

goederenvervoer over spoor

- » Spoorvervoer komt sterk uit de recessie en boekt flinke volumestijging
- » Ook in 2011 nemen de volumes op het spoor toe met circa 10%
- » Vooruitzichten spoor gunstig door verschuiving modal split en Maasvlakte 2

Branchebeschrijving

Op de markt van goederenvervoer over spoor zijn verschillende soorten spelers actief. Spoorvervoerders gebruiken eigen locomotieven en vaak ook eigen wagons. Railoperators kopen voor eigen rekening en risico capaciteit in bij de spoorvervoerders en laten treinen rijden.

Zij werken alleen met intermodale transportmiddelen (containers, wissellaadbakken, opleggers, trailers). De Nederlandse markt kent een beperkt aantal spelers in het spoorvervoer.

Trends en ontwikkelingen

Het spoorvervoer is na een verlies van ongeveer 20% van de vervoersvolumes tijdens de recessie, in 2010 sterk teruggekomen. Door een sneller dan verwacht herstel, is ongeveer de helft van dit verlies vorig jaar goedgehaakt. Omdat circa 60% van het spoorvervoer richting Duitsland gaat, is deze modaliteit erg afhankelijk van de Duitse conjunctuur. De opleving van de industriële productie in Duitsland vorig jaar is daarom de belangrijkste drijfveer geweest voor de opleving van het spoorvervoer. Ook dit jaar zal de Duitse economie een bovengemiddelde groei laten zien en profiteren de spoorvervoerders opnieuw. Spoorvracht is sterk gericht op het vervoeren van zware bulkgrondstoffen als kolen, ertsen, staal en nat bulkgoed

vanuit de haven van Rotterdam. Ongeveer 60% van het spoorvervoer betreft massagoed. Een ander kenmerk is dat van alle modaliteiten, het spoor veruit de laagste CO₂-uitstoot genereert per tonkilometer. In een tijd waarin vervoerders en verladers bezig zijn hun milieuprofiel te verbeteren, staat het spoor daarom extra in de belangstelling. Andere modaliteiten en verladers tonen interesse om het spoor in te zetten om de totale uitstoot van de logistieke keten te verminderen. Voor 2011 verwacht ABN AMRO dat de groei in volumes doorzet en het niveau van 45,5 miljoen ton uit 2008, weer binnen bereik komt. De omzet in het spoorvervoer stijgt bij redelijk stabiele tarieven dan met ongeveer 10%.

Onze visie

Spoorvervoer kent eenzelfde soort inflexibiliteit in bereik als de binnenvaart, maar heeft ten opzichte van het wegvervoer de voordelen dat het geen last heeft van congestie, veel milieuvriendelijker is en in een aantal gevallen zelfs sneller kan zijn. Daarnaast bieden innovaties op het gebied van containerspoorvervoer de branche nieuwe kansen. Nu het spoor mede door de trend naar duurzaamheid sterker in de belangstelling staat, is het belangrijk om de modaliteit beter uit te leggen richting verladers en expediteurs: wat de voordelen zijn en hoe het spoor anders werkt dan bijvoorbeeld het wegvervoer. Een tweede verbetering is het bevorderen van een soepeler aansluiting van het spoor op de rest van de logistieke keten. Bijvoorbeeld door meer

intermodale hubs te creëren in het Europese spoornetwerk. Tevens is meer samenwerking op Europese schaal nodig, om belemmeringen tussen nationale spoornetwerken en verschillen in liberalisering tussen landen op te heffen. Bij alle betrokken partijen uit de transportsector is de ambitie aanwezig om door een modal shift meer duurzaamheid te bereiken. Het spoorvervoer kan daar een belangrijke rol in spelen. De modaliteit heeft de capaciteit om de groei in transportbehoefte op te vangen en het marktaandeel van slechts 5% te vergroten. Nagenoeg alle stoplichten staan dus op groen voor een positief toekomstscenario voor het spoorvervoer, het is aan alle partijen om deze situatie optimaal te benutten.

Kerngegevens

Aantal spoorvervoerders: **12**
 Aantal intermodale railoperators: **27**
 Aantal railexpediteurs: **20**

ABN AMRO omzetverwachting 2011: + 10%

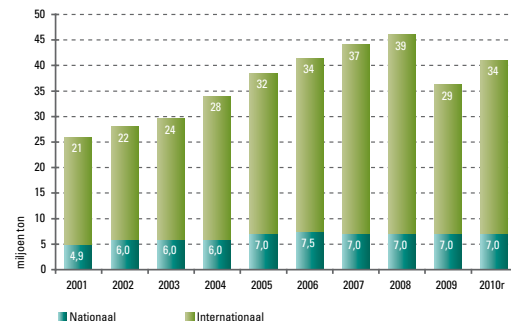
Websites

www.railcargo.nl
www.railforum.nl
www.tln.nl
www.nea.nl

Ontwikkeling spoorvervoer in tonnen

- ▶ Het spoorvervoer is vooral geschikt voor lange afstanden. Dit verklaart dat het binnenlandse spoorvervoer al jaren geen of nauwelijks groei laat zien.
- ▶ Het internationale spoorvervoer laat echter een trendmatige groei zien. Tussen 2009 en 2010 is dit groeipad tijdelijk onderbroken. De groei van de internationale handel en de groei van de Duitse economie zijn de belangrijkste drijvers van het spoorvervoer.

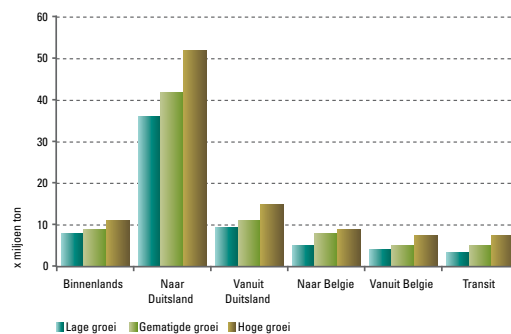
Bron: Rail Cargo, ABN AMRO Sector Research



Omvang goederenvervoer per spoor richting 2020

Bron: TNO Scenarioberekening

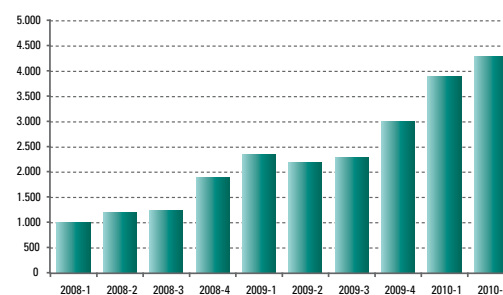
- ▶ Toekomstscenario's voor het spoorvervoer zijn zonder uitzondering optimistisch over de kansen voor de branche. Door de trend naar duurzaamheid is het spoor in een gunstig daglicht komen te staan en neemt de belangstelling en het gebruik toe.
- ▶ Duitsland is en blijft veruit de belangrijkste eindbestemming voor de Nederlandse spoorvervoerders.



Aantal treinen over de Betuweroute

Bron: Keyrail

- ▶ Tijdens de crisis is de groei van het treinverkeer over de Betuweroute gestagneerd, maar vanaf eind 2009 neemt het aantal treinen over deze spoorverbinding weer sterk toe.
- ▶ De spoorlijn verbindt de Rotterdamse Maasvlakte met de Duitse grens en is het duurste infrastructuurproject in Nederland. Hoewel lange tijd omstreden, lijkt de lijn nu toch succesvol te zijn. De geplande verbinding met het Duitse spoornet is echter nog niet aangelegd.



CO₂-uitstoot vrachtvervoer naar modaliteit

Bron: De Ingenieur

- ▶ Het meten en vergelijken van CO₂-uitstoot van verschillende transporttypes is altijd een subjectieve exercitie, want binnen één modaliteit kunnen verschillen bestaan in werkwijze en brandstofgebruik.
- ▶ Uit de meeste vergelijkingen komt echter het spoorvervoer als meest milieuvriendelijke vervoersmethode naar voren. Hiermee heeft het een voorsprong ten opzichte van het wegvervoer.

