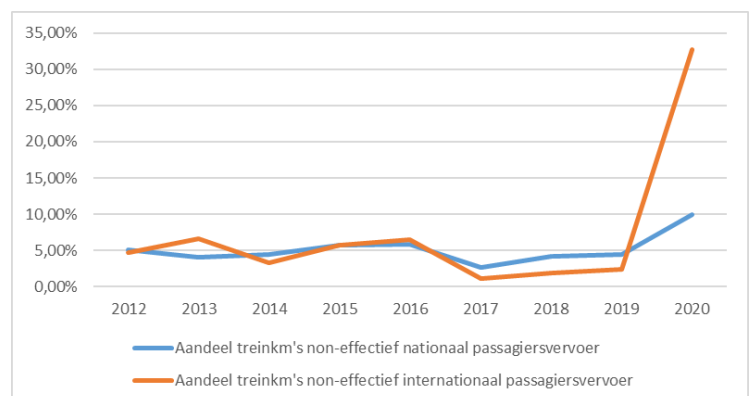
In 2020 waren **bijna 94%** van de treinen op tijd (treinen die niet werden afgeschaft met een vertraging van minder dan 6 minuten). De stijging van de stiptheid is te verklaren door het feit dat er minder treinen op het net reden.

Van de 23.158 treinen die niet stipt reden, werd bijna 30% afgeschaft. Wat de oorzaken van de vertragingen betreft, werd 26,2% veroorzaakt door Infrabel, 30,6% door de NMBS, 38,2% door derden en 4,6% door andere spoorwegondernemingen.



Aantal niet-effectieve reizigerstreinen

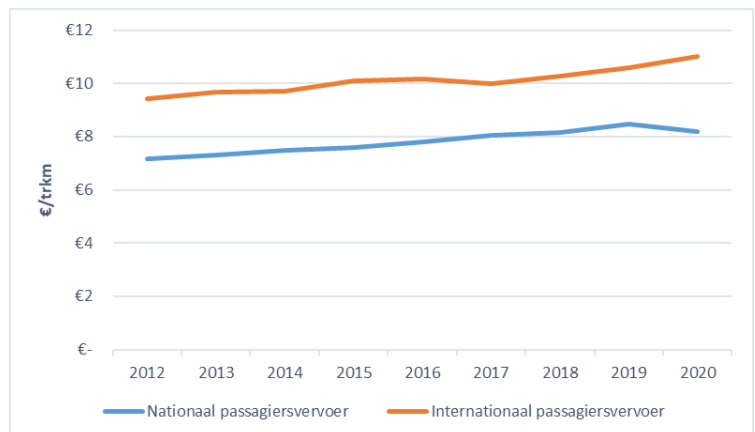
In 2020 was er een sterke stijging van het aantal niet-effectieve reizigerstreinen in het **nationale** segment (tot **10% ten opzichte van 5% in 2019**). De stijging is spectaculair voor het **internationale** reizigersvervoer, waar het aandeel van niet-effectieve treinen **meer dan 50% bedraagt**. De ongebruikte treinpaden die tot uiting komen in de toename van het aantal niet-effectieve reizigerstreinen zullen kosten hebben gegenereerd die gedeeltelijk zijn gecompenseerd door extra subsidies.



04 » HEFFING VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR

Evolutie heffingen per treinkilometer

De spoorwegondernemingen betaalden een heffing van ongeveer **€ 8,2** per treinkilometer voor het **binnenlands** vervoer (= een lichte daling) en ongeveer **€ 11** voor het **internationaal** vervoer (stijging door hogere parkeerkosten). Opgemerkt dient te worden dat Infrabel deze tarieven in 2020 niet heeft aangepast omdat de NMBS subsidies van meer dan 288 miljoen heeft ontvangen om de gevolgen van de covidcrisis te compenseren.

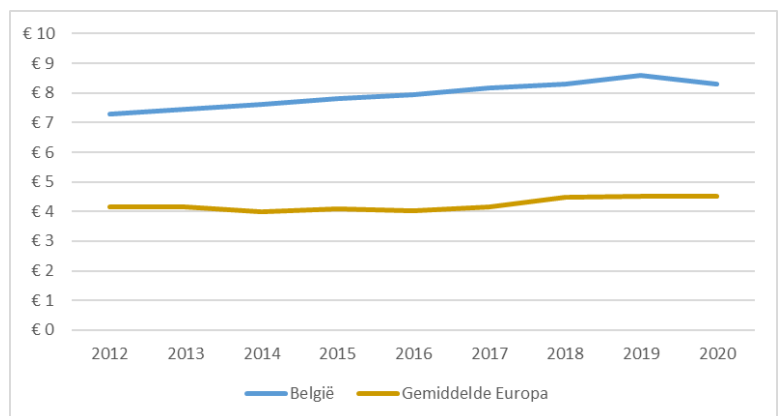


Andere spoorwegondernemingen hebben echter een aantal steunmaatregelen ontvangen, zoals de afschaffing van administratieve kosten.

Positie van België inzake heffingen

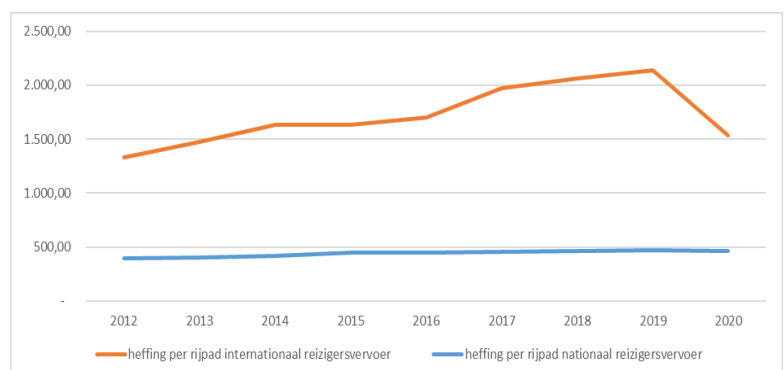
Met **€ 8,2 per treinkilometer** ligt de Belgische heffing **hoger dan het Europese gemiddelde** van **€ 4,50** per treinkilometer.

In Frankrijk betalen de operatoren gemiddeld € 9,17, in Nederland € 2,12 en in Duitsland € 5,40. Er is een grote ongelijkheid in de hoogte van de heffingen. Dit verschil is te verklaren door verschillen tussen netwerken op het vlak van subsidies, netwerkkenmerken, enz.



Omzet per treinpad

De omzet per treinpad is in 2020 sterk **gedaald**. Het bedroeg **€ 455** in 2020, tegenover € 673 in 2019. De omzet voor het nationale reizigerssegment bedraagt € 472. Voor het internationale reizigerssegment bedraagt dit € 1.536. Deze daling van de omzet per treinpad werd gecompenseerd door subsidies.



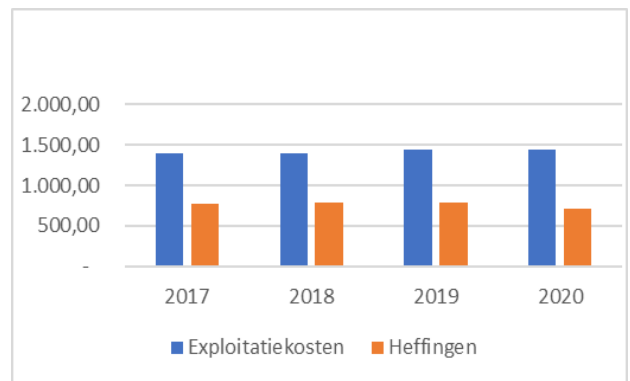
De heffingen vertegenwoordigen 65% van de omzet van Infrabel (tegenover 69% in 2019), de exploitatiesubsidies 16% (tegenover 10% in 2019) en de andere soorten inkomsten (energie, enz.) 19%. De daling van het aandeel heffingen is te verklaren door de covidcrisis en de daaruit voortvloeiende daling van de omzet van Infrabel, die werd gecompenseerd door een verhoging van de subsidies.

04 » HEFFING VOOR HET GEBRUIK VAN DE INFRASTRUCTUUR

Exploitatiekosten vs. infrastructuurheffingen

In 2020 maakten de heffingen **50%** uit van de **exploitatiekosten** (de kosten van de onderneming exclusief afschrijvingen, waardeverminderingen en financiële kosten). De reizigersheffingen vertegenwoordigden bijna 96% van het bedrag van de geïnde heffingen).

Exploitatiesubsidies vertegenwoordigen 12,3% van de exploitatiekosten, een aanzienlijke stijging ten opzichte van voorgaande jaren.



Investerings Infrabel

In 2020 investeerde Infrabel 894 miljoen euro, waarvan 591,4 miljoen euro voor veiligheid en stiptheid. Onderstaande grafiek toont hoe de investeringen zijn verdeeld. Dit is vergelijkbaar met 2019, maar met een aanzienlijke wijziging in de aard van de investeringen. In 2019 was het merendeel van de investeringen (bijna 60%) gericht op capaciteitsuitbreiding. In 2020 is het merendeel van de investeringen naar de verbetering van de stiptheid en de veiligheid gegaan.

