

ANALYSE VAN HET GOEDERENVERVOER PER  
SPOOR IN BELGIË

Contactpersonen:

Mathias Ingelbrecht	02 277 92 35	<a href="mailto:mathias.ingelbrecht@economie.fgov.be">mathias.ingelbrecht@economie.fgov.be</a>
Luc Mariën	02 277 91 11	<a href="mailto:luc.marien@economie.fgov.be">luc.marien@economie.fgov.be</a>
Jean-Paul Theunissen	02 277 91 21	<a href="mailto:jean-paul.theunissen@economie.fgov.be">jean-paul.theunissen@economie.fgov.be</a>

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt In België.”

## Inhoud

Lijst van afkortingen .....	5
1. Inleiding .....	7
2. Situering van het spoorgoederenvervoer in het geheel van de vervoerssector .....	7
2.1 Het economische belang van de sector “vervoer per spoor” in België .....	9
2.2 Globale trends in het goederenvervoer in België en Europa.....	9
3. Kenmerken en prestaties van het goederenvervoer per spoor in België .....	14
3.1 De markt van het goederenvervoer per spoor in België.....	14
3.2 Verschillende vervoersmodaliteiten .....	18
3.3 Het Belgische spoorwegnet.....	18
3.4 Soorten vervoerde goederen.....	20
3.5 Geografische stromen.....	22
3.6 Vergelijking van de Belgische markt met de buurlanden .....	25
4. Liberalisering van de markt in Europees perspectief .....	28
5. Analyse van de marktwerking.....	30
5.1 Inleiding .....	30
5.2 Regulering .....	30
5.3 Toegang tot infrastructuur en diensten.....	33
5.4 Marktconcentratie .....	34
5.5 Prestaties spoorwegondernemingen .....	36
5.5.1 Omzet en rendabiliteit .....	37
5.5.2 Financiële draagkracht en tewerkstelling.....	37
5.6 Kwaliteit van de dienstverlening.....	40
6. Besluit .....	41
Bijlage .....	43



“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

## Lijst van afkortingen

ADSEI	Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie
AT	Oostenrijk
bbp	bruto binnenlands product
BE	België
bnp	bruto nationaal product
CH	Zwitserland
CO <sub>2</sub>	Koolstofdioxide
DE	Duitsland
DK	Denemarken
EE	Estland
EL	Griekenland
ERFA	European Rail Freight Association
ERTMS	European Rail Traffic Management System
ES	Spanje
EU	Europese Unie
EU12	Bulgarije, Cyprus, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Roemenië, Slovenië, Slowakije en Tsjechië
EU15	België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Spanje, Verenigd Koninkrijk en Zweden
EU27	Alle huidige leden van de Europese Unie
FI	Finland
FOD	Federale Overheidsdienst
FR	Frankrijk
GB	Verenigd Koninkrijk
IE	Ierland
IFB	Inter Ferry Boats
Infrabel	Infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwagennet
IT	Italië
LT	Litouwen
LU	Groothertogdom Luxemburg
LV	Letland
NACE	Algemene Nomenclatuur der Economische Activiteiten in de Europese Gemeenschappen
NL	Nederland
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NST/R	Standaard goederenclassificatie voor transportstatistieken / herzien
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
PT	Portugal

Q	Kwartaal
SE	Zweden
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer français
SO	Spoorwegonderneming
TERFN	Trans Europees Railgoederennetwerk
TEU	Twenty feet Equivalent Unit
UA	Universiteit Antwerpen
UIRR	International Union of combined Road-Rail transport companies
US	Verenigde Staten van Amerika

## Lijst van tekens

... Verwaarloosbaar

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt In België.”

## 1. Inleiding

Een efficiënte werking van markten is een noodzakelijke voorwaarde voor de creatie van duurzame economische groei wat één van de pijlers is van de Lissabon-agenda.

In 2007 werkte de Europese Commissie een methodologie<sup>1</sup> uit om de werking van de interne markt beter op te volgen. Deze methodologie vergelijkt economische sectoren in functie van het al dan niet voorkomen van signalen van een niet-optimale marktwerking. De FOD Economie heeft samen met de Europese Commissie gewerkt aan de toepassing van deze methodologie op de Belgische economie.

De methodologie bestond uit twee fasen. De eerste fase omvatte de selectie van sectoren die zowel van belang zijn voor de Belgische economie als tekenen vertonen van een niet – optimale marktwerking. Voor beide criteria werd de sector *vervoer te land* (NACE 60 van de economische activiteitennomenclatuur NACE-Bel 2003) weerhouden. Het gaat immers over een economisch belangrijke sector op het vlak van toegevoegde waarde (2,2 % van de bruto toegevoegde waarde van de Belgische economie in 2007), werkgelegenheid (2,5 % van de totale tewerkstelling) en consumptie (2,1 % van de totale consumptie). Daarnaast wezen onder andere de minder goede scores op het vlak van marktefficiëntie (gemeten aan de hand van de groei van de arbeidsproductiviteit) op een mogelijke verstoorde marktwerking.

In de tweede fase werden een aantal mogelijke oorzaken voor het marktfalen onderzocht aan de hand van vier dimensies: regulering, innovatie, integratie en mededinging. Hieruit blijkt dat de sector *vervoer te land* vooral op het gebied van regulering<sup>2</sup> slecht scoort. Maar ook voor de drie andere dimensies scoort de sector zwak.

Volgens de NACE-classificatie bestaat de sector *vervoer te land* uit drie deelsectoren, m.n. *vervoer per spoor* (60.1), *stadsvervoer en wegvervoer* (60.2) en *vervoer via pijpleidingen* (60.3). Binnen de eerste twee zijn zowel het personenvervoer als het goederenvervoer vervat.

Er werd gekozen om een sectoranalyse uit te voeren van één welbepaalde deelmarkt namelijk het goederenvervoer per spoor. De vrije marktwerking van het goederenvervoer per spoor is een vrij recent gegeven. Het internationale goederenvervoer per spoor werd reeds vanaf 2001 gedeeltelijk geliberaliseerd in Europa en vanaf 2007 werd ook het nationale goederenvervoer opengesteld voor private spelers. Verder lijkt het goederenvervoer per spoor ook een interessant alternatief tegenover het wegvervoer in het licht van de milieuproblematiek (o.a. de CO<sub>2</sub>-uitstoot) en de congestieproblemen op onze wegen.

---

<sup>1</sup> Europese Commissie, Guiding principles for product market and sector monitoring, Brussel, 2007; A single market for the 21st century Europe, Brussel, 2007; Implementing the new methodology for product market and sector monitoring: Results of a first screening, Brussel, 2007; Sector monitoring: State of play and envisaged follow up, Brussel, 2008.

<sup>2</sup> Onderzoek op basis van 2003 gegevens van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO).

Voor de analyse werden verschillende interviews afgenomen met stakeholders uit de sector (FOD Mobiliteit en Vervoer, Europese Commissie, Steunpunt Goederenstromen van de Universiteit Antwerpen (UA), de firma Crossrail Benelux NV, European Rail Freight Association (ERFA), het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer). Verder werd gebruik gemaakt van de meest recente statistieken en publicaties, o.a. van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI), de Europese Commissie, het Steunpunt Goederenstromen en Het Rekenhof. Bepaalde gegevens waren evenwel slechts beschikbaar tot het jaar 2007.



“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

## 2. Situering van het spoorgoederenvervoer in het geheel van de vervoerssector

### 2.1 HET ECONOMISCHE BELANG VAN DE SECTOR “VERVOER PER SPOOR” IN BELGIË

Het vervoer *te land* bekleedt een belangrijke positie in onze Belgische economie. Met een bruto toegevoegde waarde (in lopende prijzen) van 6 452,2 miljoen euro in 2007 vertegenwoordigde de sector 2,2 % van het bruto binnenlands product (bbp). Hiermee komt de sector in de top tien van de belangrijkste sectoren in ons land. De sector is tevens een belangrijke werkgever met een totale tewerkstelling (werknemers en zelfstandigen) van 110 000 personen (2,5% van de totale tewerkstelling).

De bruto toegevoegde waarde (lopende prijzen) van het vervoer *per spoor* (zowel reizigers- als goederenvervoer) bedroeg 992,4 miljoen euro in 2007, oftewel 15,4 % van de bruto toegevoegde waarde van het vervoer te land en 0,3 % van het bbp. Afzonderlijke gegevens over goederenvervoer per spoor zijn niet beschikbaar.

### 2.2 GLOBALE TRENDS IN HET GOEDERENVERVOER IN BELGIË EN EUROPA

In wat volgt worden allereerst een aantal facetten van het goederenvervoer in Europa besproken. Vervolgens wordt de modal split (of de verdeling over de vervoersmodi spoor, weg en binnenvaart in het totale transport <sup>3</sup>) in België vergeleken met die in de buurlanden. Tenslotte komen toekomstscenario's voor België met betrekking tot de transportproblematiek aan bod op basis van een studie van het Federaal Planbureau.

#### Het goederenvervoer in Europa

In 2007 bedroeg het totale vervoerde volume aan goederen voor de EU27 (weg, spoor en binnenvaart) 2 521 miljard tonkilometer<sup>4</sup>. Het aandeel van het vervoer over de weg, over het spoor, en via de binnenvaart kwam uit op respectievelijk 76 %, 18 % en 6 %.

Tussen 1995 en 2007 nam het totale vervoerde volume in de EU27 toe met 40 %, wat neerkomt op een jaarlijkse groei met 2,9 %. Deze groei ligt iets boven de gemiddelde jaarlijkse bnp-groei in de EU27, die in dezelfde periode uitkwam op 2,5 %. Niet alle vervoersmodi kenden een dergelijke groei. Het vervoer over de weg in de EU27 steeg met 49 %. Het vervoer over het spoor en via de binnenvaart nam daarentegen slechts toe met respectievelijk 17 %

---

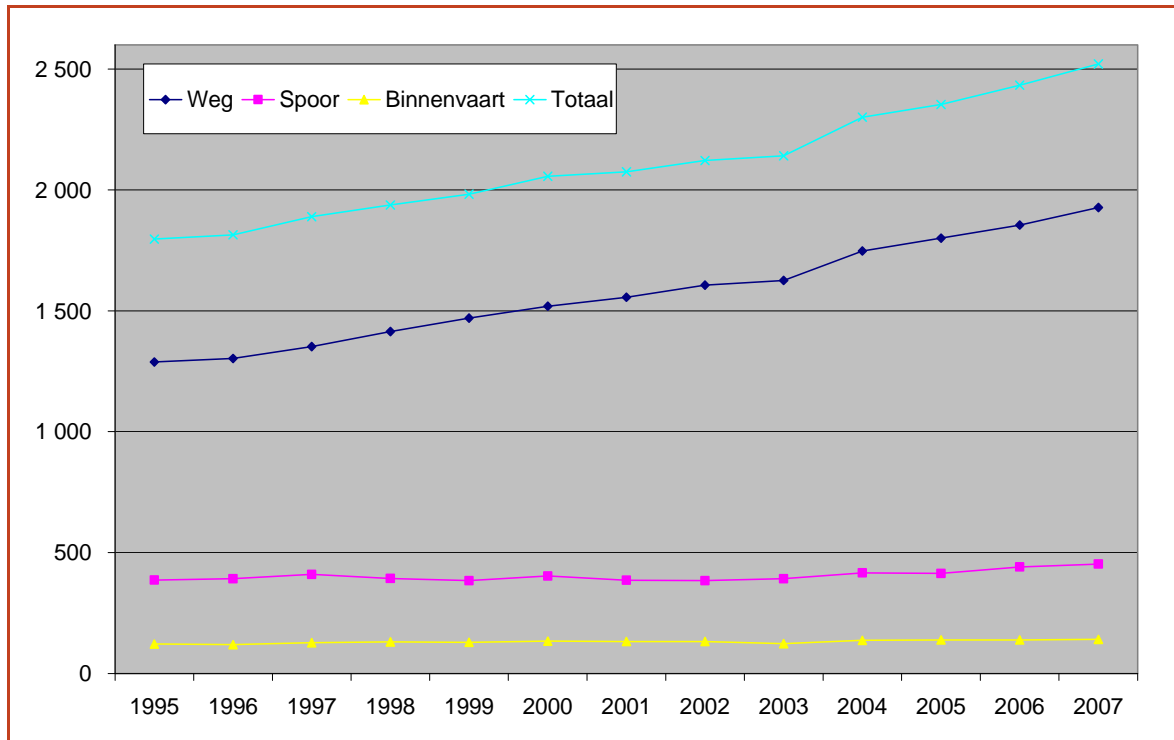
<sup>3</sup> Buiten deze drie modi wordt soms ook als 4-de modus *short sea (kort over zee)* in aanmerking genomen, m.n. het vervoer tussen EU-landen langs de zee.

<sup>4</sup> Een tonkilometer is een eenheid die in de transporteconomie wordt gebruikt om te situeren en te vergelijken. Eén tonkilometer is het vervoer van één ton over één kilometer.

en 16 %. Over de beschouwde periode is het aandeel van het goederenvervoer per spoor dus gedaald.

**Grafiek 1: Totale goederenvervoer in de EU27 opgesplitst per transportmodus)**

(in miljard tonkilometer)



Bron: Europese Commissie, DG Transport & Energy, *EU energy and transport in figures, Statistical pocketbook*, 2009

Het goederenvervoer per spoor wordt geconfronteerd met een aantal problemen. Deze problemen hebben o.a. te maken met de betrouwbaarheid en de flexibiliteit van het goederenvervoer per spoor. De betrouwbaarheid of stiptheid van treinen is een gekend probleem in het (goederen)vervoer per spoor. Deze problematiek wordt verder uitgediept in punt 5.6. Op het vlak van flexibiliteit kan het goederenvervoer per spoor uiteraard niet concurreren met het wegvervoer. Goederentreinen kunnen immers niet rijden waar en wanneer ze maar willen.

Nochtans biedt het goederenvervoer per spoor een aantal mogelijke oplossingen voor enkele centrale uitdagingen en problemen in onze samenleving. Deze vervoersmodus scoort immers potentieel beter op het vlak van ecologische en sociale duurzaamheid. Het goederenvervoer per spoor draagt bij tot een daling van de uitstoot van broeikasgassen en vermindert aldus de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Ook de congestieproblematiek kan aangepakt worden via deze vorm van transport. In de transportsector wordt op dit moment de maatschappelijke kostprijs van bepaalde externaliteiten<sup>5</sup> echter nog niet ten volle doorgerekend aan de eindgebruiker.

<sup>5</sup> Externaliteiten zijn positieve of negatieve effecten die ontstaan bij het gebruik of de productie van een bepaald goed maar niet in de kostprijs vervat zitten.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

Vanuit de Europese Unie worden uiteenlopende beleidsinitiatieven genomen om de efficiëntie en de aantrekkelijkheid van het goederenvervoer per spoor te verbeteren. Zo werkt de Europese Commissie hard aan de liberalisering en de totstandbrenging van een Europese markt voor spoorgoederenvervoer. Internationaal transport wordt op dit moment bemoeilijkt door de verschillende nationale standaarden en regels o.a. op het vlak van stroomvoorziening, signalisatiesystemen, spoorbreedtes en rijbewijzen voor bestuurders. Aangezien de competitiviteit van het spoorvervoer toeneemt met de afstand van het traject, is het bewerkstelligen van technische interoperabiliteit tussen de verschillende nationale spoorwegnetten van cruciaal belang. Op 21 juli 2009 verklaarde de Europese Commissie alvast dat ze stapsgewijs het Europese plan voor een eenvormig signalisatie- en beheerssysteem voor treinverkeer, genaamd het European Rail Traffic Management System of ERTMS, zal uitvoeren. Er bestaat nu dus een overeenkomst tussen de verschillende lidstaten over het tijdschema waartegen specifieke treinlijnen uitgerust moeten zijn met het nieuwe systeem. Tegen 2015 zullen deze lijnen dan een corridor netwerk voor goederentransport vormen van in totaal 10.000 kilometer (hieronder vallen o.a. de lijnen Rotterdam–Genua, Antwerpen–Basel, Barcelona–Lyon en Boedapest–Constanta). Het plan zal bovendien de concurrentie op het internationale net aanwakkeren.

Aangezien de spoorwegmarkt net zoals de telecommunicatie- en elektriciteitssector afhankelijk is van een netwerk, is de liberalisering ervan geen evidente zaak. In een netwerkindustrie kunnen bepaalde diensten in de praktijk slechts aangeboden worden door gebruik te maken van het bestaande netwerk. De uitbouw van een netwerk gaat gepaard met hoge investeringskosten. Binnen de spoorwegmarkt kunnen niet alle activiteiten overgelaten worden aan de vrije markt. De exploitatie en het aanbieden van onderhoudsfaciliteiten uiteraard wel, maar het beheer van de spoorweginfrastructuur en het signalisatiesysteem dan weer niet.

### Het goederenvervoer per spoor in België en de buurlanden

De Europese Commissie publiceert statistieken over de modal split voor zowel de Europese Unie in zijn geheel als voor de individuele lidstaten. De gegevens voor vervoer per spoor en binnenvaart zijn gebaseerd op de afgelegde trajecten in het desbetreffende land, maar voor het vervoer over de weg is dit niet het geval. Cijfers over het wegvervoer worden uitgesplitst volgens het land waarin het voertuig geregistreerd is. Afgelegde trajecten in België uitgevoerd door een Franse transporteur worden zodoende niet opgenomen in de Belgische statistieken, maar in de Franse. Gegevens over de modal split in de individuele landen moeten dus met de nodige omzichtigheid behandeld worden. Hoewel ze geen correct beeld geven over de vervoersintensiteit<sup>6</sup> in een bepaald land, zijn ze wel indicatief voor de globale modal split. Benchmarking tussen de verschillende Europese landen is enkel mogelijk aan de hand van deze bron.

De modal split voor de periode 1995 tot 2007 voor België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, de EU15<sup>7</sup>, de EU12<sup>8</sup> en de EU27 wordt weergegeven in tabel 2. De drie laatste kolommen to-

---

<sup>6</sup> De vervoersintensiteit wordt gedefinieerd als de verhouding tussen het aantal getransporteerde tonkilometers in een land gedeeld door de lengte van het netwerk.

<sup>7</sup> De EU15 bestaat uit België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Spanje, Verenigd Koninkrijk en Zweden.

nen de wijzigingen van het aandeel van elke vervoerswijze voor de periodes 1995-2002, 2002-2007 en 1995-2007. In 2007 gebeurde 15,1 % van het goederenvervoer in de EU-15 via het spoor. Duitsland en Frankrijk kennen een hoger spoortaandeel (respectievelijk 21,9 % en 15,7 %). Het aandeel van België (13,8 %) bevindt zich licht onder het gemiddelde van de EU-15. Het aandeel van Nederland (5,7 %) ligt significant lager. De evolutie van het aandeel van het vervoer via het spoor in de EU-15 vertoont over de periode 1995 tot 2007 een V-vormig patroon. Tot 2002 daalde het aandeel en tussen 2002 en 2007 nam het licht toe. In de meeste landen volgt de evolutie geheel of gedeeltelijk een gelijkaardig V-vormig patroon, zo ook in België en in Duitsland. Nederland kent zowel in de periode 1995-2002 als in de periode 2002-2007 een stijging van het aandeel van het goederenvervoer per spoor. Tot 2005 noteert Frankrijk een gestage daling. In 2006 en 2007 stagneert het aandeel op 15,7 %.

**Tabel 2: Modal split (weg, spoor en binnenvaart) in België, Nederland, Duitsland, Frankrijk, EU15, EU12 en EU27**

(in %)

		Modal Split									Groei per jaar		
		95	00	01	02	03	04	05	06	07	95-02	02-07	95-07
BE	weg	77,8	77,4	78,3	77,5	76,5	74,9	72,4	71,1	70,6	-0,1	-1,8	-0,8
	spoor	12,5	11,6	10,4	10,7	11,0	12,0	13,4	14,2	13,8	-2,2	5,2	0,8
	vaart	9,8	10,9	11,3	11,8	12,5	13,1	14,1	14,7	15,6	2,7	5,7	4,0
NL	weg	63,5	63,5	63,0	63,3	64,6	64,7	63,6	63,1	61,4	0,0	-0,6	-0,3
	spoor	2,9	3,6	3,4	3,3	3,8	4,2	4,4	4,8	5,7	1,9	11,6	5,8
	vaart	33,6	32,9	33,5	33,4	31,6	31,1	31,9	32,1	33,0	-0,1	-0,2	-0,2
DE	weg	63,9	65,3	66,5	66,3	67,0	66,1	66,0	65,9	65,7	0,5	-0,2	0,2
	spoor	18,9	19,2	18,6	18,8	19,6	20,0	20,3	21,4	21,9	-0,1	3,1	1,2
	vaart	17,2	15,5	14,9	14,9	13,4	13,9	13,6	12,8	12,4	-2,0	-3,6	-2,7
FR	weg	76,4	75,3	77,5	77,4	78,4	79,5	80,5	80,9	80,9	0,2	0,9	0,5
	spoor	20,7	21,3	19,4	19,4	18,5	17,4	16,0	15,7	15,7	-0,9	-4,1	-2,3
	vaart	2,8	3,4	3,1	3,1	3,1	3,2	3,5	3,4	3,4	1,5	1,9	1,6
EU15	weg	77,1	77,6	78,3	78,9	79,2	79,1	79,3	78,5	78,3	0,3	-0,2	0,1
	spoor	15,1	15,0	14,4	14,0	14,2	14,2	14,0	14,9	15,1	-1,1	1,5	0,0
	vaart	7,8	7,4	7,3	7,1	6,6	6,8	6,7	6,6	6,5	-1,3	-1,8	-1,5
EU12	weg	46,8	55,4	58,4	60,3	61,3	62,6	65,6	67,8	69,9	3,7	3,0	3,4
	spoor	50,9	42,8	39,7	37,7	36,8	34,9	31,8	29,9	27,9	-4,2	-5,8	-4,9
	vaart	2,3	1,9	1,9	2,0	1,8	2,5	2,6	2,3	2,3	-2,0	2,8	0,0
EU27	weg	71,7	73,9	75,0	75,7	75,9	76,0	76,5	76,2	76,5	0,8	0,2	0,5
	spoor	21,5	19,6	18,6	18,1	18,3	18,1	17,6	18,1	17,9	-2,4	-0,2	-1,5
	vaart	6,8	6,5	6,4	6,2	5,8	5,9	5,9	5,7	5,6	-1,3	-2,0	-1,6

Bron: Europese Commissie, DG Transport & Energy, *EU energy and transport in figures, Statistical pocketbook*, 2009

Het is niet toevallig dat het aandeel van het goederenvervoer per spoor, in de periode 1995 tot 2007, in 2002 een dieptepunt bereikt (en aldus een V-vormig patroon vertoont). De Europese Commissie heeft er in verschillende studies op gewezen dat de liberalisering van de markt, die in 2001 is ingezet, een positieve kentering teweeg heeft gebracht en de competitiviteit van het vervoer per spoor als dusdanig heeft versterkt.

<sup>8</sup> Tot de EU12 behoren de lidstaten die de afgelopen jaren zijn toegetreden tot de Europese Unie. Het gaat om Bulgarije, Cyprus, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Tsjechië.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

### Toekomstscenario's voor België

In februari 2009 heeft het Federaal Planbureau een studie gepubliceerd m.b.t. de langetermijnvooruitzichten van het transport in België.<sup>9</sup> Uitgaande van de toestand in 2005 werden toekomstscenario's voor het jaar 2030 uitgewerkt betreffende de groei en het aandeel van de weg, het spoor en de binnenvaart in het totale transport. Vier mogelijke scenario's voor de toekomst werden gedefinieerd:

- een referentiescenario 2030 dat overeenstemt met een ongewijzigd beleid;
- een scenario “internalisering externe kosten” dat voorziet in de invoering van rekeningrijden en de afschaffing van subsidies en tussenkomsten van de werkgever voor het openbaar vervoer;
- een scenario “sneller duurzaam vervoer” dat, wat het goederenvervoer betreft, voorziet in de verhoging van de snelheid en het verbeteren van de logistieke processen van het spoor en de binnenvaart;
- een scenario “hoger aandeel zeevaart” dat een groter aandeel van de zeevaart voorziet in de totale aanvoer en afvoer van goederen resulterend in een lagere groei van het totale vervoer in vergelijking met het referentiescenario.

De mogelijke impact van de verschillende scenario's op het aandeel van het vervoer per spoor in het totale transport in 2030 mag niet overschat worden. In de verschillende scenario's blijft het aandeel van het spoorvervoer in het globale transport in België vrij beperkt. Het beste scenario was dit van het “sneller duurzaam vervoer” waar het aandeel van het spoor toenam met iets meer dan 5 procentpunten. In de definitie van het planbureau stijgt het aandeel van 11,6 % in 2005 naar 17,3 %.

---

<sup>9</sup> B. Hertveldt, B. Hoornaert, I. Mayeres, *Langetermijnvooruitzichten voor transport in België: referentiescenario*, Federaal Planbureau, februari 2009.

## 3. Kenmerken en prestaties van het goederenvervoer per spoor in België

In dit hoofdstuk worden de kenmerken en prestaties van het goederenvervoer per spoor in België belicht. Allereerst wordt de markt van het goederenvervoer per spoor in België besproken. Vervolgens komen de verschillende vervoersmodaliteiten aan bod. Verder worden het Belgische spoorweganet, de soorten vervoerde goederen en de geografische stromen beschreven. Het hoofdstuk wordt afgerond met een vergelijking van de Belgische markt met die in de buurlanden.

### 3.1 DE MARKT VAN HET GOEDERENVERVOER PER SPOOR IN BELGIË

Het schema (grafiek 2) brengt de markt van het goederenvervoer per spoor in België in kaart. Verschillende partijen zijn actief op deze markt: verladers, expediteurs, logistieke dienstverleners, spoorwegorganisatoren (of spoorwegoperators), spoorwegondernemingen, spoorterminaloperators en spoorwegtoeleveranciers.

#### Institutioneel kader

Diverse instanties staan in voor de institutionele omkadering en de organisatie van de markt in België: de infrastructuurbeheerder (Infrabel), de regulator (Dienst Regulering van het Spoorvervoer en de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal), de mededingingsautoriteit (binnen de FOD Economie) en de FOD Mobiliteit en Vervoer. Daarnaast speelt de Europese Commissie ook een belangrijke rol.

Infrabel staat in voor het beheer, het onderhoud en de ontwikkeling van de spoorinfrastructuur in België. De maatschappij kent treinpaden (capaciteit) toe aan de verschillende spoorwegondernemingen. Deze spoorwegondernemingen betalen dan een gebruiksvergoeding aan Infrabel. De treinpaden zijn vereist om toegang te krijgen tot het net.

De Dienst Regulering van het Spoorvervoer en de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, ressorterend onder de voogdij van de staatssecretaris voor Mobiliteit en onafhankelijk opererend van de FOD Mobiliteit en Vervoer, heeft zowel een raadgevende als een toezichthoudende en controlerende opdracht. Als raadgevend orgaan doet de dienst voorstellen aan de minister o.a. inzake vergunning, tarifiering en de toewijzing van infrastructuurcapaciteit.

Als toezichthoudend en controlerend orgaan waakt ze over het reglementaire en niet-discriminerende karakter van netverklaring en heffingen. De dienst ziet er ook op toe dat er geen discriminatie is bij de toewijzing van infrastructuurcapaciteit en dat de mededinging op de markt voor spoorvervoerdiensten gegarandeerd blijft. De dienst staat verder in voor de administratieve afhandeling van geschillen en de behandeling van klachten. De regulator zal voornamelijk ex ante optreden.

De mededingingsautoriteit, onder leiding van de Raad van de Mededinging, heeft als taak het bevorderen en het verzekeren van een daadwerkelijke mededinging in België (waarbij zowel het nationale als communautaire mededingingsrecht toegepast wordt). Een daadwerkelijke mededinging biedt de consument een grotere keuze aan producten en diensten tegen con-

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

currentiële prijzen, verbetert hun kwaliteit en streeft ernaar de technische vooruitgang te stimuleren. De mededingingsautoriteit onderzoekt en sanctioneert de restrictieve mededingingspraktijken (kartels, overeenkomsten of misbruik van een dominante positie) en onderzoekt de toelaatbaarheid van de concentraties die mogelijk de marktwerking beïnvloeden. In tegenstelling tot de regulator, komt de Mededingingsautoriteit ex post in actie. Tot op heden zijn er m.b.t. het goederenvervoer per spoor nog geen klachten ingediend wegens (vermeende) inbreuken op de Belgische mededingingsregels.

De FOD Mobiliteit en Vervoer staat in voor het toekennen van de vergunning (licentie) en het veiligheidscertificaat aan de spoorwegonderneming (SO), twee noodzakelijke voorwaarden om toegang te krijgen tot het Belgische spoorwegennet.

De vergunning (geldigheid van vijf jaar) toont aan dat de SO voldoet aan de voorwaarden inzake financiële draagkracht, beroepsbekwaamheid, dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid en eerbaarheid. De vergunning, afgeleverd door de betrokken autoriteit van een Europese lidstaat, heeft een Europese geldigheid. Het veiligheidscertificaat toont aan dat de spoorwegonderneming een veiligheidsbeheerssysteem heeft (communautaire geldigheid, “deel A”) en ook voldoet aan de technische eisen en de nationale veiligheidsvoorschriften (specifieke Belgische certificering, “deel B”). Het document is drie jaar geldig, maar moet bijgewerkt worden bij elke substantiële wijziging. De homologatie van het rollend materieel wordt uitgevoerd door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS), in samenwerking met Belgorail. DVIS vaardigt de certificaten uit, terwijl de Belgorail de technische inspectie doet. Binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer bestaat er ook nog een autonoom onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor.

Stuwende kracht achter het liberaliseringproces is de Europese Commissie met de publicatie van haar witboek in 2001 en de uitwerking van het eerste (in 2001), het tweede (in 2004) en het derde (in 2007) spoorwegpakket. Het liberaliseringsproces wordt in een apart deel behandeld.

### De verschillende (operationele) schakels in het goederenvervoer per spoor

De verlader (of de initiële opdrachtgever van een transportopdracht) is een productie- of distributieonderneming die goederen wil vervoeren per spoor. Hiervoor doet hij ofwel zelf een beroep op een spoorwegonderneming, ofwel op een tussenpersoon die de organisatie van het vervoer per spoor voor hem afhandelt. Voorbeelden van belangrijke gebruikers van het spoorvervoer zijn Arcelor Mittal (metalen – staal), Audi Vorst (machines en diversen – auto's) en BASF Antwerpen (chemie – chemische producten).

Indien de verlader een beroep doet op een tussenpersoon dient hij te passeren via logistieke ondernemingen of expediteurs. Een logistieke onderneming organiseert, plant en voert goederenstromen uit in opdracht van verladers. Deze logistieke activiteiten worden soms gecombineerd met terminalactiviteiten (opslag, overslag in de maritieme sfeer of in de continentale sfeer van weg-, spoor- en binnenvaartvervoer), fysiek transport of andere activiteiten. In dit laatste geval spreken we van een “geïntegreerde” logistieke dienstverlener die totaaloplossingen aanbiedt. Bekende logistieke ondernemingen met een tak spoorvervoer zijn de Belgische groep H. Essers en de Nederlandse groep Vos Logistics.

Een expediteur organiseert en plant eveneens goederenstromen doch meestal niet in combinatie met terminalactiviteiten of fysiek transport (activiteiten waarvoor derden worden ingeschakeld). Een expediteur beschikt meestal over niet meer dan een bureau, een telefoon,

een computer en goede contacten in de markt van logistiek en transport om zijn opdracht naar behoren uit te voeren. Bekende expediteurs met een link naar het goederenvervoer per spoor zijn International Rail Partners en Rail & Sea.

Logistieke dienstverleners en expediteurs schakelen soms spoorwegorganisatoren in. Een spoorwegorganisator exploiteert voor eigen rekening en eigen risico een aantal spoordiensten op vaste bestemmingen. Vooral *shuttletreinen*<sup>10</sup> (spoorconcept waarbij treinen in een vaste samenstelling en met een vaste frequentie tussen twee terminals heen en weer rijden) worden door deze speler opgezet. Deze actor fungeert als boekingskantoor (organisator en coördinator) voor de “shuttletreinen” waarbij het commerciële risico door hem wordt gedragen. De benodigde tractie (diesel- of elektrische locomotieven) en/of de wagons worden gekocht of gehuurd bij de spoorwegondernemingen. Bekende spooroperatoren zijn Inter Ferry Boats (IFB), Cobelfret Rail, Hupac Intermodal (Zwitserland) en Novatrans (Frankrijk).

Spoorterminaloperatoren organiseren terminalactiviteiten (opslag, overslag, andere activiteiten). Dergelijke operatoren kunnen deel uitmaken van een logistieke groep, een spoorwegonderneming, de infrastructuurbeheerder (Infrabel) of kunnen een onafhankelijke onderneming vertegenwoordigen.

Onder de spoortoeleveranciers vallen de spoorindustrie (producenten van onderdelen van de infrastructuur of van rollend materieel zoals Siemens of Bombardier), leasingmaatschappijen (leasinggevers of verhuurders van locomotieven en wagons zoals Angel Trains in het VK en RailReLease B.V. in Nederland), onderhouds ondernemingen voor rollend materieel (zoals Railcar Service Kuijpers in Nederland), financiële instellingen (financierders van spoorwagematerieel zoals BNP Paribas Fortis of KBC) en andere ondernemingen.

Het eigenlijke vervoer van goederen gebeurt door spoorwegondernemingen. Dit zijn bedrijven die spoorvervoerdiensten aanbieden naar nationale en internationale bestemmingen. Zij leveren de tractie (elektrische locomotieven of diesellocomotieven) en vaak ook de wagons. In België beschikken 11 ondernemingen over de nodige vergunningen en veiligheidscertificaten om op het Belgische spoorwegennet te mogen rijden. Spelers op de Belgische markt zijn Crossrail Benelux NV (ex Dillen & Lejeune Cargo), SNCF Fret Benelux nv, Trainsport SA, Rail4Chem Benelux, ERS Railways bv en B-Cargo. B-Cargo behoort tot NMBS Logistics, de vrachtgroep (goederentak) van de NMBS die instaat voor het goederenvervoer per spoor. Andere entiteiten binnen deze vrachtdivisie zijn onder meer de commerciële filialen IFB, Xpedys, Rail Force en de vier productiefilialen Sibelit, NMBS Technics, On Site Rail en een partnerschap met DB Schenker.

Hoewel elke activiteit van de spoorwegmarkt hierboven apart behandeld werd, komen in de praktijk vaak overlappings voor tussen de verschillende soorten activiteiten. Eén bepaalde partij combineert dan verschillende activiteiten.

Deze analyse van het goederenvervoer per spoor zal voornamelijk gericht zijn op de markt van de spoorwegondernemingen.

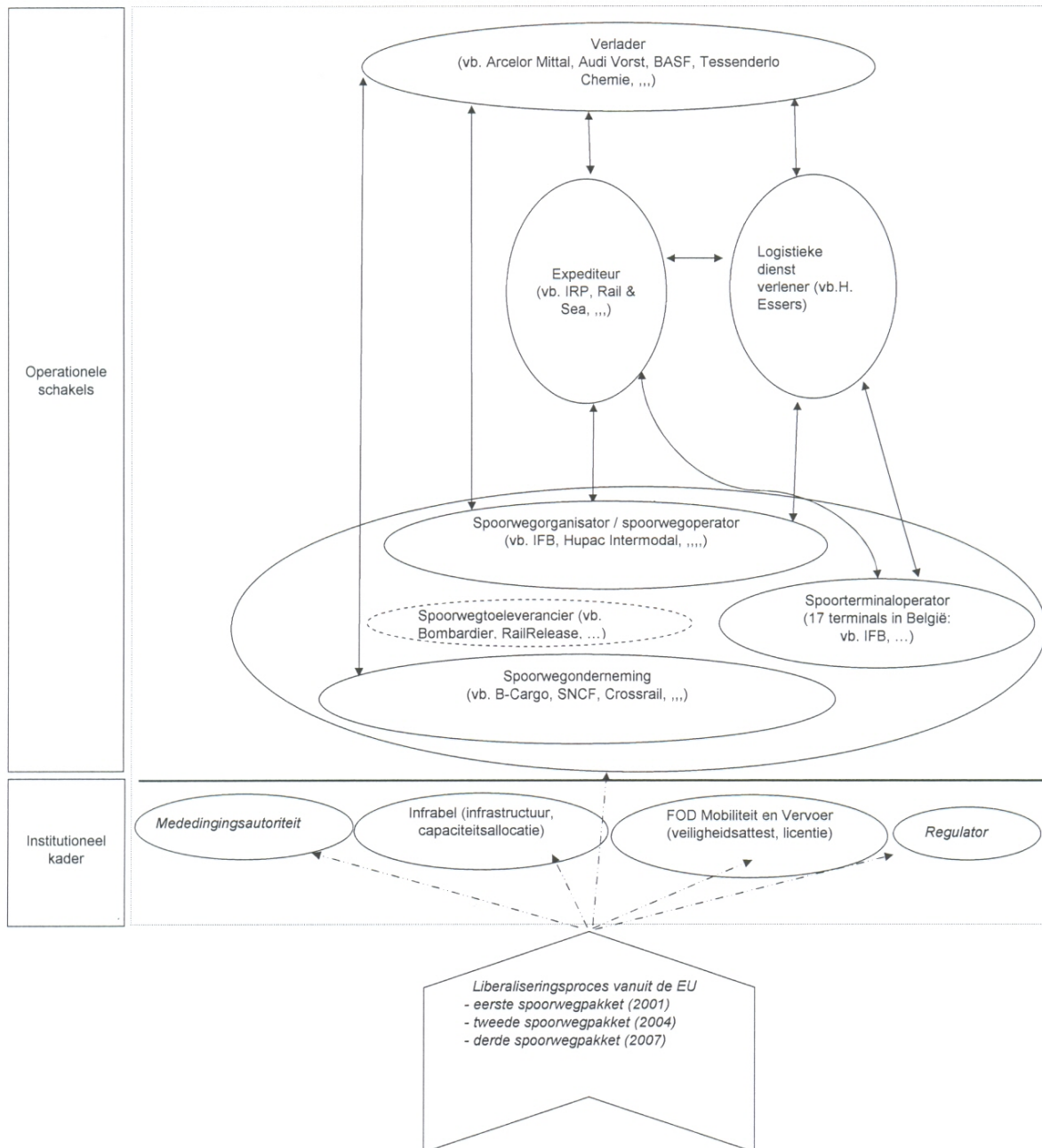
---

<sup>10</sup> De verschillende vervoersmodaliteiten komen aan bod in 3.2.



“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt In België.”

**Grafiek 2: Schema spoormarkt**



Bron: FOD Economie

## 3.2 VERSCHILLENDE VERVOERSMODALITEITEN

Het spoorgoederenvervoer kan gebeuren via drie modaliteiten.

Allereerst onderscheiden we de bloktrein, ook wel “company trein” genoemd. Hierbij vervoert de trein een lading afkomstig van één welbepaalde verlader tot bij één welbepaalde eindbestemming (beiden beschikken over een eigen aansluiting op het spoor). Voorbeelden: een trein met afgewerkte personenwagens vanaf Ford Genk naar de Antwerpse haven of een trein met metaalerts van bij de verlader naar een hoogoveninstallatie van Arcelor Mittal.

Daarnaast is er sprake van de bonte of samengestelde trein. Deze categorie van vervoer wordt ook aangeduid met de term verspreid vervoer. Bonte treinen rijden langs een netwerk van rangeerstations en bij elk rangeerstation kan de samenstelling van de trein worden aangepast. Een bonte trein bestaat dus uit individuele wagons of groepjes van gelijkaardige wagons. Het rangeren van treinen is tijdrovend, omslachtig en gevoelig voor schade. België telt vier rangeerstations waarvan twee in Vlaanderen (in Antwerpen en Gent) en twee in Wallonië (in Charleroi en Luik).

De shuttle trein tenslotte rijdt met een zekere regelmaat (bvb. elke maandag en elke donderdag, of elke werkdag ...) van punt A naar punt B en terug. De lading is afkomstig van verladers en klanten. Het shuttleconcept wordt sinds begin jaren 1990 toegepast voor het vervoer van zogenaamde *multimodale vervoerseenheden* zoals containers en wissellaadbakken<sup>11</sup>. De belangrijkste opdrachtgevers hierbij zijn rederijen (die het vervoer op zee van containers verzorgen) en logistieke dienstverleners. Andere gebruikte termen voor het vervoer van containers per spoor zijn het gecombineerde (weg-spoor)vervoer of intermodaal vervoer. Een variant van de shuttle is de opstapshuttle: de trein passeert via een vast traject langs een aantal terminals: daar kunnen laadeenheden "opstappen" of "afstappen". Belangrijk hierbij is dat deze overslag vlot verloopt. Om de overslagtijd en de doorlooptijden te minimaliseren worden laadeenheden best via een *stack* (tussentijdse opslag) geladen of gelost. Ook kan het aantal terminals best beperkt blijven.

Er bestaan geen gedetailleerde statistieken waarin deze drie modaliteiten worden onderscheiden. Volgens documenten van de Europese Commissie zou 35 % van het goederenvervoer per spoor gebeuren via bloktreinen, 50 % via verspreid vervoer en 15 % via intermodale treinen.

## 3.3 HET BELGISCHE SPOORWEGNET

Het Belgische spoorwegennetwerk is meer dan 3.500 kilometer lang. Binnen de Europese Unie, scoort België zowel qua densiteit<sup>12</sup> als qua intensiteit<sup>13</sup> van het spoorwegennetwerk goed.

---

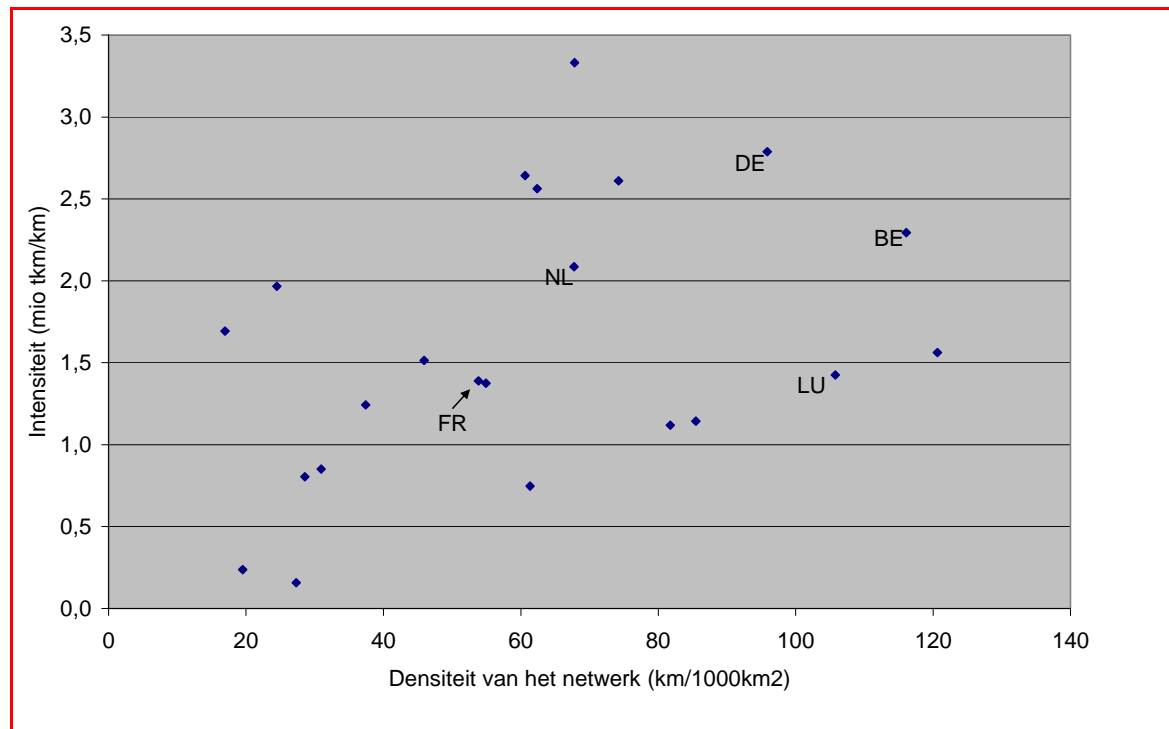
<sup>11</sup> Wissellaadbakken zijn laadbakken die zowel met een treinwagon als met een vrachtwagen vervoerd kunnen worden.

<sup>12</sup> De densiteit van het netwerk bekomen we door de lengte van het netwerk te delen door de oppervlakte van het land in kwestie.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

Van alle Europese landen heeft enkel Tsjechië een hogere densiteit van het netwerk. De intensiteit of de capaciteitsbenutting van het Belgische spoorwegennetwerk ligt iets boven het gemiddelde van de onderzochte landen.

**Grafiek 3: Intensiteit en densiteit van het spoorwegennetwerk – Europese vergelijking<sup>14</sup>**  
(densiteit in km/1000 km<sup>2</sup> ; intensiteit in mio tonkilometer/km)



Bron: Europese Commissie

De goede scores voor de densiteit van het Belgische net zijn het gevolg van de jarenlange investeringen door de Belgische staat in het onderhoud, de uitbouw en het beheer van de spoorweginfrastructuur. In verhouding tot de grootte van de nationale economie, heeft van de onderzochte Europese landen<sup>15</sup> enkel Luxemburg jaarlijks gemiddeld meer uitgegeven aan spoorweginfrastructuur tussen 1996 en 2006. In de beschouwde periode heeft de Belgische overheid ongeveer 13 miljard euro geïnvesteerd in dergelijke projecten ten opzichte van 39 miljard euro door de Duitse, 37 miljard euro door de Franse, 33 miljard euro door de Italiaanse en 23 miljard euro door de Nederlandse overheid.

<sup>13</sup> De intensiteit van het netwerk definiëren we als de verhouding tussen het aantal getransporteerde tonkilometers in een land gedeeld door de lengte van het netwerk.

<sup>14</sup> De Baltische staten, Estland, Letland en Litouwen, zijn niet in de grafiek opgenomen. Het netwerk in deze landen kenmerkt zich immers door een lage densiteit maar een erg hoge intensiteit.

<sup>15</sup> Enkel gegevens voor EU15 zijn opgenomen in de tabel.

**Tabel 3: Gemiddelde jaarlijkse overheidsinvestering voor spoorweginfrastructuur (a)**

(in % van het totale bnp 1996-2006)

Land	LU	BE	NL	SE	FI	IT	FR	DE	EL	IE	DK	ES	AT	GB	PT
<b>1996-2006</b>	0,434	0,318	0,315	0,282	0,185	0,180	0,162	0,124	0,106	0,090	0,084	0,017	0,004	0,001	0,000

(a) Deze classificatie is ingevoerd bij Verordening 1304/ 2007 voor de indeling van vervoersgoederen.

Bron: Europese Commissie

De gunstige geografische ligging van België kan verklaren waarom de intensiteit op het Belgische net hoger ligt dan gemiddeld. België is centraal gelegen in de blauwe banaan<sup>16</sup>, waarlangs vele goederenstromen passeren. Ons land beschikt bovendien over de Antwerpse wereldhaven, maar ook over andere havens als Gent, Zeebrugge en Oostende.

### 3.4 SOORTEN VERVOERDE GOEDEREN

De goederen die over het Belgische net vervoerd worden, kunnen volgens de NST/R classificatie onderverdeeld worden in 20 klassen<sup>17</sup>. Ongeveer 20 miljoen ton goederen van de categorie “metalen in primaire vorm” werden in 2008 over de Belgische sporen vervoerd. Het aandeel van deze categorie komt daarmee uit op 34 % van het totale tonnage aan vervoerde goederen in 2008. Op de tweede plaats komt de categorie “goederen in containers, wissellaadbakken of andere”, met in totaal meer dan 18 miljoen ton vervoerde goederen. Daarmee haalt deze categorie een aandeel van 31 % in het totale vervoerde volume. Containers en wissellaadbakken worden in feite multimodale transporteenheden genoemd die gecombineerd transport mogelijk maken. Gecombineerd transport is de combinatie van weg- en spoorvervoer in één enkele transportketen, zonder dat de goederen van laadeenheid veranderen, waarbij het grootste gedeelte van het traject wordt afgelegd per spoor en met een zo kort mogelijk initieel en finaal traject over de weg.

<sup>16</sup> De Blauwe Banaan is een ruimtelijk concept die een multinationale West-Europese megalopolis weergeeft. Algemeen gesteld omvat de Blauwe Banaan alle agglomeraties tussen Milaan en Turijn, tot en met de agglomeraties in de West-Midlands van Groot-Brittannië. Daartussen bevinden zich de agglomeraties van onder andere de Randstad (grootstedelijk gebied rond Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht), de Vlaamse Ruit (grootstedelijk gebied rond Brussel, Antwerpen en Gent) en het Ruhrgebied.

<sup>17</sup> Deze classificatie is ingevoerd bij Verordening 1304/ 2007 voor de indeling van vervoersgoederen.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt In België.”

**Tabel 4: Vervoerde volume binnen België in 2008, uitgesplitst naar productcategorie**

(in duizend ton en in miljoen tonkilometer)

Goederenklasse	in 10 <sup>3</sup> ton	%	in 10 <sup>6</sup> tkm	%
Metalen in primaire vorm	20.550,8	33,8	2.299,0	27,1
Goederen in containers, wissellaadbakken of andere	18.602,2	30,6	2.635,2	31,1
Metaalertsen en andere	5.440,9	8,9	643,7	7,6
Chemische en synthetische producten	3.778,4	6,2	701,6	8,3
Cokes en geraffineerde aardolieproducten	2.377,6	3,9	461,9	5,5
Steenkool en bruinkool; ruwe aardolie en aardgas	2.351,6	3,9	592,0	7,0
Producten van de landbouw	1.281,4	2,1	158,5	1,9
Overige niet - metaalhoudende minerale producten	1.277,2	2,1	113,8	1,3
Transportmiddelen	1.266,0	2,1	184,9	2,2
Uitrusting en materiaal voor het vervoer van goederen	1.123,7	1,8	194,3	2,3
Secundaire grondstoffen; gemeentelijk afval en overig afval	980,8	1,6	132,1	1,6
Voedings- en genotmiddelen	880,9	1,4	166,3	2,0
Hout, hout- en kurkwaren; papier en papierwaren	850,4	1,4	169,5	2,0
Overige	80,5	0,1	16,1	0,2
<b>Totaal</b>	<b>60.842,3</b>	<b>100,0</b>	<b>8.469,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: ADSEI.

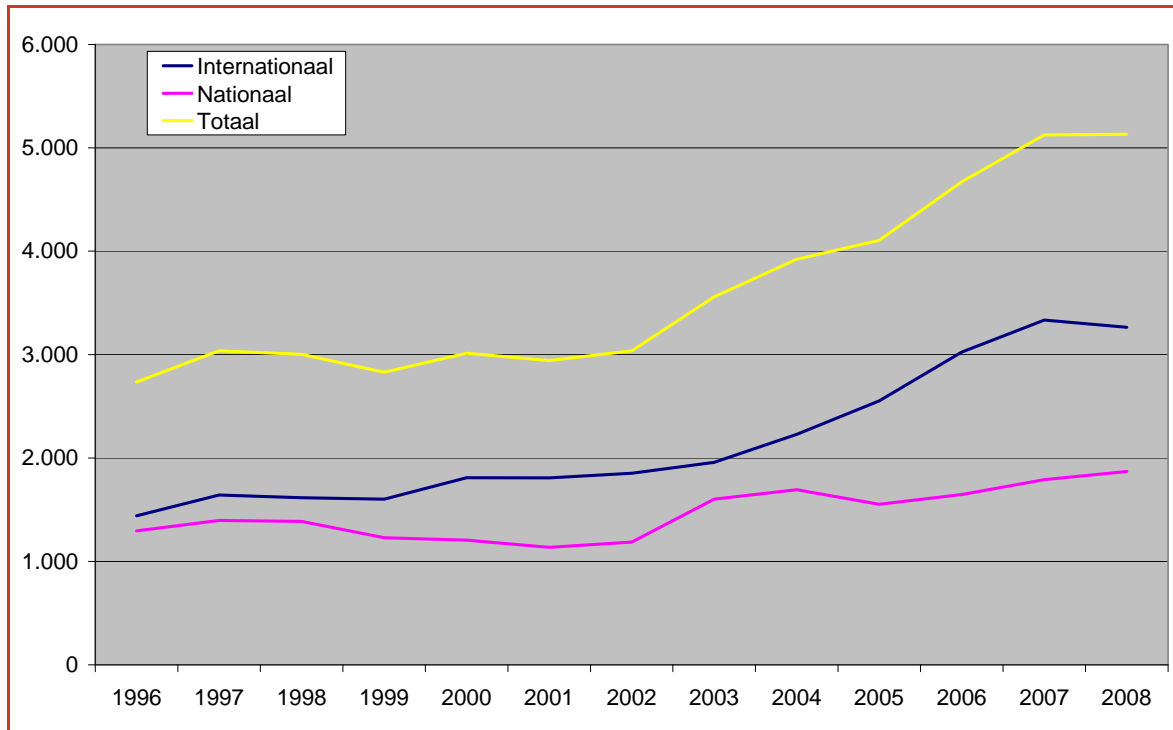
Aangezien er voor 2008 een ander classificatiesysteem bestond en er geen omzetting mogelijk is tussen beide systemen, kunnen we slechts uitspraken doen over veranderingen in vervoerde tonnages per productcategorie voor de periode 2004-2007. Het vervoerde volume van de oude klasse “diverse artikelen”, waartoe o.a. de nieuwe klasse “goederen in containers, wissellaadbakken of andere” behoort, nam in de periode 2004-2007 toe met 24,3 %. De toename in de klasse “metaalproducten”, waartoe o.a. de klasse “metalen in primaire vorm” behoort, was minder uitgesproken met 9,3 %.

De groei van het goederenvervoer per spoor in België doet zich voornamelijk voor in de categorie “goederen in containers, wissellaadbakken of andere”. Alleen al in de haven van Antwerpen werd er in 2008 meer dan 8,6 miljoen Twenty feet Equivalent Unit (TEU) aan- en afgevoerd. In vijf jaar tijd is het aantal verhandelde TEU er met 46 % toegenomen. Het spreekt voor zich dat ook het spoorvervoer zijn graantje meepikt bij een dergelijk toename. Uit statistieken van het UIRR<sup>18</sup> blijkt duidelijk dat het gecombineerd vervoer sterk toeneemt.

<sup>18</sup> De *International Union of combined Road-Rail transport companies* (UIRR) is een associatie van bedrijven met als missie het promoten van gecombineerd transport, vooral de combinatie tussen de weg- en spoormodi. De organisatie telt een twintigtal leden verspreid over 15 Europese landen.

**Grafiek 4: Gecombineerd transport (wissellaadbakken, containers en opleggers)**

(in duizend TEU)



Bron: UIRR

### 3.5 GEOGRAFISCHE STROMEN

In 2008 werden er 60 miljoen ton goederen vervoerd over het Belgische spoor. De markt voor het goederenvervoer per spoor in België blijkt sterk internationaal gericht te zijn. In 2008 was 63 % van het vervoerde tonnage goederen per spoor internationaal gerelateerd. Uitgedrukt in tonkilometers gaat het zelfs om bijna 74 % van de totale trafiek op de Belgische markt. Verder uitgesplitst naar soort vervoer, wordt zo een 35 % van het vervoerde tonnage in België uitgevoerd, 24 % wordt ingevoerd en nauwelijks 3 % wordt geklasseerd als doorvoer.

**Tabel 5: Vervoerde volume per spoor binnen België uitgesplitst naar soort vervoer**

(in duizend ton en in miljoen tonkilometer)

Soort vervoer	2004	2005	2006	2007	2008 in 10 <sup>3</sup> ton		2008 in 10 <sup>6</sup> tkm	
	in 10 <sup>3</sup> ton				10 <sup>3</sup> ton	in %	10 <sup>6</sup> tkm	in %
Nationaal	23.371,9	24.810,2	25.161,0	21.772,3	22.768,0	37,4 %	2.234,2	26,4 %
Internationaal	35.082,3	36.165,7	43.738,8	44.001,7	38.074,4	62,6 %	6.234,8	73,6 %
- afvoer	20.399,0	19.651,5	24.037,2	24.179,5	21.061,9	34,6 %	3.490,0	41,2 %
- aanvoer	12.777,5	13.704,7	16.843,6	17.557,0	14.902,1	24,5 %	2.351,2	27,8 %
- doorvoer	1.905,8	2.809,5	2.858,0	2.265,2	2.110,3	3,5 %	393,6	4,6 %
<b>Totaal</b>	<b>58.454,2</b>	<b>60.975,9</b>	<b>68.899,8</b>	<b>65.774,0</b>	<b>60.842,3</b>	<b>100,0 %</b>	<b>8.469,0</b>	<b>100,0 %</b>

Bron: ADSEI.

Jaarlijks worden er vanuit België gemiddeld meer dan 21 miljoen ton goederen afgevoerd per spoor. Meer dan 50 % daarvan (ofwel 11,8 miljoen ton) gaat richting Frankrijk en Duitsland.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

Ten opzichte van de totale uitvoer naar beide landen (79,4 miljoen ton in 2008<sup>19</sup>), werd zodoende 14,9% vervoerd per spoor. Verder zien we ook een belangrijke trafiek naar de Alpenlanden Zwitserland en Oostenrijk en naar Italië. De trafiek naar Nederland is goed voor zo een 10 % van het totale getransporteerde volume. De totale trafiek naar het buitenland nam tussen 2004 en 2008 slechts met 3,2 % toe.

**Tabel 6: Goederenstromen vanuit België per spoor, 2004-2008**

(in duizend ton)

NAAR	2004	2005	2006	2007	2008	Gemiddelde vervoerde tonnage 2004-2008	%
DE	3.948	4.198	7.236	7.957	5.810	5.830	27
FR	5.598	5.935	5.823	5.778	6.003	5.828	27
IT	3.440	3.139	3.544	3.323	2.726	3.234	15
NL	2.222	1.498	2.325	2.499	2.196	2.148	10
LU	1.890	1.659	1.839	1.568	1.435	1.678	8
CH	1.102	1.137	1.195	1.122	1.208	1.153	5
AT		64	68	55	37	565	3
ES	48	56	53	50	39	494	2
SE	22	24	26	25	23	244	1
GB	42	29	25			215	1
Andere	1.067	33	34	58	61	477	2
<b>TOTAAL</b>	<b>20.399</b>	<b>19.651</b>	<b>24.037</b>	<b>24.180</b>	<b>21.062</b>	<b>21.866</b>	<b>100</b>

Bron: ADSEI

Wanneer we het internationale transport naar Frankrijk meer in detail bestuderen voor het jaar 2005<sup>20</sup>, dan valt het op dat 73 % van de goederen vertrekken uit de provincie Antwerpen en uit de provincie Henegouwen. Om en bij de helft van de afgevoerde goederen gaan richting Lotharingen en Nord-Pas de Calais in Frankrijk. Het traject Antwerpen-Lotharingen is qua volume veruit het belangrijkste traject, met een aandeel van 25 % in het totale vervoerde tonnage naar Frankrijk.

Meer dan de helft van de goederen richting Duitsland<sup>21</sup> vertrekt uit de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Vanuit Antwerpen vertrokken in 2005 bijna 2 miljoen ton goederen naar Duitsland. In Duitsland zijn Düsseldorf, Arnsberg en Keulen de belangrijkste bestemmingen bij afvoer. Deze steden liggen alle drie in de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen, welke bekend staat om zijn industriële en stedelijke gebieden.

Ongeveer 15 miljoen ton goederen worden jaarlijks aangevoerd vanuit andere Europese landen. Daarvan is meer dan 37 % afkomstig van Frankrijk en zo een 21 % van Duitsland. Ten

<sup>19</sup> Bron: Comext (Eurostat)

<sup>20</sup> Enkel voor het jaar 2005 zijn statistieken voor aan- en afvoer op dit niveau beschikbaar. De gegevens worden slechts om de vijf jaar opgevraagd. In tabel 1 van de bijlage zijn de goederenstromen vanuit België naar Frankrijk weergegeven.

<sup>21</sup> In tabel 2 van de bijlage zijn de goederenstromen vanuit België naar Duitsland opgenomen voor het jaar 2005.

opzichte van de totale invoer vanuit beide landen in 2008 (57 miljoen ton<sup>22</sup>), werd 8,8 miljoen ton (ofwel 15,4%) aangevoerd per spoor. Er zijn belangrijke stromen waar te nemen vanuit de Alpenlanden en Nederland.

De goederentrafiek uit het buitenland is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Ondanks de scherpe terugval in 2008 (vermoedelijk ten gevolge van de economische crisis), nam die trafiek tussen 2004 en 2008 met 16,6 % toe. Zo steeg het getransporteerde tonnage op de trajecten vanuit Frankrijk en Duitsland met respectievelijk 7,5 % en 61,8 %.

**Tabel 7: Goederenstromen naar België per spoor, 2004-2008**

(in duizend ton)

VAN	2004	2005	2006	2007	2008	Gemiddelde vervoerde tonnage 2004-2008	%
FR	4.913	5.748	5.860	5.932	5.279	5.547	37
DE	2.165	1.968	4.166	4.491	3.502	3.258	21
IT	1.959	2.245	2.367	2.449	1.889	2.182	14
NL	1.260	942	1.559	1.962	1.813	1.507	10
LU	792	792	1.171	978	843	915	6
CH	356	341	349	421	387	371	2
AT	0	440	477	392	397	426	3
SE	257	239	250	240	220	241	2
ES	180	246	177	174	132	182	1
CZ	80	314	85	99	90	133	1
Andere	817	431	382	417	350	394	3
<b>TOTAAL</b>	<b>12.777</b>	<b>13.705</b>	<b>16.844</b>	<b>17.557</b>	<b>14.902</b>	<b>15.157</b>	<b>100</b>

Bron: ADSEI

Wanneer we de aanvoer van goederen vanuit Frankrijk<sup>23</sup> verder analyseren, dan valt het op dat bijna de helft van de goederen of meer dan 2,6 miljoen ton vertrekt vanuit Nord-Pas de Calais.

Binnen België werden er in 2005 bijna 25 miljoen ton goederen getransporteerd. Tabel 8 geeft de stromen weer tussen de verschillende provincies in België. Het traject vanuit de provincie Antwerpen naar de provincie Henegouwen is goed voor 13,2 % van de nationale markt voor het goederenvervoer per spoor. De trajecten binnen de provincie Antwerpen en binnen de provincie Luik blijken goed voor respectievelijk 13 % en 12,3 % van het totale nationale vervoerde volume.

<sup>22</sup> Bron: Comext (Eurostat)

<sup>23</sup> Zie tabel 3 van de bijlage.



“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

**Tabel 8: Goederenstromen binnen België per spoor in 2005**

(in % van het totale nationale goederenvervoer per spoor in ton)

<b>Van \ Naar</b>	<b>BRU</b>	<b>ANT</b>	<b>LI</b>	<b>O-VL</b>	<b>VL-BR</b>	<b>W-VL</b>	<b>WA-BRA</b>	<b>HEN</b>	<b>Luik</b>	<b>LUX</b>	<b>NA</b>	<b>Totaal</b>
Brussel	...	0,1	...	...	...	0,1	...	...	...	...	...	0,4
Antwerpen	0,1	13,0	3,1	0,2	...	10,2	0,2	13,2	0,9	1,4	1,6	43,9
Limburg	...	0,3	...	0,4	...	0,3	...	3,3	...	...	0,3	4,7
Oost-VlaanderenL	...	0,2	1,5	0,3	...	0,1	0,4	0,8	0,6	...	...	3,8
Vlaams-Brabant	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0,1
West-Vlaanderen	...	4,9	...	...	...	0,1	...	0,1	...	...	1,3	6,5
Waals-Brabant	0,2	1,8	...	0,1	0,1	...	...	0,1	...	...	...	2,3
Henegouwen	0,2	4,5	2,4	0,6	0,3	0,2	0,9	7,5	1,2	0,3	0,6	18,7
Luik	...	1,4	0,1	0,2	...	...	0,3	1,1	12,3	0,1	0,9	16,4
Luxemburg	...	1,6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1,7
Namen	...	...	...	1,1	...	...	...	...	0,2	0,1	0,1	1,6
<b>Totaal</b>	<b>0,6</b>	<b>27,7</b>	<b>7,2</b>	<b>2,9</b>	<b>0,4</b>	<b>11,1</b>	<b>1,8</b>	<b>26,2</b>	<b>15,2</b>	<b>1,9</b>	<b>5,0</b>	<b>100,0</b>

Bron: ADSEI

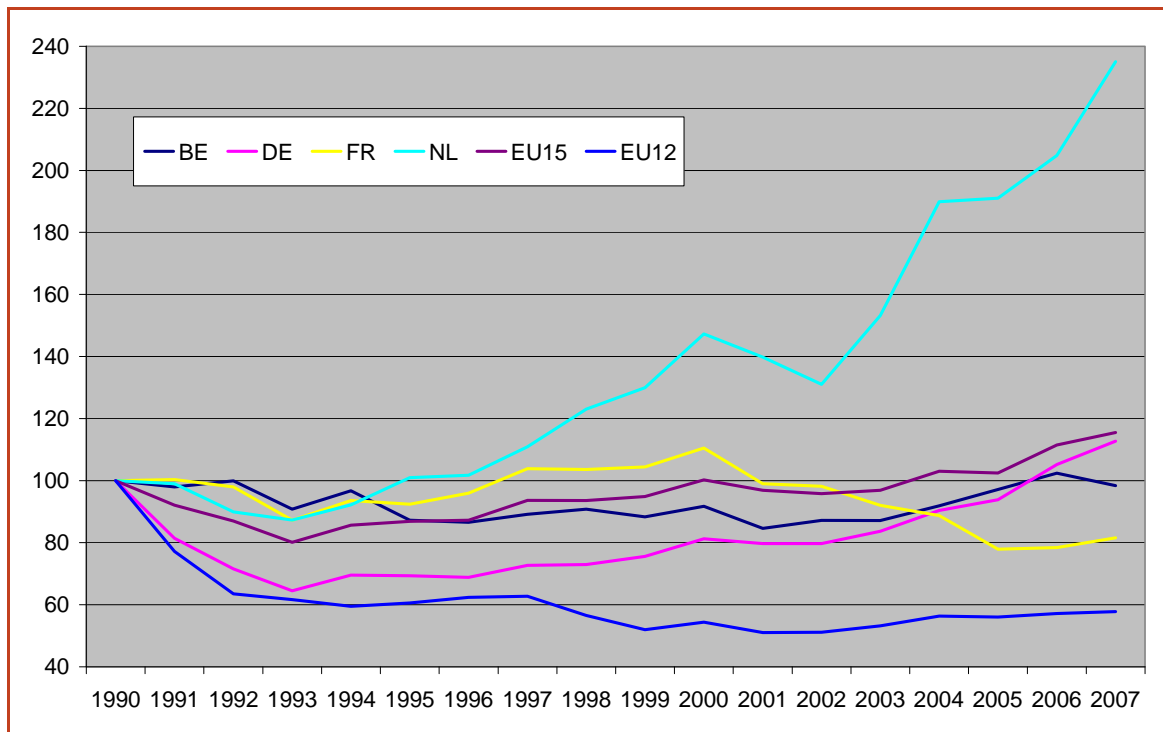
Zowel voor de nationale als internationale goederenvervoer per spoor, speelt de provincie Antwerpen dus een belangrijke rol. De haven van Antwerpen blijkt bovendien zeer toegankelijk te zijn voor het goederenvervoer per spoor.

### 3.6 VERGELIJKING VAN DE BELGISCHE MARKT MET DE BUURLANDEN

Tussen 1990 en 2007 is het aantal afgelegde tonkilometers in België met 2 % gedaald. Deze daling staat in sterk contrast met de stijging van 15 % voor het vervoer per spoor in de EU-15. Voornamelijk Nederland kan sterke groeicijfers voorleggen voor de beschouwde periode. Het getransporteerde volume in tonkilometer nam er toe met 135 %. In Duitsland steeg het volume met 13 %, terwijl het in Frankrijk daalde met maar liefst 18 %. Ook in de EU-12 constateren we een significante daling van 42 %.

**Grafiek 5: Vervoerde goederenvolumes per spoor in België en de buurlanden**

(tonkilometer, index 1990 = 100)



Bron: Europese Commissie

Niet alleen op lange termijn blijken de prestaties van het Belgische goederenvervoer per spoor tegen te vallen. Ook in de meest recente periode bemerken we een relatief zwakkere prestatie van België in vergelijking met de buurlanden, zoals blijkt uit tabel 9.

**Tabel 9: Goederenvervoer per spoor**

(wijziging in %, t/t-4)

	België	Duitsland	Frankrijk	Nederland
<b>Q1 2008</b>	21,5	5,0	6,4	6,5
<b>Q2 2008</b>	-1,4	5,7	-1,3	5,2
<b>Q3 2008</b>	-3,2	3,8	-3,7	4,8
<b>Q4 2008</b>	-26,0	-0,6	-6,9	-10,3
<b>Q1 2009</b>	-47,0	-21,2	-33,2	-9,3
<b>Q2 2009</b>	-48,5	-23,6	-30,9	n b

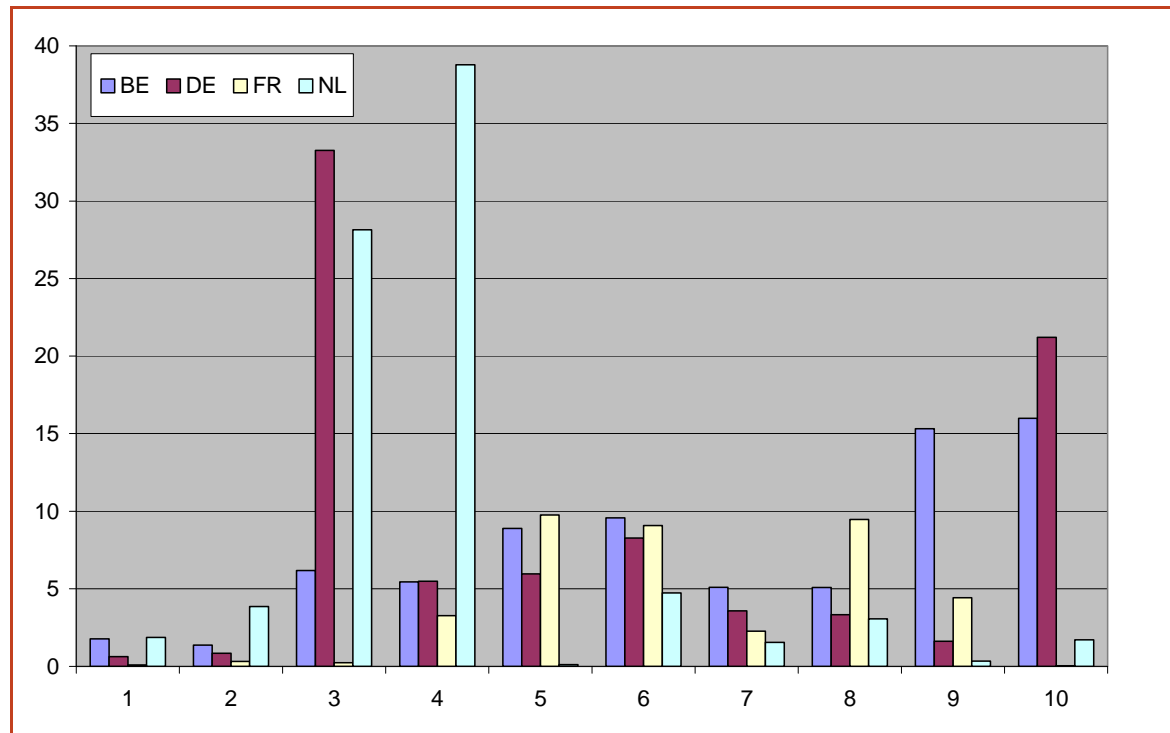
Bron: Eurostat

De recente sterke achteruitgang van de goederentrafiek per spoor is uiteraard gerelateerd aan de economische crisis. In vergelijking met onze buurlanden, is de Belgische spoorwegmarkt bovendien sterk geconcentreerd in het vervoer van transportmateriaal en metaalproducten. Zowel de transportsector als de metaalsector hebben de afgelopen maanden grote moeilijkheden gekend in België.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

**Grafiek 6: De voornaamste goederencategorieën per spoor voor België, Duitsland en Nederland (2007, voor Frankrijk 2005)**

(in % van het totale aantal tonkilometers per land)



1: Granen ed., 2: Voedingsmiddelen ed., 3: Vaste brandstoffen in mineraalvorm, 4: Petroleumproducten, 5: IJzererts en afval, 6: Metaalproducten, 7: (On)bewerkte mineralen, 8: Chemicaliën, 9: Transportmateriaal, machines ed., 10: Andere.

Bron: Europese Commissie.

Als gevolg van de economische crisis is ook de internationale handel fors gekrompen<sup>24</sup>. Het internationale goederenvervoer per spoor blijkt in België relatief belangrijker dan in Frankrijk en Duitsland. Het internationale verkeer staat in België in voor 67,1 % van de totale markt. In Nederland heeft het internationale verkeer weliswaar een nog groter aandeel (86,4 %).

**Tabel 10: Aandeel internationale goederenvervoer in totale goederenvervoer, 2007 (a)**

(in %)

België	Duitsland	Frankrijk	Nederland
67,1	37,3	39,7	86,4

(a) Voor Frankrijk: 2005.

Bron: Europese Commissie.

Een belangrijke verklarende variabele voor de relatief zwakkere prestatie van het spoorgoederenverkeer in België zou te vinden kunnen zijn in een gebrekkige marktwerking. Dit denkspoor wordt verder uitgediept in de volgende hoofdstukken.

<sup>24</sup> In vergelijking met 2008, daalden de Belgische uit- en invoer op wereldvlak gedurende de eerste zeven maanden van 2009 met respectievelijk 18,2 % en 14,1 % (Bron: Comext).

## 4. Liberalisering van de markt in Europees perspectief

Hoewel in het Verdrag van Rome reeds sprake was van een gemeenschappelijk transportbeleid, zou het tot in de jaren 1990 duren vooraleer er daadwerkelijk belangrijke initiatieven werden genomen op Europees niveau voor het vervoer per spoor. Nationalistische reflexen verhinderden al te vaak een diepgaande hervorming in deze van oudsher strategische sector. Met het streven naar een meer geïntegreerde Europese markt en de Lissabonagenda kwam ook de liberalisering van deze sector aan bod.

Een goed werkende Europese spoorwegmarkt is erg belangrijk. In een dergelijke markt kan de concurrentie ten volle spelen en zal de competitiviteit van het goederenvervoer per spoor ten opzichte van andere modi toenemen. Het vrijmaken van deze netwerkindustrie is geen gemakkelijke oefening en is bovendien nog volop aan de gang is.

In 1998 stelde de Commissie het eerste spoorwegpakket voor, dat uiteindelijk pas in 2001 gepubliceerd zou worden. Met drie afzonderlijke richtlijnen (2001/12, 2001/13 en 2001/14) beoogde de Commissie de markt voor internationale goederendiensten gedeeltelijk open te breken. Zo is het zogenoemde Trans-Europese Railgoederennetwerk (TERFN) sinds maart 2003 vrij toegankelijk voor alle spoorwegondernemingen. Om de vrije toegang te garanderen, werd aandacht besteed aan de uitbouw van een transparant kader voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit en de tarifiering ervan, evenals voor het verkrijgen van vergunningsattesten en veiligheidscertificaten. Nieuw op te richten nationale regulatoren zouden toezien op de niet-discriminatoire behandeling ervan. In België werd die opdracht toebedeeld aan de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal. Het eerste spoorwegpakket staat ook aan de basis van de herstructurering van de nationale spoorwegmaatschappijen. De activiteiten van infrastructuurbeheerder en exploitant moesten voortaan boekhoudkundig gesplitst worden. In België werd op 1 januari 2005 de NMBS omgevormd tot een holdingmaatschappij (NMBS Holding) bestaande uit twee dochtervennootschappen: NMBS en Infrabel.

Met het tweede spoorwegpakket (2004), dat bestaat uit de richtlijnen 2004/49, 2004/50, 2004/51 en verordening 881/2004, streefde de Commissie naar meer interoperabiliteit en veiligheid op het Europese spoorwegnetwerk. Ook werd gewerkt aan een verdere integratie van de Europese spoorwegruimte. Vanaf januari 2006 zou de Europese spoormarkt voor internationale vrachtdiensten volledig geliberaliseerd worden en vanaf januari 2007 elke nationale markt. Spoorwegondernemingen die een Europese licentie hebben en in het bezit zijn van de noodzakelijke nationale veiligheidscertificaten kunnen voortaan spoorwegcapaciteit aanvragen en goederendiensten per spoor aanbieden doorheen heel Europa. Het veiligheidscertificaat zal voortaan niet enkel een nationale dimensie bevatten maar ook een gemeenschappelijk Europees luik. De oprichting van onafhankelijke nationale veiligheidsinstanties kwam ook aan bod in het tweede spoorwegpakket. Binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit werd in dat kader de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen opgericht. Verordening 881/2004 handelt over de oprichting van het Europese Spoorwegbureau. Het Spoorwegbureau heeft als taak de interoperabiliteit tussen de verschillende nationale netten te bewerkstelligen en de gemeenschappelijke veiligheidsdoelstellingen vast te leggen.

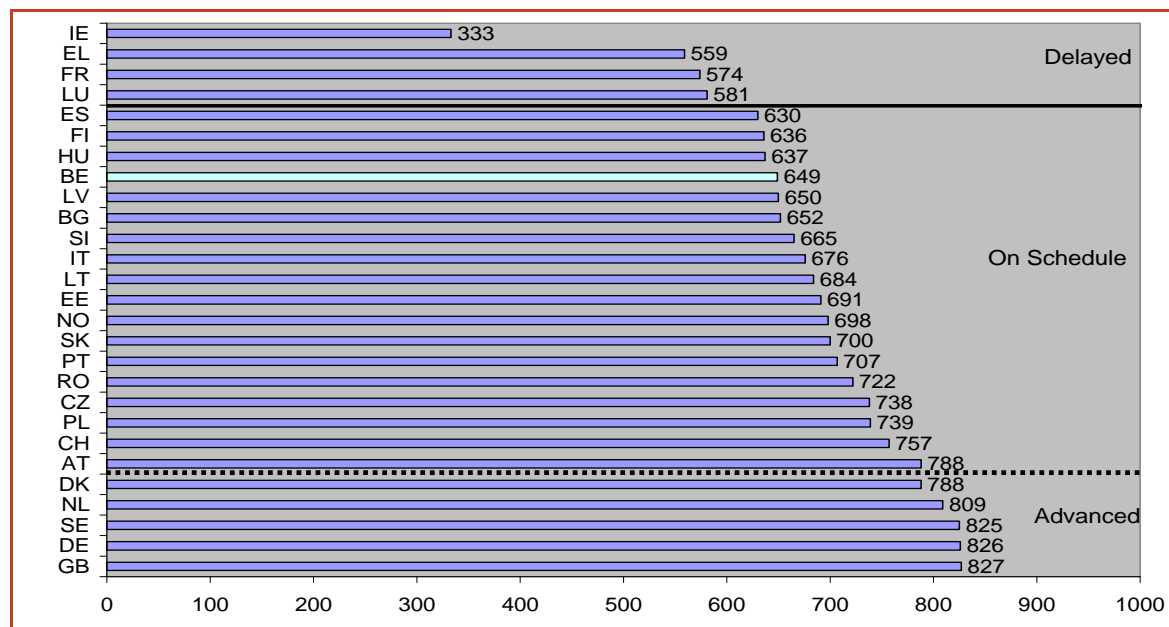
Het derde spoorwegpakket (2007) heeft betrekking op de volledige vrijmaking van het internationale reizigersverkeer per spoor vanaf 2010. Bovendien werd een Europese certificering voor treinbestuurders afgesproken die vanaf 2009 geldig is.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

De implementatie van de verschillende spoorwegpakketten in de Europese landen gebeurde niet altijd even zorgvuldig en snel. De Rail Liberalisation Index geeft een indicatie over de relatieve graad van marktopening in de Europese spoorwegmarkt. De index is opgesteld door IBM Global Business Services in samenwerking met Professor C. Kirchner (Humboldt University, Berlin). De indicator houdt rekening met het wetgevende kader, maar ook met allereerste toetredingsvoorwaarden op het terrein zoals administratieve en operationele barrières. Ook het competitieve karakter van de desbetreffende markt werd in rekening gebracht. Aan de hand van een gestandaardiseerde en geüniformiseerde vragenlijst worden op basis van een classificatiesysteem punten toegekend aan alle Europese landen. De Rail Liberalisation Index is tweemaal opgesteld geweest, in 2004 en in 2007.

Op basis van deze index, vertoonden Groot-Brittannië, Duitsland, Zweden en Nederland in 2007 de grootste graad van marktopening. Deze vier landen bieden nieuwe spelers goede marktvoorwaarden aan. België presteert relatief zwak in de middengroep. Het rapport geeft aan dat België gemiddeld scoort op het vlak van regulering (“law in the books”), maar erg zwak voor de praktische toetredingsbarrières<sup>25</sup> (“law in action”).

**Grafiek 7: Rail Liberalisation Index 2007 voor EU-27**



Bron: IBM Global Business Index

Uit de index van 2007 blijkt alvast dat België niet zo goed scoort op het vlak van marktwerking. In het volgende deel zullen we deze bevinding verder toetsen aan de hand van officiële statistieken en verschillende interviews met deskundigen uit de sector. Wel dient opgemerkt te worden dat de liberalisering in België volledig steunt op initiatieven vanuit de Europese Commissie. Hetzelfde geldt voor de situatie in Frankrijk. In Nederland en Duitsland nam de overheid in de jaren 1990 zelf de eerste stappen in het liberaliseringsproces. Het is dan ook niet verwonderlijk dat die landen verder staan, zoals ook uit de Rail Liberalisation Index blijkt.

<sup>25</sup> Er bestaan bijvoorbeeld moeilijkheden omtrent de toegang tot de installaties voor dieselvoorraad. Dergelijke toetredingsbarrières komen later in deze nota aan bod.

## 5. Analyse van de marktwerking

### 5.1 INLEIDING

Om tot een goede marktwerking van een sector te komen dient de mededinging binnen de sector voldoende groot te zijn. Er mogen geen machtsposities (concentraties) ontstaan die leiden tot machtsmisbruik. Voldoende spelers op de markt verhogen de concurrentie op het vlak van prijs en kwaliteit. Ook het aanbod van producten en diensten zal meer gediversificeerd zijn. Om zich van de concurrentie te kunnen onderscheiden stellen de aanbieders zich innovatiever op waardoor er nieuwe producten en diensten op de markt verschijnen.

Om voldoende concurrentie te waarborgen, moeten de toetredingsdrempels tot de markt (relatief) laag en niet-discriminerend zijn. De markt dient transparant te zijn. Alle spelers moeten toegang hebben tot informatie over prijzen, kwaliteiten en andere aspecten van de geleverde producten en diensten. De overstapkosten voor de klant moeten laag zijn opdat een eventuele overstap van de ene naar de andere aanbieder vlot kan verlopen. Er dient eveneens een adequaat toezicht (zowel ex ante als ex post) op de markt te zijn zodat potentiële bronnen van marktverstoring onmiddellijk kunnen aangepakt worden.

In een goed functionerende markt ontstaat er voor de vrager en aanbieder een win-winsituatie: de vrager heeft toegang tot een breed assortiment van goederen en diensten van hoge kwaliteit en tegen een concurrentiële prijs terwijl de aanbieder uit zijn activiteiten een positief resultaat genereert, voldoende om de aandeelhouders te vergoeden, toekomstige investeringen te financieren en tewerkstelling te verzekeren.

In de paragrafen hieronder zullen we aandacht besteden aan de volgende invalshoeken van marktwerking: regulering, toegang tot infrastructuur en diensten, marktconcentratie, prestaties van spoorwegondernemingen en kwaliteit van de dienstverlening.

### 5.2 REGULERING

De drie spoorwegpakketten van de afgelopen jaren hebben het Europese spoorwegland-schap fundamenteel veranderd. De manier waarop de richtlijnen zijn omgezet, verschilt van lidstaat tot lidstaat. België bleek alvast niet de beste leerling te zijn qua snelheid van omzetting<sup>26</sup>.

In wat volgt, zal de Belgische situatie op het vlak van regulering toegelicht worden aan de hand van een aantal sleutelconcepten die de Europese Commissie belangrijk acht.

#### Principe van onafhankelijkheid van essentiële taken

Om een niet-discriminatoire toegang tot de spoorweginfrastructuur te garanderen, moeten drie essentiële taken onafhankelijk van de historische operator uitgeoefend kunnen worden.

---

<sup>26</sup> Bij een tussentijdse evaluatie door de Europese Commissie op 15/06/2007 telde België het meeste aantal geopende inbreukprocedures betreffende het eerste en het tweede spoorwegpakket.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt In België.”

Het gaat om het vergunningssysteem voor spoorwegondernemingen, de toekenningsprocedure voor treinpaden en het tarifieringssysteem voor het gebruik van die treinpaden. Aangezien de Europese Commissie geen institutionele scheiding eist tussen activiteiten van de infrastructuurmanager en de spoorwegexploitant, kunnen er op dit vlak wel problemen rijzen.

In totaal onderscheidt de Europese Commissie vier verschillende ondernemingsstructuren in de Europese landen. België heeft samen met enkele andere Europese landen gekozen voor de holdingstructuur.

**Tabel 12: De verschillende ondernemingsvormen voor de infrastructuurbeheerder in Europa**

<b>Categorie</b>	<b>Lidstaten</b>
Fully legally, organisationally and institutionally independent infrastructure manager (in charge of capacity allocation)	Great Britain, Finland, Denmark, Netherlands, Norway, Spain, Sweden, Portugal, Slovakia, Lithuania
Independent infrastructure manager (in charge of capacity allocation) having delegated certain infrastructure management functions (e.g. traffic management, maintenance) to one of the train operating companies. Integrated infrastructure manager working alongside an independent body in charge of capacity allocation	Czech Republic, Estonia, France, Hungary, Slovenia, Luxembourg
Legally (but not institutionally) independent infrastructure manager (in charge of capacity allocation) owned by a holding company which also owns one of the operators	Austria, Belgium, Germany, Italy, Latvia, Poland, Greece
Infrastructure manager (in charge of allocating capacity) and railway undertaking still integrated	Ireland

Bron: Europese Commissie

Bij de toekenning van een vergunning blijkt de onafhankelijkheid gewaarborgd te zijn in de verschillende Europese landen. De spoorwegvergunning wordt in België uitgereikt door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De gekozen holdingstructuur in België kan echter wel aanleiding geven tot moeilijkheden bij de uitoefening van de twee andere taken. In België is de holdingmaatschappij NMBS niet alleen eigenaar van de spoorwegoperator, maar ook van de infrastructuurbeheerder voor het Belgische net. Zonder aangepaste maatregelen, verhoogt een dergelijke structuur het risico op collusie. De infrastructuurbeheerder beschikt immers over gevoelige commerciële informatie die interessant kan zijn voor de spoorwegoperator<sup>27</sup>.

In dit geval dient de onafhankelijke uitoefening van de verschillende taken gegarandeerd te worden via een actieve regulator en via statutaire of contractueel vastgelegde bepalingen tussen de entiteiten onderling. staatssecretaris Etienne Schoupe heeft alvast voorgesteld aan de regering en het parlement om lidmaatschap in de raad van bestuur van de holding onverenigbaar te verklaren met lidmaatschap in de raad van bestuur van Infrabel. Evenmin

27 “[In such a corporate structure] there could be a temptation to manage the infrastructure according to its own interests, for example by not making it interoperable for neighbouring railway undertakings or by developing the network according to its own needs rather than those of the competing railway undertakings.” (“Communication on the implementation of the railway infrastructure package Directives”, Europese Commissie, blz. 31).

kunnen leden van de raad van bestuur en hogere kaderleden binnen een zekere periode overstappen van Infrabel naar de holding (of omgekeerd) of naar een spoorwegmaatschappij.

### Principe van gescheiden boekhouding

Met het principe van de gescheiden boekhouding tussen de infrastructuurmanager en de spoorwegexploitant, beoogde de Europese Commissie onder andere een grotere transparantie op het vlak van financieel beheer in de spoorwegsector. Een goed inzicht in inkomsten en uitgaven maakt een efficiënte kostenbeheersing mogelijk. De exploitant zelf dient ook een aparte boekhouding bij te houden voor het reizigersvervoer enerzijds en het goederenvervoer anderzijds. Subsidies of winsten mogen niet overgedragen worden van het personenvervoer naar het goederenvervoer per spoor. De commerciële activiteit van het goederenvervoer per spoor dient de Europese mededingingsregels te volgen en van kruissubsidiëring kan geen sprake zijn.

Het koninklijk besluit van 19/10/2004 komt tegemoet aan het principe van de gescheiden boekhouding. Het KB stipuleert dat de jaarrekening van de nieuwe NMBS een afzonderlijke balans en resultatenrekening moet bevatten voor de activiteiten van het goederenvervoer per spoor. In een rapport van het Rekenhof van oktober 2008, worden echter vragen gesteld bij de overheidsfinanciering in de periode 2005-2007. Deze zou niet enkel ten goede zijn gekomen aan de opdrachten van openbare dienstverlening. De verliezen van de commerciële sectoren werden toegedekt met kapitaalsverhogingen onderschreven door de NMBS-holding. Op die wijze werd gedurende drie jaar 202,5 miljoen euro toegewezen aan B-Cargo. Volgens het Rekenhof zouden de kapitaalsverhogingen echter beschouwd kunnen worden als overheidsfinanciering. Ook een lening tegen marktvoorwaarden van 181,2 miljoen euro van de holding aan de commerciële sectoren (zowel reizigersvervoer niet openbare dienst als goederenvervoer) zou gezien kunnen worden als overheidssteun. Aangezien B-Cargo over een beperkte terugbetalingscapaciteit beschikt, kan de marktlogica van deze lening in vraag gesteld worden. Na de publicatie van de audit door het Rekenhof heeft ERFA (European Rail Freight Association) een klacht ingediend tegen de vermoede kruissubsidiëring binnen de NMBS. Als gevolg hiervan heeft de Europese Commissie nu een onderzoek ingelast.

### De onafhankelijkheid van de spoorwegregulator

De dienst Regulering ziet erop toe dat er een eerlijke en niet-discriminatoire toegang is tot de spoorweginfrastructuur en de ondersteunende diensten. Ze fungeert daarbij als beroepsinstantie voor beslissingen genomen door de infrastructuurmanager. De afgelopen jaren heeft de dienst Regulering weinig klachten behandeld<sup>28</sup>. Op 4 augustus 2009 veroordeelde de regulator Infrabel nog wel tot een boete van 12 500 euro. Crossrail Benelux nv, een private spoorwegonderneming, had als gevolg van een staking bij B-Cargo op 9 en 10 april 2009 geen gebruik kunnen maken van de toegewezen spoorcapaciteit. Aangezien Infrabel echter niet alles in het werk had gesteld om de vrije toegang tot de infrastructuur te vrijwaren, werd ze veroordeeld.

---

<sup>28</sup> In 2006 zijn er geen klachten behandeld, in 2007 drie, en in 2008 geen enkele.



“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

De dienst doet verder ook onderzoek naar de concurrentie op de spoorwegmarkt en ze is in staat de gepaste beslissingen te nemen bij ongewenste marktontwikkelingen. Haar geloofwaardigheid bij de andere marktactoren steunt op onafhankelijkheid en expertise. In België heeft de staatssecretaris voor Mobiliteit geen hiërarchische bevoegdheid over de dienst Regulering, enkel een administratieve.

Op 8 oktober 2009 heeft de Europese Commissie haar bezwaren ingediend bij 21 lidstaten betreffende inbreuken over het eerste spoorwegpakket. De Europese Commissie is van mening dat er in België nog te weinig beschermingsmaatregelen ingebouwd zijn om de onafhankelijkheid van de infrastructuurmanager te garanderen bij de uitoefening van de essentiële functies.

## 5.3 TOEGANG TOT INFRASTRUCTUUR EN DIENSTEN

De afgelopen jaren heeft de sector van het goederenvervoer per spoor een lange weg afgelegd. Voor de vrije toegang tot infrastructuur en diensten is er al heel wat progressie gemaakt. De procedure voor het toekennen van spoorcapaciteit door Infrabel verloopt vandaag een stuk neutraler dan enkele jaren geleden. Ook het aantal spelers op de markt is vandaag opgelopen tot zes spoorwegondernemingen. Er blijven echter nog steeds een aantal obstakels bestaan die een goede marktwerking belemmeren. Hieronder hebben wij getracht een niet-exhaustief overzicht te geven van de voornaamste obstakels. Wij baseren ons hiervoor op onze gesprekken met stakeholders<sup>29</sup> uit de sector.

- In België heeft het personenvervoer voorrang op het goederenvervoer. Dit veroorzaakt problemen op bepaalde trajecten door een tekort aan treinpaden.
- Hoewel een rijbewijs voor treinbestuurder afgeleverd in België binnenkort ook geldig is in de andere Europese landen, blijven er taalbarrières bestaan voor treinbestuurders. Er zal aan de grensovergangen soms nog van bestuurder gewisseld moeten worden. Op dit moment zijn er vier opleidingscentra erkend in België (Advies R&C, NMBS, Crossrail Benelux en Trainsport).
- Er bestaat een tekort aan treinbestuurders. Desondanks zijn er van overheidswege geen stimulansen om treinbestuurder te worden, zoals in Duitsland (dit in tegenstelling tot andere knelpuntberoepen zoals vrachtwagenbestuurder). Voor NMBS-bestuurders ligt het bovendien niet voor de hand om naar een privéspoorwegonderneming over te stappen. NMBS-personeelsleden genieten immers van een erg aantrekkelijk statuut.
- De bevoorrading van diesellocomotieven vormt een probleem. Verschillende tankinstallaties zijn in handen van de NMBS (en dus B-Cargo). Deze zijn echter niet openbaar en dus niet beschikbaar voor de nieuwe spoorwegondernemingen. Privéspoorwegondernemingen bevoorraden zich bijgevolg via *Rail Service Net* (maatschappij van de groep Crossrail) of via andere leveranciers die met tankwagens tot aan de sporen rijden om de

---

<sup>29</sup> Er werd gesproken met de FOD Mobiliteit, de Europese Commissie, het Steunpunt Goederenstromen van de Universiteit Antwerpen (UA), de firma Crossrail Benelux nv, de European Rail Freight Association (ERFA), het Havenbedrijf Antwerpen en de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer.

locomotieven te voorzien van diesel. Momenteel denken zowel Infrabel als Havenbedrijf Antwerpen na over oplossingen voor dit probleem.

- Er bestaat geen tweedehandsmarkt voor rollend materieel. De NMBS zou weigerachtig staan om het niet meer gebruikte rollend materieel te verkopen aan concurrenten.
- Het homologatieproces van het rollend materieel in België verloopt niet vlot. De kostprijs ervan, de procedures en termijnen van goedkeuring zijn probleempunten.
- Op het vlak van vrije toegang tot de spoorweginfrastructuur in België, eist de Europese Commissie de invoering van een prestatiegebonden beoordelingssysteem voor infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen. Het beoordelingssysteem moet de verschillende actoren aanzetten om de impact op de vrije markttoegang bij een opzettelijke onderbreking op het net te beperken. Deze eis maakt deel uit van de bezwaren die op 8 oktober 2009 door de Europese Commissie zijn gepubliceerd over de omzetting van het eerste spoorwegpakket in België.

Ondanks deze tekortkomingen wijzen verschillende gesprekpartners er op dat de situatie in België op sommige vlakken de afgelopen jaren verbeterd is. Zo wordt bijvoorbeeld de goede en onafhankelijke werking van Infrabel op prijs gesteld.

## 5.4 MARKTCONCENTRATIE

Om op het Belgisch spoorwegennet te mogen rijden moet een spoorwegonderneming beschikken over een vergunning, een veiligheidscertificaat, spoorwegcapaciteit en een gebruiksovereenkomst. Formeel beschikken er 11 ondernemingen over een vergunning en een veiligheidscertificaat. Vier daarvan zijn in het bezit van een Belgische vergunning en zeven van een Europese vergunning. 3 van deze 11 bedrijven hebben een aandeelhouderschap dat hoofdzakelijk Belgisch gekleurd is. De overige bedrijven zijn van Franse (3), Nederlandse (1), Duitse (1), Luxemburgse (1), Deense (1) en Amerikaanse (1) origine.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

**Tabel 13: Spoorwegondernemingen voor het goederenvervoer in België**

(situatie juli 2009)

Onderneming	Vergunning (Belgische of Europese)	Veiligheid certificaat	Effectief rijdend op het Belgische net?	Aandeelhouder	Nationaliteit
B-Cargo (NMBS)	Belgische	Ja	Ja	Belgische staat	BE
Crossrail Benelux nv	Belgische	Ja	Ja	Crossrail AG (100%) doch met Belgische private aandeelhouders	CH/(BE)
SNCF Fret Benelux nv	Belgische	Ja	Ja	SNCF (Franse staat)	FR
Trainsport AG	Belgische	Ja	Ja	2 private aandeelhouders (50%) en Rurtalbahn GmbH (50%)	BE/DE
Veolia Cargo Nederland	Europese	Ja	Neen	Veolia Environment SA	FR
DB Schenker Rail Nederland nv	Europese	Ja	Neen	Deutsche Bahn AG	DE
Rotterdam Rail Feeding bv	Europese	Ja	Neen	Genesee & Wyoming Inc	US
Rail4Chem Benelux bv	Europese	Ja	Ja	Veolia Environment SA	FR
ERS Railways bv	Europese	Ja	Ja	AP Möller – Maersk groep	DK
ACTS Nederland BV	Europese	Ja	Neen	Husa Capital BV	NL
CFL Cargo SA	Europese	Ja	Neen	Joint venture tussen CFL (Luxemburgse staat) en Arcelor Mittal	LU
CMI Traction SA	Belgische	Neen	Neen	Cockerill Maintenance & Ingénierie	BE

Bron: FOD Mobiliteit, Bureau van Dijk.

Op de markt van het goederenvervoer per spoor in België zijn er zes bedrijven actief. Na de liberalisering van deze markt blijft B-Cargo, een divisie van de NMBS en tevens de historische operator, de grootste speler.

Op basis van de betaalde gebruiksvergoedingen bedroeg het marktaandeel van B-Cargo 94,5 % in 2008. De overige spelers nemen slechts een klein gedeelte van de markt voor hun rekening: Crossrail Benelux<sup>30</sup> (3,1 %), SNCF Fret Benelux (1,6 %), Trainsport (0,6 %), Rail4Chem Benelux (0,2 %) en ERS Railways (<0,1 %).

<sup>30</sup> Crossrail Benelux, opgericht in 2001, was de eerste privéspoorwegmaatschappij die de markt van het spoorgoederenvervoer in België betrad. De maatschappij focust zich hoofdzakelijk op internationaal transport.

**Tabel 14: Marktaandeel van spoorwegondernemingen voor goederenvervoer in België**

(in % van de betaalde gebruiksheffingen)

	2006	2007	2008	1 <sup>e</sup> halfjaar 2009
B-Cargo	96,5	95,0	94,5	89,0
Crossrail Benelux	2,8	3,1	3,1	5,3
SNCF Fret Benelux	0,6	1,3	1,6	4,9
Rail4Chem Benelux	0,1	0,2	0,2	0,4
Trainsport		0,3	0,6	0,4
ERS Railways		0,1	0,0	0,0
<b>Totaal</b>	100,0	100,0	100,0	100,0

Bron: Infrabel

In het eerste semester van 2009 is het marktaandeel van B-Cargo gedaald naar 89,0 % en dit ten voordele van Crossrail Benelux (gestegen naar 5,3 %), SNCF Fret Benelux (gestegen naar 4,9 %) en Rail4Chem Benelux (gestegen naar 0,4 %). Een verklaring voor deze daling ligt niet onmiddellijk voor de hand. Mogelijk speelt het type transport dat B-Cargo verzorgt een belangrijke rol. De onderneming richt zich sterk op verspreid vervoer en is voornamelijk actief in meer traditionele sectoren (staal, bulk, chemie). Dit soort van activiteiten zou, meer dan andere activiteiten, te lijden hebben onder de economische crisis.

In Nederland, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, waar de liberalisering van het goederenverkeer zich al vroeger heeft ingezet bedraagt het marktaandeel van de historische operator respectievelijk circa 75 % (DB Schenker Nederland bv), 78 % (Deutsche Bahn AG) en 55,8 % (DB Schenker Rail UK). In Frankrijk, waar het liberaliseringproces op hetzelfde moment als in België is van start gegaan, heeft de historische operator ook nog steeds een marktaandeel van 90 % (SNCF).

**Tabel 15: Marktaandeel van de historische operatoren in onze buurlanden**

(in %)

Historische operator	Marktaandeel
Frankrijk (SNCF)	90,0
Nederland (DB Schenker Rail Nederland bv)	circa 75,0
Duitsland (Deutsche Bahn AG)	78,0
Verenigd Koninkrijk (DB Schenker Rail UK)	55,8

Bron: Europese Commissie (Draft statistical annexes to the 2009 Communication on monitoring development of the rail market) op basis van RMMS vragenlijst ingevuld in mei/juni 2009

## 5.5 PRESTATIES VAN SPOORWEGONDERNEMINGEN

De sector van het goederenvervoer per spoor wordt gedomineerd door de historische operator B-Cargo (marktaandeel van 94,5 % in 2008). De resultaten van deze onderneming wegen bijgevolg zeer sterk door binnen het geheel van de sector. Wij beschikken niet over aparte (gedetailleerde) financiële gegevens van B-Cargo. De onderneming is een divisie van de NMBS en publiceert bijgevolg geen eigen (aparte) jaarrekening. Binnen de jaarrekening van de NMBS wordt wel een (interne) staat van activa/passiva en een resultatenrekening opgesteld voor de tak "goederen" (oftewel NMBS Logistics) waartoe B-Cargo behoort. In 2008 vertegenwoordigde de maatschappij ongeveer 81 % van de omzet van deze tak. Van Rail4Chem Benelux en ERS Railways zijn geen financiële gegevens beschikbaar.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

Wij zullen in het verder verloop van deze financiële analyse een onderscheid maken tussen de tak “goederen” (van de NMBS) en de overige spelers binnen de sector. 2005 en 2006 houden verband met de vervoersactiviteiten van de verschillende ondernemingen op internationaal vlak (met uitzondering van de tak “goederen”) daar de nationale markt in België slechts vanaf 2007 werd vrijgemaakt. Wij beschikken niet over financiële gegevens van spoorwegondernemingen in andere Europese landen. Benchmarking is dus niet mogelijk.

### 5.5.1 Omzet en rendabiliteit

Alhoewel de omzet van de tak “goederen”, met uitzondering van 2008, gestaag steeg, lijdt de goederendivisie zware structurele verliezen en dit zowel op het niveau van het bedrijfsresultaat (105,5 miljoen euro in 2008) als op het niveau van het resultaat van het boekjaar (86,2 miljoen euro). Deze verliezen vormen het uitgangspunt voor nader overleg binnen de grootste actor van de goederentak (B-Cargo).

De overige spelers in de sector (waarvan financiële gegevens beschikbaar zijn) zagen hun omzetgroei niet steeds vertaald in positieve bedrijfsresultaten en resultaten van het boekjaar. SNCF Fret Benelux zag, in de loop der jaren, haar resultaat stelselmatig verbeteren tot een bedrijfsmarge van 3,6 % en een finaal resultaat van 150 000 euro in 2008. Na succesvolle prestaties in 2005, 2006 en 2007 incasseerde Crossrail Benelux in 2008 zware verliezen, zowel op het niveau van het bedrijfsresultaat (verlies van 2,2 miljoen euro) als op het niveau van het finaal resultaat (verlies van 1,2 miljoen euro). Om het hoofd te bieden aan de actuele problemen heeft de onderneming recentelijk een gerechtelijk akkoord aangevraagd voor een periode van 6 maanden<sup>31</sup>. Transport AG is structureel verlieslatend, zowel op operationeel niveau als op het niveau van het totale resultaat.

In dit alles dienen we voor ogen te houden dat de sector van het goederenvervoer per trein zeer kapitaalintensief is. Nieuwe spelers op deze markt moeten, in de beginjaren van hun toetrede en later in hun groeifase, belangrijke investeringen verrichten in ondermeer rollend materieel wat de rendabiliteit drukt als gevolg van te dragen afschrijvingen.

### 5.5.2 Financiële draagkracht en tewerkstelling

Het beoordelen van de financiële draagkracht van de sector gebeurt op basis van het eigen vermogen en de verhouding eigen vermogen op het balanstotaal van de verschillende spelers.

Het boekhoudkundig eigen vermogen van de tak “goederen” in 2008 (515 miljoen euro na verrekening van 218,3 miljoen euro overgedragen verliezen) werd gevormd door allocatie van middelen vanuit de jaarrekening van de NMBS. Deze middelen werden, doorheen de jaren, verkregen uit de federale overheidsbegroting en bestaan in belangrijke mate uit belastinggelden. Als gevolg van wettelijke verplichtingen dient de NMBS bedragen toe te wijzen aan de verschillende takken / divisies die de groep rijk is om aldus te komen tot (interne) separate jaarrekeningen voor deze takken. In principe had dergelijke allocatie van middelen ook dienen te gebeuren voor de tak “goederen” voor de jaren 2005 tot 2007. Het vinden van een

---

<sup>31</sup> “Bij vonnis van de rechtbank van koophandel te Antwerpen, op 7 oktober 2009, werd de opschorting met het oog op gerechtelijke reorganisatie door collectief akkoord toegekend aan de nv Crossrail voor een periode eindigend op 7 april 2010.” Uit Het Belgisch Staatsblad, 30 oktober 2009.

gepaste verdeelsleutel heeft dit toen echter verhinderd (wat duidt op een probleem inzake transparantie).

Het eigen vermogen van de tak “goederen” steekt voornamelijk in materiële vaste activa (451,5 miljoen euro), waaronder meubilair en rollend materieel (311,5 miljoen euro), installaties, machines en uitrusting (76,5 miljoen euro), terreinen en gebouwen (52,6 miljoen euro) en andere materiële vaste activa (10,9 miljoen euro). Eventueel toekomstige verliezen dienen bijgevolg gedekt te worden door de inbreng van nieuwe middelen.

Binnen de andere spoorwegondernemingen werd iedere 100 euro aan activa in 2008 gefinancierd met 11,7 euro (SNCF Fret Benelux), 18,7 euro (Transport) en 2,5 euro (Crossrail Benelux) eigen middelen. Rekening houdend met het sterk kapitaalintensief karakter van de sector lijkt de financiële draagkracht van voornoemde bedrijven minimaal. Ook in absolute bedragen lijkt de (eigen) vermogensbasis van de verschillende spelers in 2008 niet erg groot om eventuele toekomstige verliezen te absorberen.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

**Tabel 16: Rendabiliteit en financiële draagkracht van het goederentransport per spoor in België**  
(In duizend euro of %)

	2005	2006	2007	2008
<b>Omzet (In duizend euro)</b>				
- Goederentak*	379.287	432.629	449.119	433.970
- SNCF Fret Benelux nv	1.229	1.203	3.128	6.198
- Trainsport AG	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
- Crossrail Benelux nv**	n.b.	24.308	34.577	72.418
- Rail4Chem Benelux bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
- ERS Railways bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
<b>Bedrijfsresultaat (In duizend euro)</b>				
- Goederentak*	-92.710	-57.925	23.149	-105.544
- SNCF Fret Benelux nv	-21	-4	56	224
- Trainsport AG	-41	-182	-303	-54
- Crossrail Benelux nv**	324	1.312	1.020	-2.241
- Rail4Chem Benelux bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
- ERS Railways bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
<b>Bedrijfsmarge (bedrijfsresultaat / omzet) (%)</b>				
- Goederentak*	neg.	neg.	5,2	neg.
- SNCF Fret Benelux nv	neg.	neg.	1,8	3,6
- Trainsport AG	neg.	neg.	neg.	neg.
- Crossrail Benelux nv**	n.b.	5,4	3,0	neg.
- Rail4Chem Benelux bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
- ERS Railways bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
<b>Resultaat van het boekjaar (In duizend euro)</b>				
- Goederentak*	-51.117	-55.756	-32.157	-86.156
- SNCF Fret Benelux nv	12	4	65	150
- Trainsport AG	-41	-188	-318	-67
- Crossrail Benelux nv**	118	680	508	-1.192
- Rail4Chem Benelux bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
- ERS Railways bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
<b>Eigen Vermogen (In duizend euro)</b>				
- Goederentak*	n.v.	n.v.	n.v.	514.977
- SNCF Fret Benelux nv	44	49	98	248
- Trainsport AG	10	77	-242	105
- Crossrail Benelux nv**	803	1.483	1.991	799
- Rail4Chem Benelux bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
- ERS Railways bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
<b>Eigen vermogen / Balanstotaal (%)</b>				
- Goederentak*	n.v.	n.v.	n.v.	61,1
- SNCF Fret Benelux nv	16,5	14,5	10,3	11,7
- Trainsport AG	15,7	26,7	-57,0	18,7
- Crossrail Benelux nv**	15,6	15,9	17,7	2,5
- Rail4Chem Benelux bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
- ERS Railways bv***	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.

n.b.: niet beschikbaar ; neg.: negatief cijfer ; n.v.: eigen vermogen werd niet verdeeld

\* Aparte financiële gegevens van B-Cargo zijn niet beschikbaar; B-Cargo wordt, binnen de jaarrekening van de NMBS, gerapporteerd onder de tak "goederen"; in 2008 vertegenwoordigde B-Cargo ongeveer 81% van de omzet van deze tak

\*\* 2008 slaat op een periode van 18 maanden; 2008 werd afgesloten per 31/12 (voorheen 30/6)

\*\*\* Jaarrekeningen werden niet beschikbaar gesteld

Bron: Individuele jaarrekeningen van de verschillende ondernemingen zoals neergelegd bij de NBB

De structurele verliezen van de historische operator worden jaar na jaar aangezuiverd door kapitaalbreng vanwege de NMBS, een maatschappij van publiek recht, hetgeen niet bevorderlijk is voor de goede marktwerking van de sector.

B-Cargo is in principe de grootste werkgever binnen de sector van het goederenvervoer per spoor in België. Exacte cijfers over de tewerkstelling in de onderneming zijn echter niet beschikbaar. Bij benadering zou de maatschappij in 2008 ongeveer 3 100 werknemers tellen<sup>32</sup>.

Van de overige ondernemingen actief op de Belgische markt is enkel de tewerkstelling binnen Crossrail Benelux nv (95 werknemers in 2008), Transport AG (10 werknemers) en SNCF Fret Benelux nv (28 werknemers) bekend.

Als gevolg van stijgende omzetten is de tewerkstelling binnen deze maatschappijen de afgelopen jaren meer dan verdubbeld: van 54 in 2006 naar 133 in 2008. Grootste privéwerkgever is Crossrail Benelux met 95 werknemers in 2008. Sinds 2005 steeg de tewerkstelling binnen deze onderneming met 64 werknemers (met 206,5 %).

## 5.6 KWALITEIT VAN DE DIENSTVERLENING

Wanneer gesproken wordt over de kwaliteit van de dienstverlening van het goederenvervoer per spoor wordt voornamelijk gedacht aan de transportkost, de transportduur, flexibiliteit en veiligheid en betrouwbaarheid. Afzonderlijke cijfers op ondernemingsniveau zijn voor België niet beschikbaar, daarom wordt dit onderwerp meer algemeen behandeld.

Spoorwegen hebben in vergelijking met andere transportmodi hogere vaste kosten en lagere variabele kosten. Naarmate de afstand van het spoorvervoer langer wordt dalen de kosten per afgelegde kilometer. Uit studies blijkt dat de breakeven afstand van het spoor op zowat 500 kilometer ligt, m.a.w. vanaf die afstand wordt het spoor interessanter dan het wegvervoer<sup>33</sup>.

Het spoor is uiteraard minder flexibel dan het wegvervoer. Het vervoer van goederen per trein kan vaak slechts op vooraf bepaalde tijdstippen plaatsvinden. Bovendien verloopt de aanpassing aan de veranderende wensen van de klant of aan de veranderende omgevingsfactoren bij het spoor minder vlot. Op het vlak van veiligheid kent het spoorvervoer minder ongevallen dan het wegvervoer (met minder doden en cargoschade tot gevolg).

Over de betrouwbaarheid van de goederentreinen heeft het UIRR een statistiek opgesteld die de stiptheid van treinen voor gecombineerd transport op een aantal Europese vrachtcorridors (waaronder ook Belgische) in kaart brengt voor de periode 2000 tot 2007. Uiteraard is het gecombineerd transport slechts een deelaspect van het globale treinvervoer.

---

<sup>32</sup> Officieel valt het personeel van B-Cargo buiten de tewerkstelling van de sector. Het personeel van de maatschappij wordt namelijk opgenomen in de boeken van NMBS holding (sector 74 binnen de NACE-BEL 2003 oftewel de "overige zakelijke dienstverlening"). NMBS holding factureert de kosten van deze tewerkstelling door aan de NMBS en aan B-Cargo (die deze verrekent in de rubriek "diensten en diverse goederen" van haar jaarrekening). Met betrekking tot de tewerkstelling binnen B-Cargo maakt de boekhouding van de NMBS gewag van een personeelsaantal van 3.000 à 3.500. In diverse artikels verschenen in de Standaard worden personeelsaantallen genoemd van 3.119 voltijdse banen (1 oktober 2009) of van meer dan 5.000 arbeidsplaatsen (2 oktober 2009).

<sup>33</sup> Vlaams Instituut voor de Logistiek, *Het spoorvervoer uitbouwen tot sterke schakel in het logistieke proces*, 2006, blz. 10.



“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

Onder stipte treinen wordt verstaan alle treinen met een vertraging van minder dan 30 minuten ten overstaan van de geplande aankomsttijd. Onder deze definitie reed 59 % van alle treinen op de acht Europese vrachtcorridors in 2007 stipt. 37 % van de treinen had een vertraging van één uur of langer, 21 % van 6 uur of langer en 8 % van langer dan 24 uur.

Sinds 2000 is de stiptheid van het gecombineerd treintransport licht verbeterd. Voor vertragingen van 6 uur of langer en langer dan 24 uur daarentegen zien we een status-quo of zelfs een verdere achteruitgang.

Binnen een volledig eengemaakte Europese spoorwegruimte is de kans groter dat de kwaliteit van de dienstverlening van het goederenvervoer per spoor er op vooruitgaat. Zo zal bijvoorbeeld de transportduur en de stiptheid verbeteren als er niet meer veranderd moet worden van treinbestuurder aan de grenspost. Niet voor niets wordt er vanuit de Europese Commissie aandacht besteed aan de interoperabiliteit van de nationale netten.

**Tabel 18: Stiptheid van het gecombineerd treintransport op Europese vrachtcorridors<sup>34</sup> voor de periode 2000-2007**

(in % van het aantal treinen)

Jaar	OK (<0,5 uur)	Van 0,5 tot 1 uur	Van 1 tot 3 uren	Van 3 to 6 uren	>6 uren	>24 uren
2000	48	8	16	11	12	5
2001	43	7	18	11	14	7
2002	48	7	15	9	14	7
2003	57	7	12	7	12	5
2004	64	7	11	5	9	4
2005	60	5	11	6	11	7
2006	53	5	12	6	14	10
2007	59	4	10	6	13	8

Bron: UIRR

<sup>34</sup> Voor het opstellen van de statistiek werd onderzoek verricht op acht Europese vrachtcorridors in 2007 en 2006 (waaronder drie Belgische), 10 in 2005 en 2004 (waaronder vier Belgische), 11 in 2003 (waaronder vier Belgische) en 10 in 2002, 2001 en 2000 (waaronder vier Belgische).

## 6. Besluit

De volledige vrijmaking van de Europese markt voor het goederenvervoer per spoor zal de competitiviteit van deze transportmodus verder versterken. Een goed functionerende spoorwegmarkt is dus van cruciaal belang. Met het liberaliseringsproces vanaf 2001 is het aandeel van het goederenvervoer per spoor in de EU-15 ten opzichte van de andere transportmodi licht toegenomen. Aangezien het gebruik van deze transportmodus bovendien economisch interessanter wordt met de afstand van het traject, biedt een ééngemaakte Europese spoorwegruimte schaalvoordelen.

De liberalisering van de spoorwegmarkt in Europa is echter nog niet voltooid. Onlangs heeft de Europese Commissie nog bezwaren geuit aan niet minder dan 21 lidstaten in verband met de invoering van het eerste spoorwegpakket. Ook op technisch vlak bestaan er nog heel wat hindernissen. De verschillende nationale infrastructuurnetten dienen beter op elkaar afgestemd te worden, o.a. via eenvormige signalisatie- en beheerssystemen. Dergelijke werkzaamheden zijn niet alleen duur maar vergen ook veel tijd. Net daarom concentreert de Europese Commissie zich op enkele belangrijke corridors voor goederenvervoer per spoor.

In België steunt de liberalisering volledig op initiatieven vanuit de Europese Commissie. Gemeten aan de hand van de Rail Liberalisation Index, verloopt dit proces relatief traag. Recentelijk heeft België nog kritiek gekregen van de Europese Commissie over de invoering van het eerste spoorwegpakket. Er bestaan in België nog steeds een aantal problemen op het vlak van markttoegang o.a. op het vlak van dieselbevoorrading van locomotieven, het homologatieproces van rollend materiaal, het tekort aan treinbestuurders en andere. De Belgische markt wordt bovendien gedomineerd door de goederentak van de NMBS. Ondanks een dalend marktaandeel in 2009, heeft de goederentak nog steeds bijna 90 % van de goederentrafiëk over het spoor in België in handen. Het structureel verlieslatende karakter van deze divisie en de jaarlijkse bijpassingen van dit verlies in de vorm van kapitaalbrengen met federaal overheidsgeld doen echter vragen rijzen inzake correcte marktwerking.

Verschillende gesprekpartners beamen echter dat de situatie in België de afgelopen jaren verbeterd is. De goede en onafhankelijke werking van Infrabel wordt bijvoorbeeld op prijs gesteld.

In België heeft het goederenvervoer per spoor een aandeel van 13,8 % in de modal split. Het goederenvervoer per spoor geldt als een belangrijk alternatief voor het vervoer over de weg. Zowel op economisch, ecologisch als sociaal vlak is het van primordiaal belang dat deze markt goed omkaderd wordt en dat bestaande spoorwegondernemingen evenals potentiële toetreders kunnen functioneren onder vrije en eerlijke concurrentie.

“De voorwaarden scheppen voor een competitieve, duurzame en evenwichtige werking van de goederen- en dienstenmarkt in België.”

## Bijlage

**Tabel 1: Goederenstromen vanuit België naar Frankrijk in 2005 (ton)**

(in %)

Van \ Naar	Lotharingen	Nord-Pas-de-Calais	Bourgogne	Picardie	Champagne-Ardenne	Andere	Totaal
Afstand in vogelvlucht tot Brussel (km)	202,8	86,1	344,4	158,3	180,6		
Ligging in Frankrijk	N/N-O	N	W/centr.	N	N		
Antwerpen	25,2	2,7	0,4	0,3	1,2	8,4	38,1
Henegouwen	1,6	8,1	6,6	5,7	3,2	9,7	34,9
Luik	3,6	2,3	...	0,2	0,7	1,8	8,6
Oost-Vlaanderen	1,1	1,4	...	0,2	1,0	3,6	7,3
Limburg	0,3	3,4	...	...	...	1,0	4,7
Andere	0,7	0,2	0,1	...	0,1	5,2	6,3
<b>Totaal</b>	<b>32,5</b>	<b>18,2</b>	<b>7,1</b>	<b>6,4</b>	<b>6,2</b>	<b>29,7</b>	<b>100,0</b>

Bron: ADSEI.

**Tabel 2: Goederenstromen vanuit België naar Duitsland in 2005 (ton)**

(in %)

Van \ Naar	Düsseldorf	Arnsberg	Köln	Oberbayern	Darmstadt	Andere	Totaal
Afstand in vogelvlucht tot Brussel (km)	141,7	200,0	147,2	511,1	272,2		
Ligging in Duitsland	W	W/ centr.	W	Z-O	W/ Z-W/ centr.		
Antwerpen	6,3	4,1	5,4	1,4	4,9	21,6	43,7
Oost - Vlaanderen	0,3	3,8	0,6	2,3	0,3	7,8	15,0
Namen	13,9	0,2	...	...	...	0,3	14,5
Luik	3,0	1,3	0,8	1,0	...	6,7	12,8
Henegouwen	0,6	1,6	...	...	...	1,8	4,1
Andere	0,8	0,4	0,8	1,0	0,2	6,8	9,9
<b>Totaal</b>	<b>25,0</b>	<b>11,4</b>	<b>7,6</b>	<b>5,7</b>	<b>5,4</b>	<b>44,9</b>	<b>100,0</b>

Bron: ADSEI.

**Tabel 3: Goederenstromen vanuit Frankrijk naar België in 2005 (ton)**

(in %)

Van \ Naar	Afstand in vogelvlucht tot Brussel (km)	Ligging in Frankrijk	ANT	HEN	LU	O-VL	W-BR	Andere	Totaal
Nord-Pas-de-Calais	86,1	N	6,3	18,0	14,1	0,8	5,3	1,5	46,0
Picardie	158,3	N	5,6	...	...	6,3	...	0,4	12,2
Champagne-Ardenne	180,6	N	5,0	...	...	1,1	...	1,0	7,1
Lorraine	202,8	N/N-O	4,3	0,2	0,5	0,1	...	1,5	6,7
Rhône-Alpes	497,2	Z - O	3,7	...	...	...	...	2,4	6,2
Andere			13,0	1,8	0,2	0,3	...	6,5	21,7
<b>Totaal</b>			<b>37,9</b>	<b>20,2</b>	<b>14,8</b>	<b>8,5</b>	<b>5,3</b>	<b>13,3</b>	<b>100,0</b>

Bron: ADSEI.