

Samenvatting

Spoorgoederenvervoer blijft groeien

Het goederenvervoer op het Nederlands spoorwegennet groeit in de periode 2006-2020 met 10 tot 100%. De ruime bandbreedte voor de toekomstige marktontwikkeling vloeit voort uit de grote onzekerheden op langere termijn, zoals de economische groei, de globalisering, de liberalisatie en harmonisatie in de spoormarkt en de beschikbare capaciteit op het buitenlandse net. Dit zijn de hoofdconclusies van het onderzoek naar de marktontwikkelingen voor het goederenvervoer per spoor, dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft verricht. Het onderzoek is onderdeel van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor die de Directie Spoorvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat laat uitvoeren in samenwerking met regionale overheden en spoorvervoerders.

Spoorgoederenvervoer in tien jaar tijd verdubbeld

De omvang van het vervoer is van 1995 tot 2006 toegenomen met 110%. Het treinverkeer is in dezelfde periode met circa de helft gegroeid. De gemiddelde vervoersafstand op Nederlands grondgebied is in die periode iets toegenomen en de gemiddelde treinbelading is aanzienlijk gegroeid.

Spoorvervoer ook relatief hard gegroeid

Het spoorgoederenvervoer is harder gegroeid dan het vervoer via weg, binnenvaart en pijpleiding. Het aandeel van het spoor in het 'inland' goederenvervoer is toegenomen van 2,0% in 1995 tot 3,2% in 2005.

Sterke groei containers, kolen en ertsen

De groei van het goederenvervoer per spoor in de afgelopen jaren is vooral opgetreden in het vervoer van containers, steenkolen en ertsen. Ook voor enkele specifieke stukgoederen, zoals auto's en staal, is het spoorvervoer relatief sterk toegenomen. De groei is sterk geconcentreerd in de internationale afvoer via de Nederlands-Duitse grens. Op de Nederlands-Duitse grens is het vervoerd gewicht in tien jaar tijd verdrievoudigd en het aantal passerende goederentreinen bijna verdubbeld. Daarbij is het vervoer van en naar de Nederlandse havens (zowel havenoverslag als havenindustrieën) fors gegroeid.

Groei door globalisering

Belangrijke verklaring voor de ontwikkeling van de goederenmobiliteit in Nederland is de globalisering van de productie en consumptie.

Een steeds groter deel van de producten die in Nederland worden geproduceerd en gebruikt, wordt geëxporteerd respectievelijk geïmporteerd. Een bijzondere vorm van in- en uitvoer is de wederuitvoer waarbij de goederen na invoer in Nederland vrijwel in onbewerkte staat weer geëxporteerd worden. Het volume van deze wederuitvoer is de afgelopen tien jaar met 250% toegenomen en omvat nu bijna de helft van de totale export van goederen. Ook de algemene economische groei – die mede uit globalisering voortkomt – stimuleert het goederenvervoer.

Een specifieke vorm van globalisering is dat het Duitse steenkolengebruik in toenemende mate van overzee komt, omdat de Duitse mijnen te duur zijn en worden gesloten. Dit heeft gezorgd voor een flinke groei van het steenkolenvervoer via Rotterdam en Amsterdam naar Duitsland.

Groei door marktwerking

De markt voor het spoorgoederenvervoer in Nederland is in de afgelopen tien jaar sterk veranderd. Het aantal partijen in de markt is flink toegenomen. Railion Nederland NV heeft als grootste vervoerder circa 75% van de markt in handen. Ondanks het feit dat Railion de laatste jaren lading is kwijtgeraakt aan nieuwe toetreders is bij Railion de omvang van het vervoer in de afgelopen tien jaar met 50% toegenomen. Voor het eerst sinds jaren is er in 2006 ook weer winst gemaakt door Railion in het spoorgoederenvervoer.

De marktliberalisering en harmonisering hebben in het afgelopen decennium geresulteerd in een efficiency- en kwaliteitsverbetering van het goederenvervoer op het spoor. Er kunnen tarief- en kostendalingen worden geschat van gemiddeld 25% respectievelijk 35%. Vanuit de markt komen berichten over tariefdalingen tussen de 15 en 25%. Ook bij het wegvervoer en de binnenvaart zijn de tarieven in de afgelopen tien jaar gedaald, maar in mindere mate dan in het spoorgoederenvervoer.

Naast kosten is voor de verlader ook de kwaliteit van de vervoersdienst van belang. De punctualiteit en gemiddelde snelheid van de goederentreinen op Nederlands grondgebied zijn niet noemenswaardig verbeterd, maar er is wel beduidend meer capaciteit beschikbaar gesteld. Een belangrijke ontwikkeling in het intermodale spoorvervoer (containers en opleggers) is het shuttleconcept dat door verschillende intermodale spooroperators wordt aangeboden en waarbij de frequenties en bestemmingen fors zijn uitgebreid.

Huidige trends ook in de toekomst belangrijk, maar omvang onzeker

Economische groei en globalisering zullen zeker ook in de toekomst bepalende factoren blijven. De onzekerheid over de omvang van deze factoren is vrij groot.

De sluiting van de steenkolenmijnen in Duitsland kan ook in de toekomst voor groei van het spoorvervoer zorgen, mits de kolengestookte elektriciteitscentrales niet gesloten worden en de additionele import via Nederland plaatsvindt.

De marktliberalisatie is in sommige landen nog maar net op gang gekomen en op het vlak van technische en organisatorische harmonisatie is in heel Europa nog veel te winnen. Dat kan zeker nog tot een verdere productiviteitswinst leiden, maar ook bij de andere vervoerswijzen zal er sprake zijn van efficiencyverbeteringen, onder andere door schaalvergroting.

Waaier aan toekomstbeelden

Er zijn veel rapporten met toekomstbeelden voor het goederenvervoer per spoor in Nederland; de waaier van verwachtingen is zeer breed. In de marktverkenningen voor deze landelijke markt- en capaciteitsanalyse (LMCA) zijn als bron de toekomstbeelden tot 2020 gebruikt van de overheid (Nota Mobiliteit, NoMo), de spoorsector (Netwerkanalyse Spoor, NWA) en de planbureaus (Welvaart en Leefomgeving, WLO). In vervoerd gewicht lopen de verwachtingen voor 2020 uiteen van 34 miljoen ton in het zogenaamde 'Regional Community' scenario van de WLO tot 91 miljoen ton in de marktverwachting van de Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (BRG).

De toegepaste methodieken bij het opstellen van deze toekomstbeelden lopen sterk uiteen. Dat verklaart voor een deel ook de verschillen in kwantitatieve uitkomsten. Gezien de enorme groei in het Nederlandse spoorgoederenvervoer in de afgelopen jaren, maakt het een groot verschil van welke basis uitgegaan wordt, zowel voor het absolute niveau als voor de samenstelling van het vervoer.

De WLO-scenario's missen een deel van deze ontwikkeling, omdat ze gebaseerd zijn op het niveau van 2002 en de samenstelling uit 1998 van de officiële CBS statistieken. In de toekomstbeelden van de NoMo en de NWA is rekening gehouden met de veranderingen in de periode tot 2004-2005. Daar staat echter tegenover dat de beelden die in NoMo en NWA geschetst worden voor de economische ontwikkeling uitgaan van slechts één mogelijke toekomst.

Voor de NWA is vooral bottom-up gewerkt waarbij uitgesproken verwachtingen en wensen van marktpartijen in meer (BRG) of mindere (ProRail) mate bepalend zijn. Bij een bottom-up benadering bestaat het gevaar dat een te optimistisch beeld wordt geschetst. Een individuele marktpartij verwacht veelal beter te presteren dan de concurrenten. Daarnaast hebben marktpartijen belang bij een forse groei van het spoorgoederenvervoer. Het is niet mogelijk om deze vorm van 'optimism bias' in de NWA verwachtingen te kwantificeren. Wel zijn er enkele specifieke stromen die volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) te optimistisch ingeschat zijn voor het jaar 2020.

In de toegepaste methodieken is bovendien geen rekening gehouden met mogelijke vraaguitval als gevolg van capaciteitsknelpunten in het spoorstelsel. Knelpunten in Nederland komen nog aan de orde in het vervolg van de LMCA spoor. De mate waarin de knelpunten in andere landen gevolgen hebben voor het Nederlandse spoorvervoer is onzeker.

Plausibele bandbreedte met kanttekeningen

Binnen de totale waaier aan toekomstbeelden vindt het KiM voor het jaar 2020 een bandbreedte van 46 tot 85 miljoen ton vanuit de huidige omstandigheden en toekomstige onzekerheden plausibel (zie figuur 1). Dit komt overeen met een totaal van 75.000 tot 140.000 goederentreinen in 2020. Hogere spoorvolumes zijn niet onmogelijk, maar worden door het KiM op dit moment voor 2020 niet plausibel geacht vanwege geconstateerde capaciteitstekorten op het buitenlandse net.

Deze bandbreedte omvat allereerst de onzekerheid rond economische groei en globalisering. De onderkant van de bandbreedte (46 miljoen ton) is gebaseerd op het WLO-scenario 'Regional Community' met een beperkte economische groei en waarin landen sterk aan hun eigen soevereiniteit hechten. Dat laatste is niet gunstig voor de voortgang van liberalisatie en harmonisatie in het spoorgoederenvervoer. De verwachtingen voor het spoorgoederenvervoer in de WLO-scenario's zijn door het KiM wel opgetrokken, omdat de stormachtige ontwikkeling van de afgelopen vier à vijf jaar onvoldoende meegenomen was zowel in het totaalvolume als in de samenstelling. Aan de bovenzijde is de waaier in dit rapport 'beperkt' tot 85 miljoen ton uitgaande van de NWA marktverwachtingen gecorrigeerd voor overschatting van het containervervoer en onzekerheden in het kolentransport.

Onzekerheden die samenhangen met de beprijzing van het gebruik van infrastructuur (auto-, spoor- en vaarwegen) en externe kosten zijn

niet expliciet in deze bandbreedte betrokken. Vraaguitval als gevolg van een tekort aan fysieke- of milieuruimte op en om het spoor in Nederland is evenmin meegenomen. Dit rapport geeft een bandbreedte van verwachte groei vanuit de markt. De confrontatie van deze vraag past binnen de fysieke spoorruimte in Nederland – ook in relatie tot het personenvervoer per spoor in de toekomst – of binnen bepaalde milieugebruiksruimtes vindt plaats in de capaciteitsanalyse van de LMCA.

Figuur 1
Marktonwikkelingen
spoorgoederen-
vervoer tot 2020
(vervoerd gewicht in
miljoen ton).

