

MARKT(V)ERKENNING SPOORGOEDERENVERVOER

Ron Demmers, ProRail

Thije van Es, ProRail

Martin Kraan, Ecorys

Onno de Jong, Ecorys

Rick Janse, Ecorys

Samenvatting

Eind 2020 zijn de Referentieprognoses Goederenvervoer opgeleverd. Vanuit de goederensector (verladers, vervoerders en havens) werden de resultaten niet herkend: het spoorgoederenvervoer zou te laag zijn ingeschat. Dit resulteerde in een brief aan het Ministerie van IenW waarin gevraagd werd om een marktverkenning te initiëren. Vanwege o.a. de demissionaire status van het kabinet kon aan dit verzoek niet meteen gehoor worden gegeven.

De behoefte aan een marktverkenning bleef echter nog onverminderd groot. In 2022 diende zich de mogelijkheid om een marktverkenning uit te voeren wel aan. Het Ministerie heeft ProRail daarom gevraagd een marktverkenning uit te (laten) voeren.

Hoe ziet een marktverkenning spoorgoederenvervoer er uit? Wat is het resultaat en wat kan daarmee worden gedaan?

De marktverkenning levert inzicht op in potentiële extra goederenstromen op het spoor t.o.v. prognose uit de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA 2021). De focus ligt op een consultatieronde, te houden onder divers stakeholderveld: o.a. verladers, havens, terminals, aanbieders van logistieke diensten en kennisinstituten. Bij deze stakeholders is gevraagd naar relevante ontwikkelingen voor het spoorvervoer en wat is daarvan uiteindelijk de impact op de vervoersomvang?

De uitwerking is op vergelijkbare wijze gedaan als in de IMA 2021. Deze toont aan dat extra opgaven ontstaan en dat bestaande worden vergroot. De opgaven in het lage en hoge scenario verschillen niet veel: vooral op de achterlandverbindingen van/naar de Rotterdamse haven. De uitgevoerde marktverkenning is een gevoeligheidsanalyse, aanvullend op de IMA. Het extra potentieel kan zorgen voor een betere onderbouwing van mogelijke oplossingsrichtingen.

Let op: voorbehoud bij het gebruik van deze (voorlopige) resultaten

De vaststelling van de prognoses (in vervoerd gewicht) en vertaling naar treinaantallen door ProRail is nog niet finaal. Deze marktverkenning is – op het moment van schrijven – dus nog niet afgerond. Gelieve daarom met het cijfermateriaal voorzichtig om te gaan.

1. Sector herkent prognose IMA niet

Eind 2020 zijn vervoerprognoses voor de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (hierna IMA) opgesteld. De prognoses in de IMA zijn op basis van stand beleid. Dat houdt bijvoorbeeld in dat (nog) geen rekening gehouden met mogelijke effecten van de Green Deal of actief *modal shift* beleid.

Dit is één van de redenen dat de goederensector zich niet herkent in deze prognoses. De sector, bestaand uit goederenvervoerders, de zeehavens en Evofenedex, heeft bovendien gewezen op een aantal ontwikkelingen die onvoldoende zouden zijn meegewogen:

- Ontwikkelingen op het gebied van trailers on train;
- Effecten van lage waterstanden in de rivieren;
- Ontwikkelingen op het gebied van biobased fuels;

In een brief heeft de sector het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzocht om een marktverkenning te (laten) uitvoeren. ProRail heeft het Ministerie positief geadviseerd over een marktverkenning.

De Marktverkenning is in 2022 uitgevoerd. Eerder was niet mogelijk vanwege de demissionaire status van het Nederlandse Kabinet, de verkiezingen en de formatie. Begin 2022 was de tijd wel rijp en vroeg het Ministerie aan ProRail om de Marktverkenning uit te (laten) voeren. Deze heeft ProRail – in samenwerking en ondersteuning van Ecorys – uitgevoerd.

2. De referentie: de IMA 2021

De marktverkenning is een gevoeligheidsanalyse, aanvullend op de IMA. De Referentieprognose Goederenvervoer 2021 (RPGV 2021 is de technische benaming van de prognose in de IMA) doen daarmee hun naam eer aan. De IMA is de referentie. Daarom een resumé van de belangrijkste ontwikkelingen in deze prognose.

De prognose in de IMA laat voor 2040 in een laag en hoog scenario een groei zien van ca. 42 miljoen ton in 2019 tot 58 resp. 68,5 miljoen ton in 2040. Dat is een groei van ordegrrootte 40-60% tot 2040 ten opzichte van 2019. De samenstelling van het vervoerd gewicht verandert. Het aandeel containers neemt toe tot ca. 55%. Het vervoer van steenkool wordt lager verondersteld. Reden hiervoor is de energietransitie: in de WLO-scenario's is aangenomen dat geen kolen meer gebruikt worden voor de opwekking van elektriciteit. De veranderende samenstelling van het ladingpakket zorgt voor een vliegwieleffect. Voor één miljoen ton containers zijn drie keer zoveel treinen nodig dan voor één miljoen ton steenkool.

Rotterdam is met afstand de grootste herkomst/bestemming voor het spoorgoederenvervoer in Nederland: ca. 60% van de lading heeft een relatie met de Rotterdamse haven. De vervoerrelaties richting Ruhrgebied en verder langs de Rijn zijn het grootst. De groei van relaties met Noord Oost Europa groeien procentueel het sterkst.

De uitwerking in de IMA toont 'opgaven' voor het spoorgoederenvervoer. In combinatie met het reizigersvervoer per spoor ontstaat een tekort aan goederenpaden (rijmogelijkheden) op de achterlandverbindingen. Vooral richting Duitsland is dat het geval. Verder is geconstateerd dat de kwaliteit van de goederenpaden niet optimaal is: o.a. het ontbreken van mogelijkheden om structureel met 740 meter lange treinen te rijden, conflicten met reizigerstreinen en niet altijd de kortste route beschikbaar. Ook zijn op diverse routes opgaven m.b.t. omgevingshinder te verwachten.

3. Methodiek Marktverkenning

In de marktverkenning heeft Ecorys op basis van interviews en beschikbare strategische visies van havenbedrijven onderzocht wat de kansen en bedreigingen voor spoorgoederenvervoer zijn. Denk daarbij aan ontwikkelingen zoals:

- Nieuwe terminals, uitbreiding van bestaande terminals of een andere keuze in de modal split in de aan- en afvoer van deze terminals.
- Effecten re- of nearshoring: productie in Europa i.p.v. China: waar en welk effect heeft dit op vervoerstromen?
- Effecten Belt Road Initiative: positie andere havens (bijvoorbeeld Pireus of Triëst), ontwikkeling railroutes, etc.
- Ook zijn de ontwikkelingen ter voorbereiding op de IMA prognoses in ogenschouw genomen zijn (de facto de ontwikkelingen die ten grondslag liggen aan de Referentieprognoses 2018).

In dit onderzoek is gekozen om de ontwikkelingen die zorgen voor méér vervoer te categoriseren langs drie sporen:

- Recente ontwikkelingen, zoals nieuwe vervoerstromen die al rijden. Denk daarbij aan de kolentreinen naar Tsjechië (staalindustrie) en intermodale shuttles van/naar o.a. Trade Port Noord (Gekkengraaf).
- Informatie uit interviews, eerdere studies en prognoses. Zo hebben havenbedrijven, vervoerder en verladers concrete verwachtingen m.b.t. nieuwe terminals en vervoersstromen.
- Algemene trends, waaronder trailers on train: door platforms als R2L (van wagonverhuurder VTG). Een andere trend zijn de steeds vaker optredende lage waterstanden in de rivieren. Verladers reageren hierop door in te zetten op verschillende modaliteiten.

De Marktverkenning geeft geen uitsluitsel over mogelijke effecten van het vervoer van waterstof/waterstofdragers. Er is nog (stand zomer 2022) te veel onzekerheid in de markt om concrete HB-relaties incl. omvang vervoer af te kunnen geven.

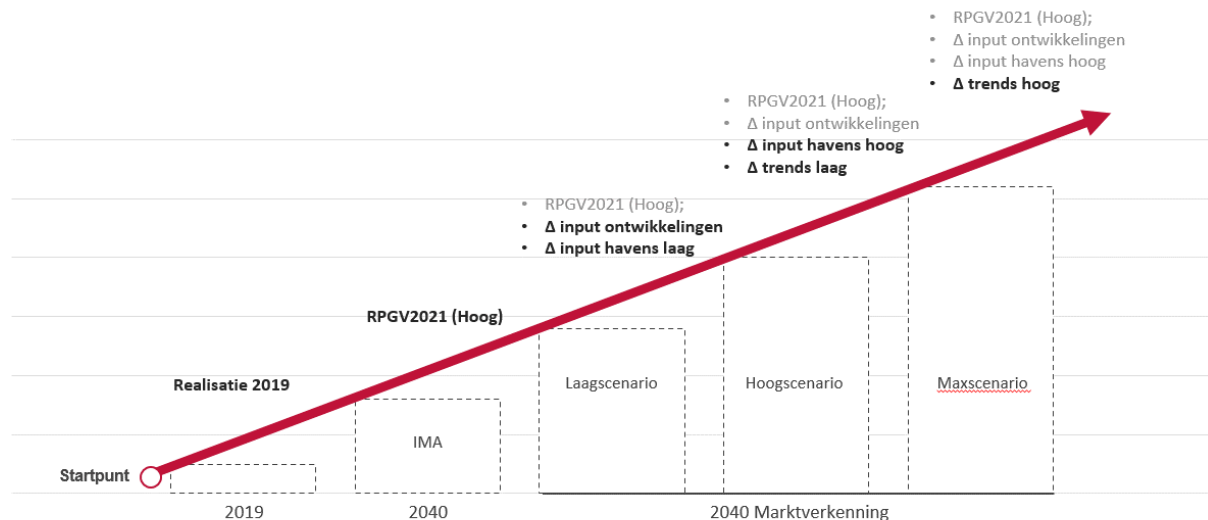
Traditioneel verwachten havenbedrijven en sectorpartijen echter méér vervoer dan in de (huidige) model prognoses terugkomen. Enerzijds omdat zij zicht hebben op concrete nieuwe ontwikkelingen en anderzijds omdat zij (opportunistisch) kansen zien.

Daarom is in de IMA prognose het 'afwegingskader lokale ontwikkelingen' ingezet. Als op alle vijf vragen in het afwegingskader (zie Bijlage 1) het antwoord "ja" is, zijn de ontwikkelingen opgenomen. In deze marktscenario's is het afwegingskader als handvat gebruikt, maar geen scherprechter om ontwikkelingen wel of niet mee te nemen.

Aan de hand van deze gesprekken zijn een drietal marktscenario's opgesteld.

- Marktscenario laag: dit zijn alle lage prognoses vanuit de havenbedrijven. Voor de overige specifieke ontwikkelingen is – middels het afwegingsmodel – gekeken of de ontwikkeling kan worden meegenomen in dit scenario. Daarbij zijn ontwikkelingen met minimale score van 3 of 4 keer "ja" in het afwegingskader worden opgenomen.
- Marktscenario hoog: dit zijn alle hoge prognoses vanuit de havenbedrijven. Voor de overige specifieke ontwikkelingen is – middels het afwegingsmodel – gekeken of de ontwikkeling kan worden meegenomen in dit scenario. Daarbij zijn ontwikkelingen met minimale score van 3 of 4 keer "ja" in het afwegingskader worden opgenomen.
- Marktscenario maximaal: voor het laatste scenario 'maximaal', zijn de 'extra' volumes vanuit de algemene trends naar rato verdeeld over de bestemmingen in de huidige matrix.

Middels onderstaande figuur wordt de ontwikkeling van scenario grafisch weergegeven.



Figuur 1: Drie ontwikkelde scenario's

De scenario's leiden tot extra vervoer. In de volgende paragraaf wordt toegelicht hoe deze vervoerstromen (tonnen) zijn omgezet in verkeersstromen (treinen) door ProRail.

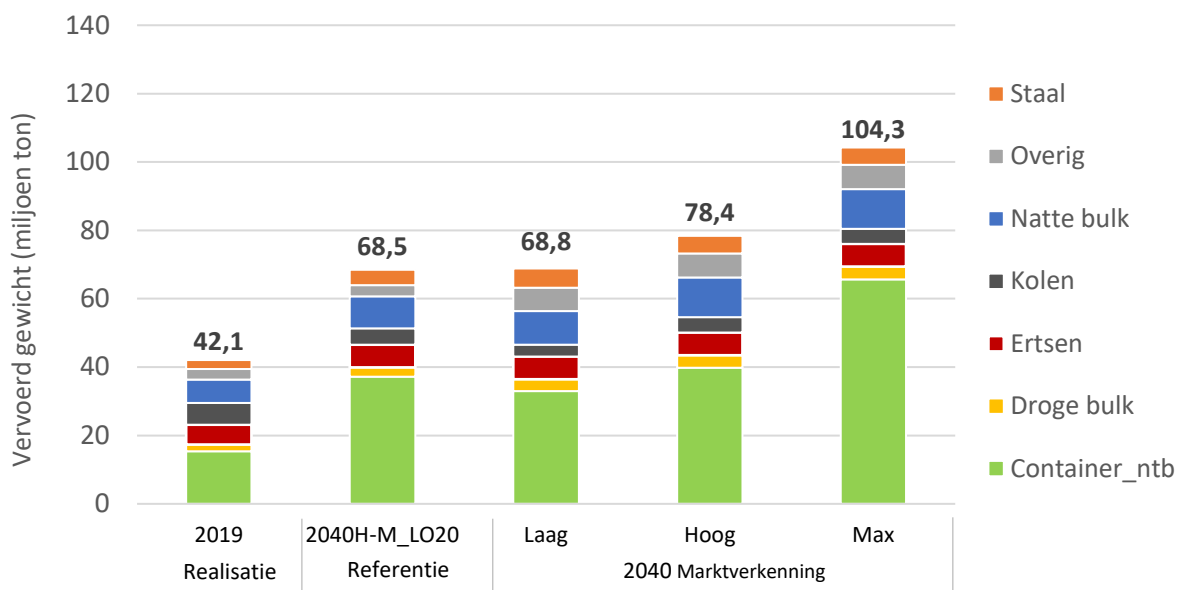
4. Marktverkenning toont extra potentie

De Marktverkenning heeft geresulteerd in een prognose die hoger uit komt dan de prognose in de IMA: gelijkblijvend vervoer in het lage scenario en een extra groei van ca. 15% (hoge scenario) of 50% (max scenario). In vergelijking met 2019 is sprake van een groei tussen 60% en 250% voor respectievelijk het marktscenario laag- en maximaal. Om gevoel te krijgen hoe dit zich verhoudt tot de prognose in de IMA, is in tabel 1 de groeivoet opgenomen. Het maximale scenario in de Marktverkenning is te beschouwen als de (theoretisch) maximale potentie in de huidige markt. Deze vraagt zoveel capaciteitsuitbreiding, dat een gedetailleerde uitwerking buitenwege gelaten is.

Tabel 1: Jaarlijkse groeivoet tussen 2018 en 2040

Scenario	Groeivoet (2018 – 2040)
RPGV 2021 (hoogscenario)	2,2%
Marktscenario laag	2,3%
Marktscenario hoog	2,9%
Marktscenario maximaal	4,2%

De grafiek in figuur 2 laat, behalve de totale toename van het vervoer, ook de verdeling tussen de segmenten zien. Het aandeel intermodaal blijft groeien: de grootste toename (absoluut en procentueel) wordt verwacht in dit segment. Het aandeel neemt toe van ca. 40% in 2019 tot ca 50% in de Marktverkenning 2040. Dat is een aantal procentpunten meer dan in de referentie. Dit sluit aan bij de eerste inschatting van de realisatie van 2022: het vervoerd gewicht in het segment intermodaal lag 20-25% boven de realisatie van 2019.



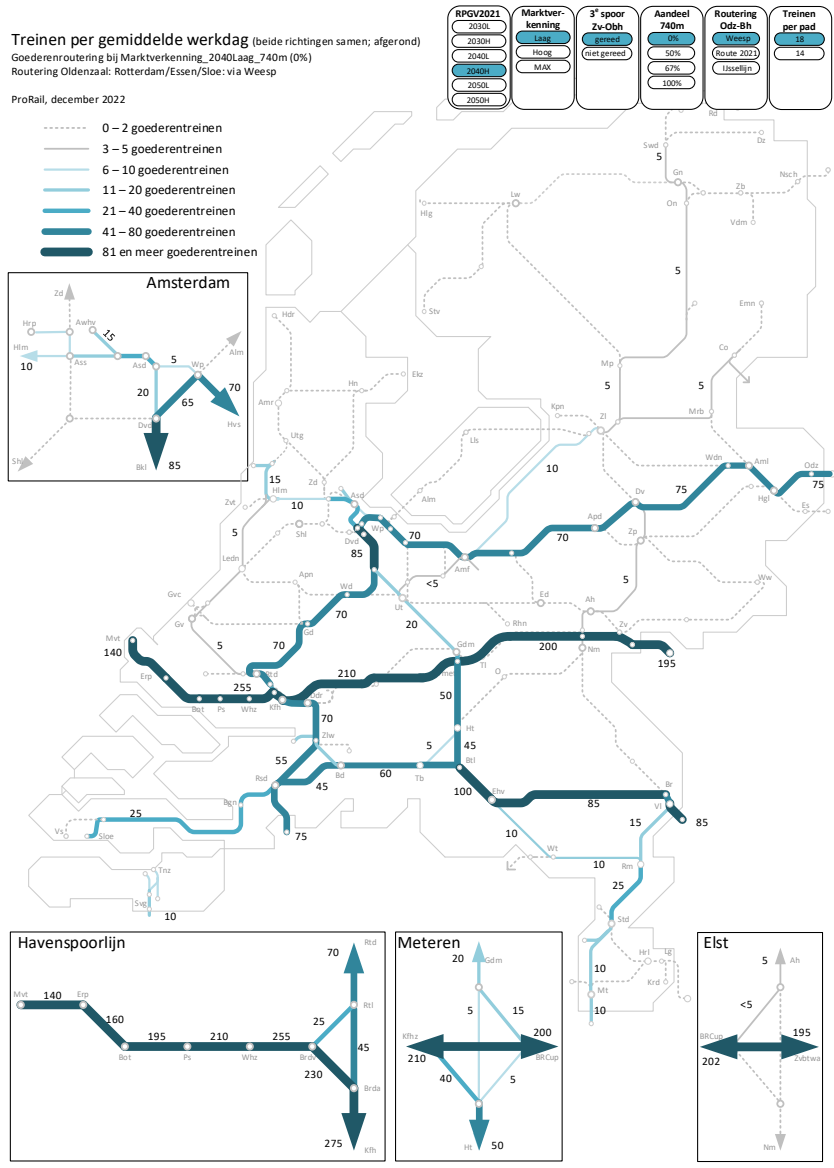
Figuur 2: Vervoerd gewicht per segment

In de overige segmenten is de extra vervoerspotentie in absolute aantallen minder groot. In het segment 'natte bulk' wordt de meeste extra groei verwacht: drie tot vier miljoen ton (tot +40%). Het vervoer van ertsen blijft gelijk.

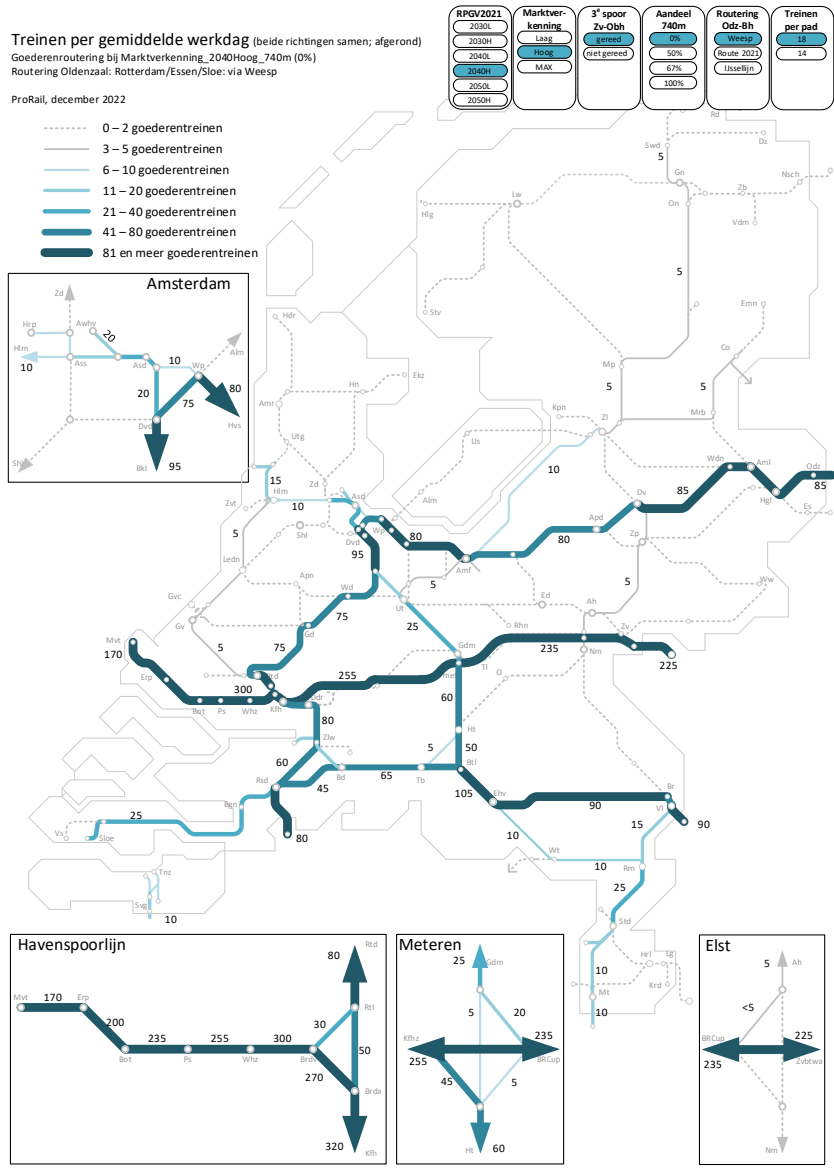
De vervoerstromen in het lage en hoge scenario van de Marktverkenning zijn op dezelfde wijze uitgewerkt als in de IMA 2021. Dit maakt dat de resultaten van de Marktverkenning goed vergelijkbaar zijn met de resultaten van de IMA. Het vervoerd gewicht, per segment, is per relatie omgerekend naar treinaantallen met behulp van het model NEMO. In NEMO wordt per goederensoort bepaald hoeveel wagens/treinen per relatie nodig zijn. De parameterinstellingen voor treinlengte en gewicht zijn zoals in de IMA, dus nog zonder de structurele mogelijkheid met 740 meter lange treinen te rijden. Ten tijde van de IMA was er nog geen budget om maatregelen te nemen die langere treinen mogelijk maken. Ook de routing is zoals in de IMA, dus de route naar Oldenzaal grens voert via Weesp.

De groei die wordt voorzien in de Marktverkenning leidt tot grotere treinaantallen t.o.v. de IMA. De voorziene extra potentie leidt tot groei op het gehele net, maar in het bijzonder van en naar de Rotterdamse haven. Het aantal treinen van/naar de Rotterdamse haven was in de IMA 165 treinen per dag. Ter vergelijking in 2022 waren het er 'al' 135 in de realisatie. In de Marktverkenning neemt het aantal toe tot 255 à 300 in het lage resp. hoge scenario.

Op de kaarten in de figuren 3 en 4 is goed zichtbaar dat vooral de achterlandverbindingen drukke routes zijn voor het spoorgoederenvervoer.



Figuur 3: Treinaantallen lage scenario Marktverkenning op een (drukke) werkdag in 2040



Figuur 4: Treinaantallen hoge scenario Marktverkenning op een (drukke) werkdag in 2040

5. Marktverkenning leidt tot extra opgaven

De treinaantallen zijn vertaald in het aantal goederenpaden dat nodig is om de treinen te kunnen accommoderen. Dit aantal is afgezet tegen het aantal beschikbare paden in de '6-basis' lijnvoering. Dit is de lijnvoering die in de IMA uitgangspunt is geweest voor het reizigersverkeer.

Er is sprake van een capaciteitsgerelateerde 'opgave' (IMA jargon voor een knelpunt) als de benutting van een pad >75% is. Hogere benuttingspercentages zijn niet mogelijk: de buffer is nodig voor de verkeersleiding om de treindienst te kunnen be- en bijsturen.

In het hoge scenario van de IMA is een capaciteitsopgave voorzien op de Bentheimroute tussen Deventer – Oldenzaal. Bovendien laat de benutting op de andere achterlandverbindingen geen of weinig ruimte voor verdere groei. Daarnaast is geconstateerd dat de kwaliteit van de paden niet optimaal is. Ook zijn diverse opgaven te verwachten op het gebied van omgevingshinder (geluid, trillingen, Basisnet) in het hele land.

De toename in het aantal treinen in de Marktverkenning zorgt voor nieuwe opgaven en vergroot de bestaande. In het lage scenario van de Marktverkenning bevinden de capaciteitsgerelateerde opgaven zich op de hele Bentheimroute (Kijfhoek – Oldenzaal), op delen van de Betuweroute (Botlek – Kijfhoek – Meteren) en de grens bij Zevenaar (ondanks het 3^e spoor Zevenaar – Oberhausen). In het hoge scenario van de Marktverkenning zijn het hele A15-tracé van de Betuweroute en het traject Breda – Tilburg ook een capaciteitsopgave. Hier zijn te weinig goederenpaden beschikbaar in de 6-basis lijnvoering. Op de Brabantroute en de grensovergangen Roosendaal en Venlo is de benutting hoog.

De opgaven gerelateerd aan de kwaliteit van de goederenpaden en aan omgevingshinder worden vergroot in beide scenario's van de Marktverkenning.

Net als de IMA is het doel van de Marktverkenning het identificeren van mogelijke knelpunten. Maatregelen waarmee extra goederenpaden geacommodeerd kunnen worden, de kwaliteit van de paden kan verbeteren en omgevingshinder kan worden verminderd, vallen buiten scope van de Marktverkenning. Het oplossen van de opgaven is wel noodzaak om de potentiële vervoersstromen om te kunnen zetten in realisatie. Als er geen paden zijn, kunnen de goederentreinen niet rijden en de goederen niet per spoor worden vervoerd. Mogelijk is ook ondersteunend beleid nodig.

De Marktverkenning biedt wel extra onderbouwing voor oplossingsrichtingen. Met het oplossen van de opgaven in het lage scenario, worden vrijwel alle opgaven in het hoge scenario ook opgelost.

6. Conclusies uit de Markt(v)erkenning

De uitgevoerde studie is een erkenning van de kritiek van de sector op de IMA 2021 prognoses. De sector gaf aan dat de prognose in de IMA 2021 geen volledig inzicht gaf in de mogelijke ontwikkelingen in het spoorgoederenvervoer.

De marktverkenning wijst uit dat er meer potentie in de markt zit dan uit de IMA 2021 prognoses blijkt:

- Vooral in segment intermodaal extra groei te verwachten, mede door trailers on train concepten.
- Grootste toename (tonnen en treinen) van/naar Rotterdam
- Verschillen met prognose IMA 2021 zijn soms beperkt

De uitwerking is op vergelijkbare wijze gedaan als in de IMA 2021. Deze toont aan dat extra opgaven ontstaan en bestaande vergroot worden. De opgaven in het lage en hoge scenario verschillen niet veel, zoals:

- Op alle achterlandverbindingen van/naar Rotterdam richting Duitsland
- Lokaal op de emplacementen. NB: Capaciteitsanalyses voor emplacementen zijn nog niet uitgevoerd; verwachting is dat meer verkeer tot meer opgaven op de emplacementen leiden.
- Verwachte toename van omgevingshinder.

De erkenning van extra potentieel zorgt er niet automatisch voor dat dit wordt omgezet in realisatie. Opgaven zullen moeten worden opgelost en daarnaast is mogelijk ondersteunend beleid nodig. De uitgevoerde marktverkenning is een gevoeligheidsanalyse, aanvullend op de IMA. Het extra potentieel kan zorgen voor betere onderbouwing van mogelijke oplossingsrichtingen.

Bronnen

Ecorys, 2023, Marktverkenning Spoorgoederenvervoer

ProRail, 2021, Integrale Mobiliteitsanalyse 2021; deelrapportage Spoor en BTM, pp. 50-68. Beschikbaar via: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/06/29/bijlage-3-achtergrondrapport-2-spoor-en-btm>

ProRail, 2023, Verwerking Marktverkenning Spoorgoederenvervoer

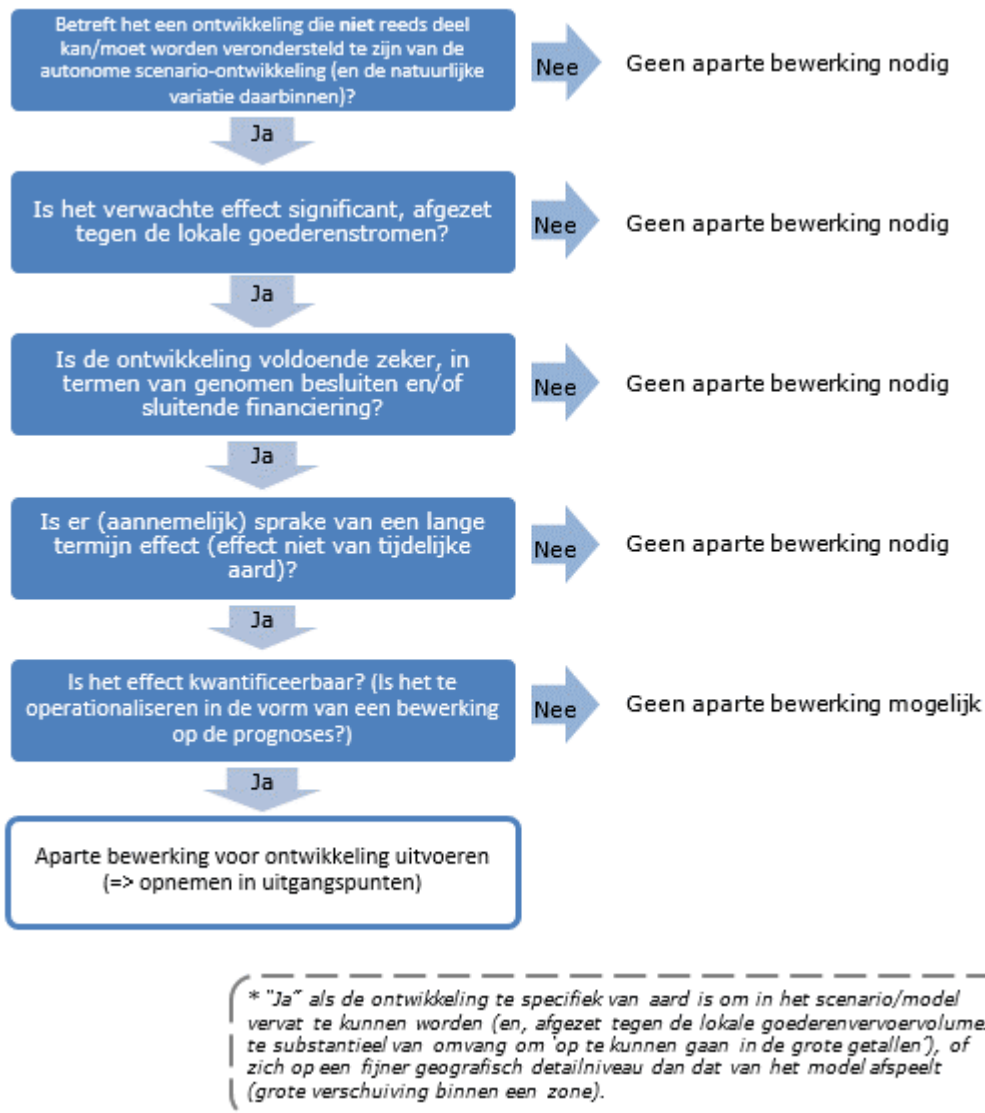
ProRail, 2023, realisatiegegevens over het jaar 2022

VTG, Combined transport made easy, via: <https://www.vtg.com/news-and-insights/stories/combined-transport-made-easy>

Bijlage 1: Afwegingskader

Afwegingskader 'lokale ontwikkelingen' is t.b.v. de Basisprognose Goederenvervoer 2018 (BPGV 2018, door Ecorys) opgesteld: zie figuur hieronder. In de BPGV2018 en RPGV 2021 (prognose in de IMA) is een lokale ontwikkeling alleen meegenomen als op alle vragen het antwoord "ja" is.

In de marktverkenning zijn ook ontwikkelingen met een lagere score worden opgenomen.



Figuur 5: Afwegingsmodel 'lokale ontwikkelingen'