

Treinen laten stoppen kost geld

Als treinreizigers zullen we er niet direct iets van merken, maar sinds de opsplitsing van de oude NMBS in meerdere bedrijven moeten exploitanten zoals de NMBS aan infrastructuurbeheerder Infrabel een vergoeding betalen voor het gebruik van de infrastructuur.

Een van de punten waarvoor Infrabel een factuur schrijft zijn de stops van treinen. De kosten voor het stoppen in stopplaatsen en stations blijken tussen 5,92 en 59,22 euro te liggen (zie kader). Ter vergelijking: in Nederland betaalt een spoorwegonderneming op de vier grote Centrale Stations 5 euro per stop, op ca. 30 IC-stations 2,50 euro en op de kleinere stations en stopplaatsen slechts 80 cent per stop.

Op termijn lijkt ons deze prijzenstructuur een bedreiging voor de L-treinen die overal stoppen. Stations overslaan brengt immers een lagere exploitatiekosten met zich mee. De exploitant NMBS begint zich stilaan zorgen te maken over de hoge kosten van stops. Mogelijk hebben die hoge kosten ook meegespeeld bij de beslissing van DB NachtZug om de nachttrein Parijs – Berlijn niet meer langs Brussel te sturen.

Navraag leerde dat de federale staat Infrabel globale richtlijnen voor de gebruiksvergoeding mag voorschrijven. Maar deze bevatten vooral een inkomstendoelstelling, plus een aantal randvoorwaarden als "het nieuwe inkomstentarget mag geen/niet te veel nadelige effecten hebben voor het vervoer van X, Y of Z". Voor de federale staat is de gebruiksvergoeding voor reizigerstreinen gewoon een vestzak-broekzak-gebeuren tussen NMBS-Reizigers en Infrabel, allebei onderdeel van de NMBS-groep.

Een onderbouwing vanuit kosten die worden veroorzaakt door exploitatie van de treindienst (minimumtarief), aangevuld met transparante, non-discriminatoire heffingen gericht op het bereiken van een volledige kostendeckking, plus heffingen om investeringen te dekken die zonder die heffingen niet mogelijk zouden zijn, die onderbouwing bestaat in België eigenlijk niet. Dat geldt overigens niet alleen voor België, ook in Duitsland begrijpt niemand iets van de onderbouwing van de gebruiksvergoeding vanuit kostenperspectief. Landen waar dat in elk geval wel zo is zijn Nederland, Groot-Brittannië, Oostenrijk, Zwitserland.

Vorig jaar stelde de BTTB de vraag aan de Regulator voor het spoorverkeer hoe hij deze zaken zag. De Regulator deelt onze zorg gedeeltelijk. Onze

Een stop in bijvoorbeeld Gentbrugge kost 5,92 euro

Foto Jan Vanhee



inschatting dat de kostenstructuur op termijn een bedreiging is voor de stoptreinen deelt hij niet, hij oordeelt dat de differentiatie in prijsniveau (een stop in een IC-station kost 10 meer dan in een kleine stopplaats) dit tegengaat. In hoeverre de prijzen van Infrabel hadden meegespeeld bij de beslissing van DB Nachtzug kon de Regulator niet nagaan.

Wel heeft de Regulator in het kader van de opmaak van de nieuwe Netverklaring door Infrabel een aantal gelijkaardige opmerkingen gemaakt over een aantal gehanteerde parameters in de formules voor de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. Infrabel moet nu voor de volgende Netverklaring een nieuwe berekeningswijze voorstellen.

De Regulator wees ook op een recente studie van de Organisatie voor Economische Samenwerking in Europa. Daaruit blijkt dat de prijs van een L-trein in België gemiddeld 2,61 euro per kilometer bedraagt, terwijl de NMBS voor een typische IC 6,70 moet betalen. Goederentreinen zijn gemiddeld goedkoper: slechts 1,97 euro per kilometer. Dit is bevreemdend, want bij de berekening van de kilometerprijs wordt namelijk wel degelijk rekening gehouden met het gewicht van een trein, aangezien zware treinen meer slijtage aan de sporen veroorzaken dan lichtere treinen. De federale staat mag het goederenvervoer per spoor – meestal uitgevoerd door het noodlijdende B-Cargo – niet meer direct subsidiëren. Probeert men het nu op een indirecte manier?

Kees Smilde

We hebben eens in de netverklaring van Infrabel opgezocht wat een stop op een station kost en dat is nogal duur. Er zijn 3 klassen stations: 1, 2 en 3. Infrabel berekent de kosten volgens deze formule: $P_v * C_u * C$, waarbij:

P_v = eenheidsprijs, voor reizigerstreinen 1,974222

C_u = 4 voor vertrekstation, 3,5 voor bestemming, 3 voor tussenstop

C = 10 voor stationsklasse 1, 2,5 voor klasse 2, 1 voor klasse 3

Een tussenstop van een reizigerstrein kost dus:

5,92 voor stationsklasse 3 (kleine stations)

14,80 voor stationsklasse 2 (middelgroot, bv. Aarschot, Aalst, Aarlen...)

59,22 voor stationsklasse 1 (grote stations: Leuven, Luik-Guillemins, Gent-Sint-Pieters...)

Hogesnelheidstreinen in Brussel-Zuid betalen het dubbele van dit tarief.

Bron: www.railaccess.be