



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



## **MONITORING GOEDERENVERVOER PER SPOOR - CIJFERS VOOR 2023**

**01 » DE EVOLUTIE VAN HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR**

**02 » CONCURRENTIE IN HET SPOORVERVOER**

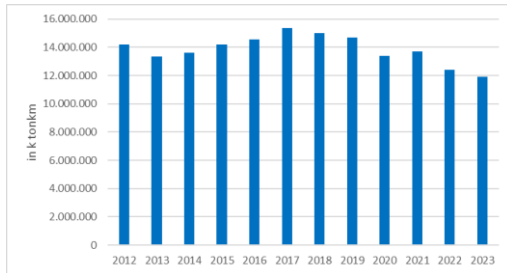
**03 » BEPAALDE INDICATOREN VOOR HET GOEDERENSEGMENT**

**04 » HEFFINGEN VOOR INFRASTRUCTUURGEBRUIK**

# 01 » DE EVOLUTIE VAN HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR

## Bruto tonkilometers

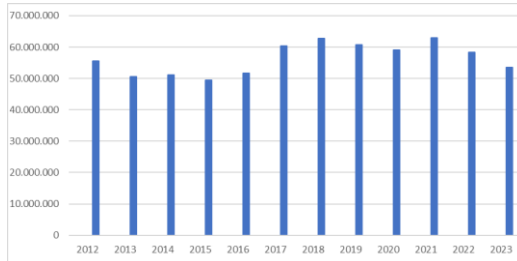
In 2023 werden **11.909.170,68 k ton-km vervoerd**. Dit is een daling van **4,1% ten opzichte van 2022** en **19% ten opzichte van 2019**. Deze dalende trend wordt al sinds 2017 waargenomen.



## Evolutie in netto tonnages

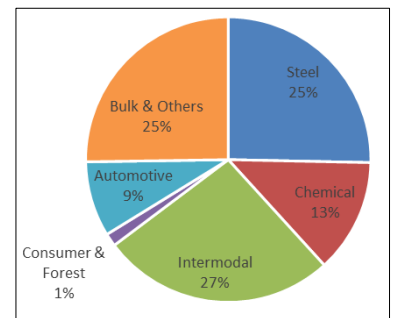
Het nettovrachtvolume bedroeg **53,5 miljoen ton vracht**, een daling van 8% ten opzichte van 2022. Er kan worden vastgesteld dat het vervoerde tonnage op het laagste niveau is sinds 2017. Dit kan verband houden met de macro-economische situatie, met een bijzonder opvallende daling van 14 miljard in de import en export, met name in

de metaal- en chemie-sector.



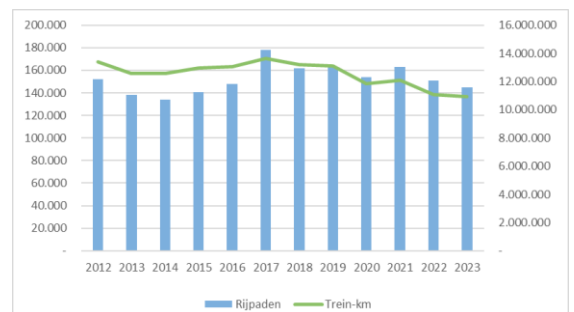
## Vervoerde goederen

90% van de vervoerde goederen is geconcentreerd in vier categorieën: chemie, metallurgie, bulk en intermodaal transport. Het aandeel van intermodaal vervoer is sterk gedaald van 43% naar 27% (net als de volumes containers die bv. in Antwerpen of Athus werden behandeld in 2023). Ook het aandeel van goederen uit de chemische sector is sterk gedaald, van 19% naar 13%. Het aandeel van producten uit de metallurgiesector daalt licht van 26% naar 25%. Deze respectieve dalingen worden gecompenseerd door een stijging van het aandeel van bulkproducten (en diversen), dat nu 25% bedraagt.



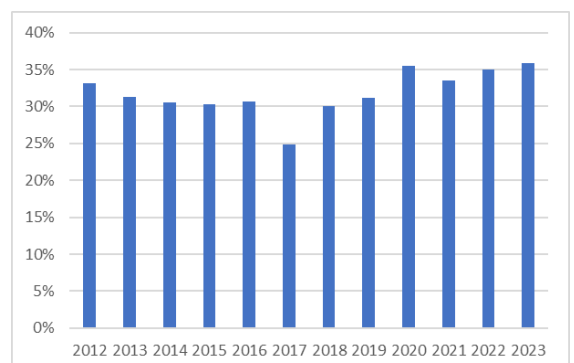
## Wijzigingen in treinpaden en treinkilometers

In 2023 werden er **144.774 treinpaden** aangevraagd voor **10.946.189 treinkilometers**. Vergelijken met 2022 is de daling van het aantal treinpaden met 4% groter dan de daling van het aantal treinkilometers met 1%.



## Het aandeel niet-effectieve treinkilometers

**35,8%** van de treinkilometers waren niet effectief (d.w.z. *gereserveerd maar niet gebruikt*) in 2023, vergeleken met 35% in 2022. Dit percentage vertoont sinds 2012 lichte stijgingen en dalingen. Sinds 2017 is er echter een algemene opwaartse trend.

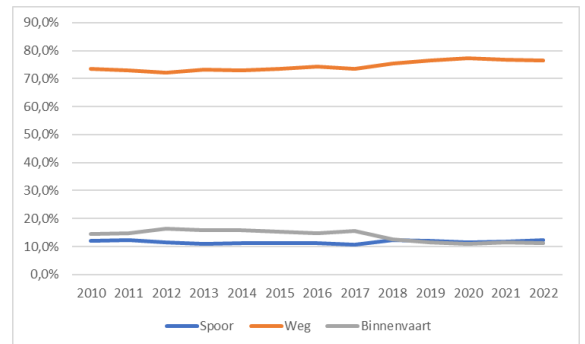


## 02 » CONCURRENTIE IN HET SPOORVERVOER

### Het modale aandeel van de spoorwegsector

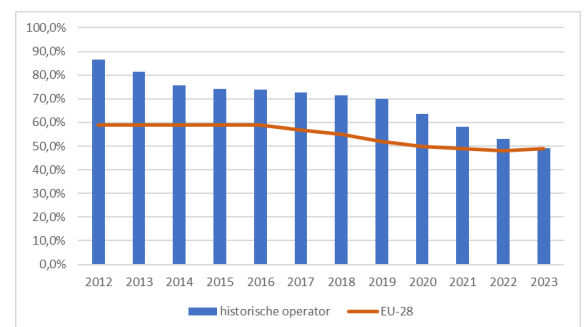
Het modale aandeel van het spoor in België bedraagt 12,2% in 2022. In Europa is het modale aandeel van het spoor stabiel op 17,1%. Sinds 2010 is het modale aandeel van het spoor relatief stabiel. Als we deze trend volgen, lijkt de doelstelling om het aandeel van het spoor te verdubbelen tegen 2030 onmogelijk haalbaar<sup>1</sup>.

In de buurlanden is het modale aandeel van het spoor 10,6% in Frankrijk, 19,8% in Duitsland en 6,6% in Nederland.



### Het marktaandeel van de historische operator

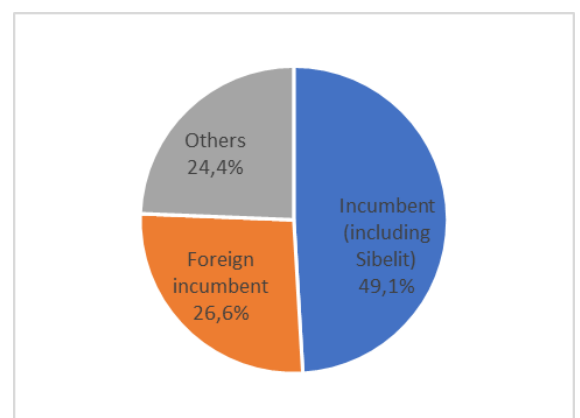
Het marktaandeel van de historische operator, berekend op basis van tonkilometers, is verder gedaald tot 49,1%, tegenover 53,2% in 2022. Dit percentage daalt al sinds 2012 en ligt dicht bij het Europese gemiddelde (48% in 2022).



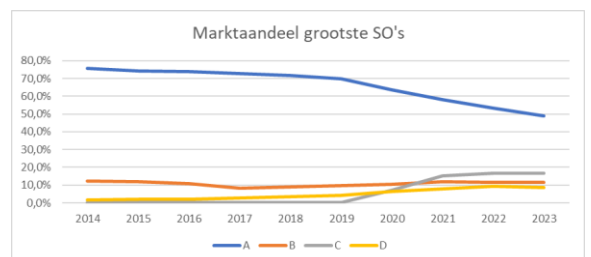
### Marktaandeel per type spoorwegonderneming

Veel spoorwegmaatschappijen die in België actief zijn, zijn eigendom van buitenlandse gevestigde bedrijven of hebben buitenlandse gevestigde bedrijven als grootste aandeelhouder.

In 2023 hadden "andere" exploitanten (d.w.z. geen dochterondernemingen van historische operatoren zoals DB of SNCF) een marktaandeel van 24,4%, tegenover 19,9% in 2022. Spoorweg'ondernemingen die eigendom zijn van een buitenlandse historische operator hadden een marktaandeel van 26,6%, tegenover 26,9% in 2022. We zien dus een toename van het aandeel van de andere of onafhankelijke categorie ten koste van de historische operatoren.



Het is ook interessant om de evolutie van de marktaandelen van de vier belangrijkste spoorwegondernemingen in België sinds 2014 te bekijken. Er is een gestage en aanzienlijke daling van het marktaandeel van de grootste spoorwegonderneming en een aanzienlijke stijging van het marktaandeel van twee concurrerende ondernemingen.

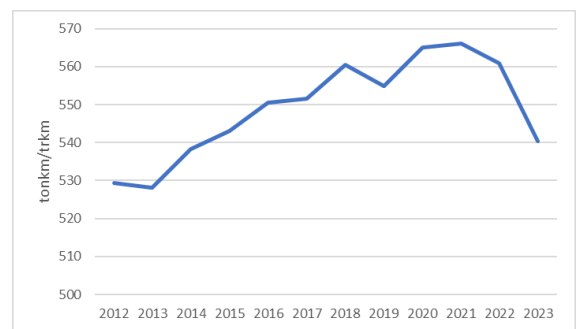


<sup>1</sup> Federale regeringsovereenkomst van 30 september 2020.

## 03 » BEPAALDE INDICATOREN VOOR HET GOEDERENSEGMENT

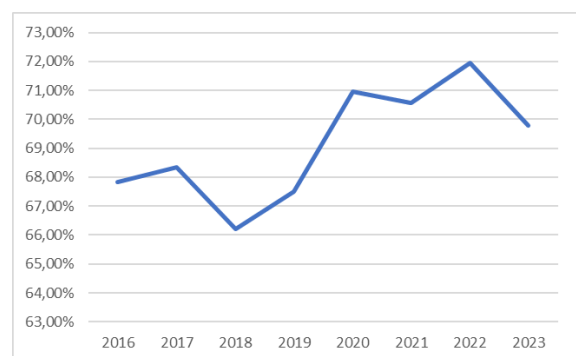
### Beladingsgraad vracht (ton-km/tr-km)

De beladingsgraad geeft een eerste indicatie van de efficiëntie van het spoorvervoer. Deze blijft dalen ten opzichte van 2022. Dit weerspiegelt een algemene daling van het vervoerde goederenvolume. Deze trend zou van invloed kunnen zijn op de winstgevendheid van de spoorwegondernemingen. Dit moet al dan niet worden bevestigd door een analyse van de financiële resultaten van de spoorwegondernemingen.



### Stiptheid

In 2023 was de gemiddelde punctualiteit van treinen **69,8%** (treinen met minder dan 30 minuten vertraging). De punctualiteit van goederentreinen verslechterde in 2023, terwijl de algemene trend sinds 2016 stijgend was.

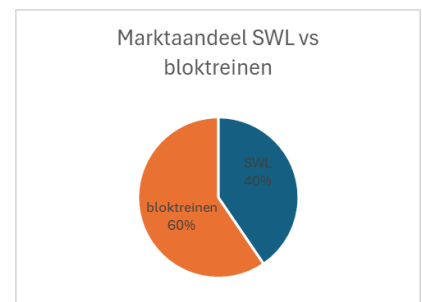
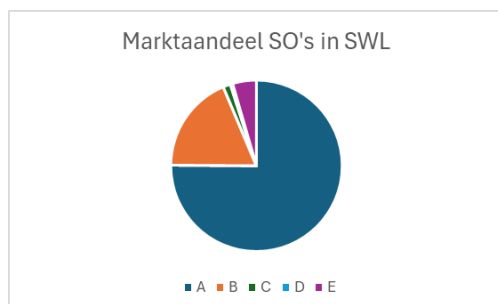


### Gemiddelde snelheid

De gemiddelde snelheid in 2023 was 51,4 km/u. Dit is een lichte stijging ten opzichte van het voorgaande jaar.

### Bloktreinen versus Single Wagon Load (SWL)<sup>2</sup>

In 2023 bestond 60% van de treinen uit bloktreinen, tegenover 40% uit samengestelde "verspreide" treinen (SWL). Het aandeel bloktreinen is gestegen ten opzichte van 2022, toen ze 57% van alle treinen uitmaakten.



Het is interessant om vast te stellen dat slechts 5 spoorwegondernemingen in 2023 SWL-treinen reden en dat bijna 95% van deze treinen, door twee spoorwegondernemingen werden georganiseerd, wat wijst op een hoge mate van concentratie in het SWL-aanbod.

<sup>2</sup> Bron: Enquête van de Dienst Regulering bij de spoorwegondernemingen voor goederenvervoer (juli-september 2024).

### Locaties rangeerstations

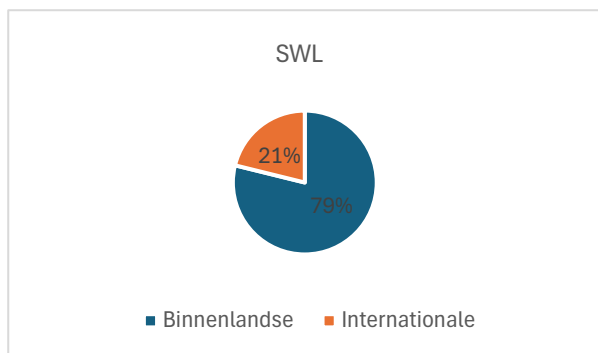
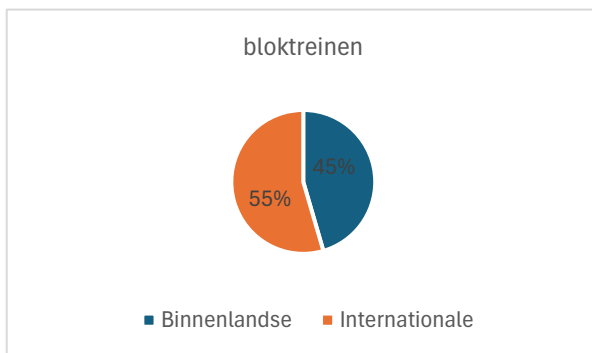
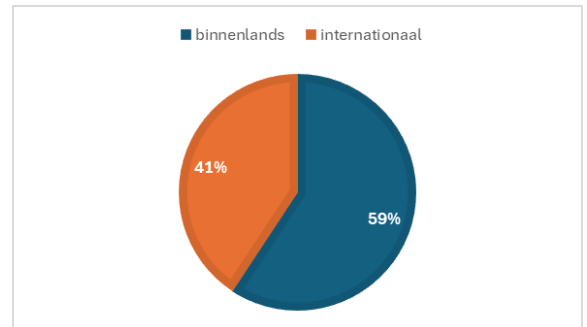
In 2023 werden op de heuvel in Antwerpen meer dan 166.000 wagons behandeld, tegenover ca. 187.000 in 2022. Het aantal wagons komt overeen met het aantal wagons dat het station verlaat, ongeacht hun bestemming. Bijvoorbeeld, sommige wagons vertrekken van heuvel b2 naar heuvel c2.

De belangrijkste rangeerstations zijn Antwerpen, Zeebrugge en Kinkempois. Bijna 35% van de behandelde treinen vertrekt vanuit Antwerpen.

### Verdeling tussen binnenlandse en internationale treinen in 2023.

Er moet worden opgemerkt dat 59% van de treinen die door de spoorwegmaatschappijen werden gemeld, binnenlands waren, tegenover 41% internationale treinen.

Het is interessant om op te merken dat deze verdeling sterk verschilt naargelang we het hebben over bloktreinen of SWL. Zo is 55% van de bloktreinen internationaal, vergeleken met 45% binnenlands. Voor SWL-treinen is de verdeling compleet anders, met slechts 21% internationale treinen tegenover 79% binnenlandse treinen.

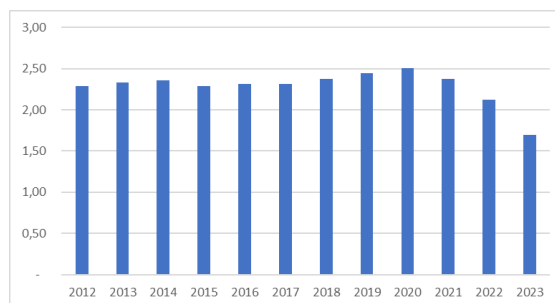


De landen waar de goederenstroom per spoor naartoe gaat zijn voornamelijk, en in volgorde van belangrijkheid: Italië, Duitsland, Frankrijk en Nederland.

## 04 » HEFFINGEN VOOR INFRASTRUCTUURGEBRUIK

### De evolutie van de tarieven per treinkilometer

De heffing wordt berekend op basis van de kosten die rechtstreeks toe te wijzen zijn aan het gebruik van de spoorweginfrastructuur. In 2023 **bedroeg** de gemiddelde brutoheffing voor een goederentrein in **België €2,28 per treinkilometer**, een stijging van 8% ten opzichte van 2022. Deze stijging moet echter genuanceerd worden. Er werden immers subsidies toegekend aan spoorwegondernemingen, via de infrastructuurbeheerder, om het goederenvervoer per spoor meer concurrentieel te maken. Als we deze subsidies meenemen in de berekening van de heffing, die we dan kunnen omschrijven als een nettoheffing is de gemiddelde heffing (na het opnemen van de subsidies) slechts **€1,69 per treinkilometer** (meegenomen in de grafiek). Dit is 20% lager dan in 2022. Subsidies vertegenwoordigen gemiddeld 26% van de heffingen. Het subsidieprogramma loopt tot eind 2025.

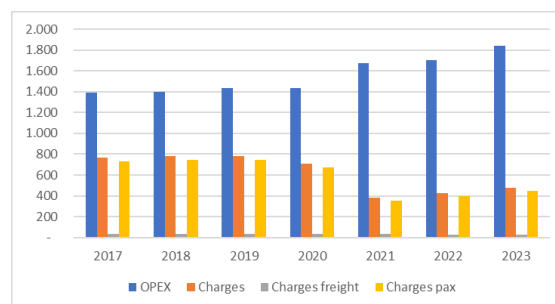


In sommige landen zijn de gemiddelde heffingen over het algemeen lager. Het Europese gemiddelde bedraagt €2,00 (cijfers 2022). Deze vergelijking moet echter worden genuanceerd op basis van de hoogte van de subsidie die aan de infrastructuurbeheerder wordt toegekend.

### Het aandeel van heffingen in de bedrijfskosten van de infrastructuurbeheerder.

In 2023 zullen de totale heffingen 24% van de bedrijfskosten van de infrastructuurbeheerder dekken, een lichte daling ten opzichte van vorig jaar (25%).

De vrachtheffingen bedroegen **€29,5 miljoen**. Dit vertegenwoordigt **7%** van de totale **infrastructuurheffingen**, **tegenover 6,5% in 2022**.



### Opsplitsing van bedrijfsopbrengsten

De heffingen vertegenwoordigen 32% van de bedrijfsopbrengsten van Infrabel, gevolgd door de exploitatiesubsidies (40%) en andere opbrengsten (28%) zoals energie. In vergelijking met vorig jaar is het aandeel van de subsidies gestegen en het aandeel van de heffingen gedaald. Het aandeel van de andere inkomsten is licht gedaald.

