

ProRail

Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland

2014 vergeleken met 2013

Van ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV
Auteur Ron Demmers

Kenmerk EDMS-#3704463-v1
Versie 1.0
Datum 23 februari 2015
Bestand 150223 Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland_2014 vergeleken met 2013

Status definitief

ProRail

Inhoud

	Inleiding	3
1	Goederenvervoer per spoor stabiel, -verkeer neemt af	4
1.1	Afname totaal aantal treinkilometers met verschuiving naar Betuweroute	4
1.2	Afname totaal aantal tonkilometers met verschuiving naar Betuweroute	5
1.3	Zwaardere treinen	6
2	Aantal goederentreinen op het net: verschuivingen op aantal verbindingen	8
2.1	Kaarten	8
2.2	Verschuiving gemengd net naar Betuweroute	11
2.2.1	<i>In totaal vrijwel gelijk aantal treinen van/naar Rotterdam, afname Amsterdam</i>	11
2.2.2	<i>Daling noord Nederland</i>	12
2.2.3	<i>Stabiel zuid Nederland</i>	12
2.2.4	<i>Toename gebruik Betuweroute</i>	13
2.3	Aantal goederentreinen op de grenzen: afname op zowel Oost ↔ West als Noord ↔ Zuid as	13
3	Bruto tonnage op het net: verschuivingen op aantal verbindingen	18
3.1	Kaarten	18
3.2	Wisselend beeld havens en periferie, verschuivingen en ontbrekende gegevens	21
3.2.1	<i>Groei Rotterdam en afname Amsterdam</i>	21
3.2.2	<i>Daling noord Nederland</i>	22
3.2.3	<i>Toename zuid Nederland</i>	22
3.2.4	<i>Verschuiving naar Betuweroute</i>	22
3.2.5	<i>Quo Vadis: betrouwbare gegevens, maar onvolledig op beperkt aantal baanvakken</i>	22
3.3	Bruto tonnage op de grenzen stabiel	23
Bijlage I:	bruto treingewicht op de grenzen	27
Bijlage II:	indicatie aantal goederentreinen per dag	28
Bijlage III:	2014 in historisch perspectief	30
	III-A: treinkilometers vanaf 2005	30
	III-B: tonkilometers vanaf 2005	31
	III-C: goederentreinen op de grenzen vanaf 2005	32
	III-D: bruto tonnage op de grenzen vanaf 2005	33

ProRail

Inleiding

Deze rapportage geeft inzicht in de ontwikkelingen in het spoorgoederenverkeer en is gebaseerd op de data die door ProRail standaard worden geregistreerd.

De realisatiedata over het jaar 2014 worden vergeleken met dezelfde gegevens over het jaar 2013. Dit betreft een weergave van de feitelijke realisatie, waar mogelijk kort geduid of verklaard, maar zonder uitgebreide analyse.

Deze rapportage beschrijft de algemene ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer. Voor specifieke ontwikkelingen rond geluid en vervoer van gevaarlijke stoffen (Basisnet) rapporteert ProRail separaat.

Om de realisatie 2014/2013 in historisch perspectief te zien, zijn in de bijlage voor de belangrijkste items in een reeks van de afgelopen 10 jaar geplaatst.

1 Goederenvervoer per spoor stabiel, -verkeer neemt af

1.1 *Afname totaal aantal treinkilometers met verschuiving naar Betuweroute*

Het aantal goederentreinkilometers¹ is in totaal in 2014 met 2% afgenomen ten opzichte van 2013 en uitgekomen op 8,8 miljoen:

- Havenspoorlijn: 1,3 miljoen treinkilometers, toename van 5%
- Betuweroute: 2,6 miljoen treinkilometers, een toename van 16%
- Gemengde net: 4,8 miljoen treinkilometers, een afname van 11%

De toename op de Betuweroute en de afname op het gemengde net in 2014 wordt verklaard door de werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen in de zomer van 2013. Hierdoor nam in 2013 de capaciteit van de Betuweroute af tot ca. 40 goederentreinen per etmaal. Het overige goederenverkeer werd via het gemengde net (zowel via de Brabantroute/Venlo als via Bentheim) geleid. In 2014 waren er geen geplande werkzaamheden achter Zevenaar en reden meer treinen via de Betuweroute. Omdat de route tussen Rotterdam en de grens met Duitsland via de Betuweroute ca. 38 kilometer (25%) korter is dan via het gemengde net (Brabantroute)² neemt het totaal aantal treinkilometers af.

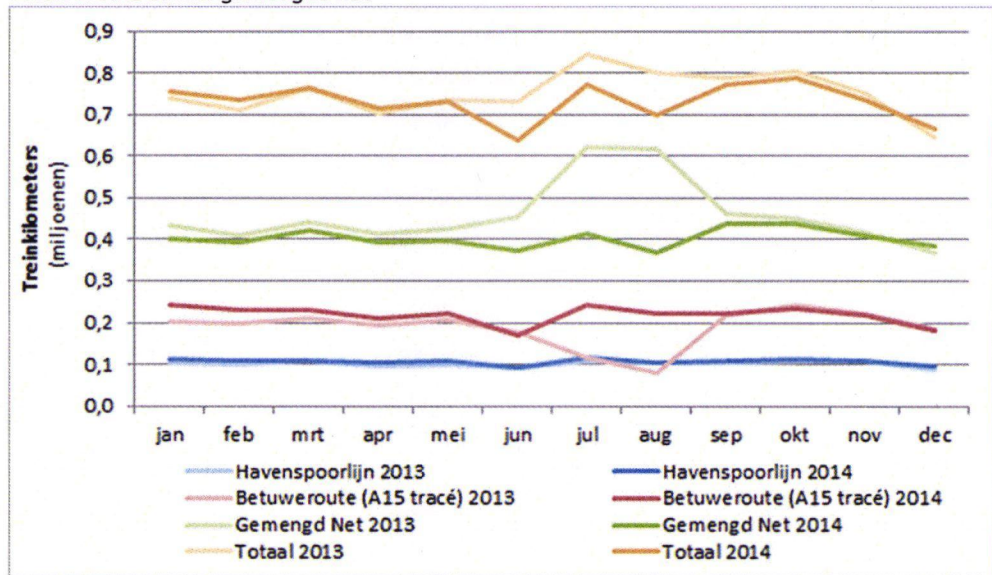
Een andere verklaring voor de landelijke afname van 3% is de dip in juni 2014: een noodweer had schade veroorzaakt op diverse trajecten in Duitsland (waaronder Zevenaar – Oberhausen en Venlo – Mönchengladbach). Vanwege herstelwerkzaamheden was gedurende een week de capaciteit om (goederen)treinen te rijden beperkt.

¹ Gemeten treinkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders o.b.v. tt7006, dus exclusief goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

² Van Amsterdam naar de grens bij Emmerich is via Betuweroute overigens langer dan via Arnhem over het gemengde net.

ProRail

Grafiek 1.1: ontwikkeling aantal treinkilometers per maand op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en het gemengde net



1.2 Afname totaal aantal tonkilometers met verschuiving naar Betuweroute

Het aantal (bruto) tonkilometers³ is in totaal in 2014 afgenomen ten opzichte van 2013 en uitgekomen op 12,9 miljard (afname 1%):

- Havenspoorlijn 2,1 miljard tonkilometer, toename van 5%
- Betuweroute 5,0 miljard, een toename van 14%
- Gemengde net 5,8 miljard, een afname van 13%

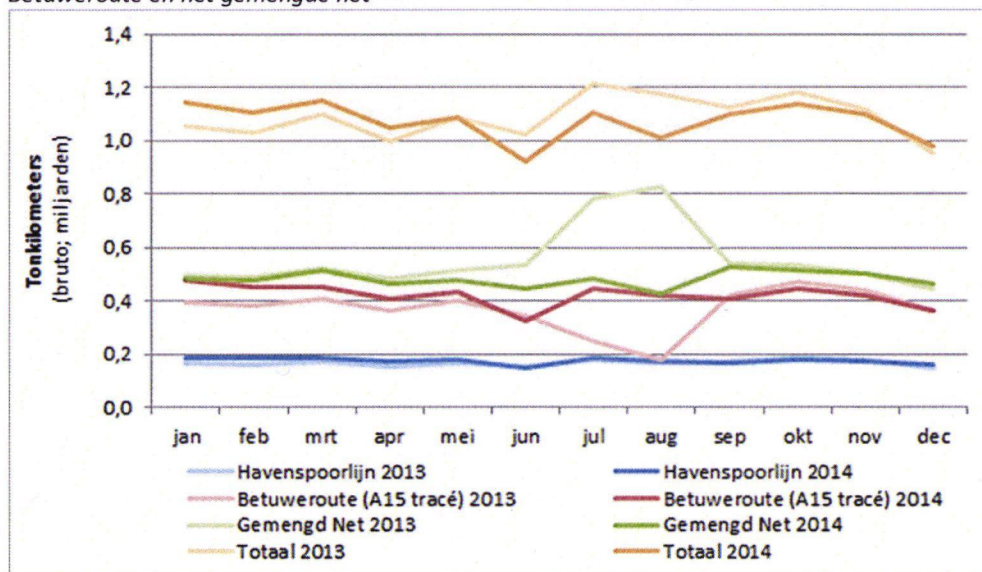
Een groot deel van het verschil in tonkilometers wordt verklaard door de eerder genoemde werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen en het herstel van stormschade.

Tenslotte valt op dat het totaal aantal tonkilometers in de periode januari t/m mei boven het niveau lag t.o.v. dezelfde periode in het voorgaande jaar. In de 2^e helft van het jaar was dit juist andersom. Buiten juli en augustus (de periode waarin in 2013 werkzaamheden waren) is hiervoor geen duidelijke reden aanwijsbaar.

³ Gemeten tonkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders o.b.v. tt7006, dus exclusief goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

ProRail

Grafiek 1.2: ontwikkeling aantal (bruto) tonkilometers per maand op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en het gemengde net



1.3 Zwaardere treinen

Door de tonkilometers te delen door de treinkilometers, wordt het gemiddelde gewicht per trein berekend. In 2014 waren de goederentreinen 1% zwaarder dan in 2013: 1.470 ton per trein (bruto treingewicht) t.o.v. 1.450 ton in 2013. Op de verschillende deelnetwerken is de volgende ontwikkeling zichtbaar:⁴

- Havenspoorlijn 1.610 ton, vrijwel gelijk
- Betuweroute 1.910 ton, een afname van 2%
- Gemengde net 1.190 ton, een afname van 2%

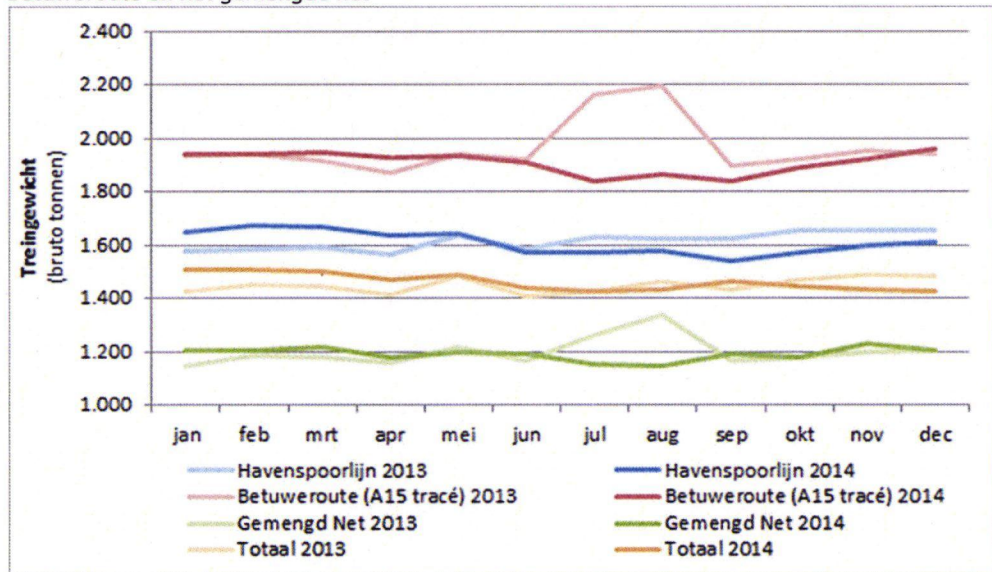
Een toename van het treingewicht duidt op een toename van zwaar vervoer (zoals kolen), een verbeterde beladingsgraad (vooral van belang bij containervervoer) en/of een verbeterde efficiency van de vervoerders (meer lading met minder treinen).

Een afwijking zoals in de zomer 2013 te zien was (toename gemiddelde treingewicht) deed zich in 2014 niet voor.

⁴ Het 'overall' treingewicht neemt toe omdat het totaal aantal tonkilometers minder afgenomen is dan totaal aantal treinkilometers.

ProRail

Grafiek 1.3: ontwikkeling (bruto) treingewicht per maand op de Havenspoorlijn, de Betuweroute en het gemengde net



In Bijlage I is ook een tabel opgenomen met het (bruto) tonnage per trein op de verschillende grenzen.

2 Aantal goederentreinen op het net: verschuivingen op aantal verbindingen

2.1 Kaarten

Op de kaarten 2.1 en 2.2 is het aantal goederentreinen per baanvak weergegeven. Ter toelichting:

- Het betreft de kaarten over 2013 en 2014;
- Het geeft alle goederentreinen van alle vervoerders weer;
- Aantallen zijn gegeven voor beide richtingen samen (al bij elkaar opgeteld);
- Aantallen zijn afgerond op 50-tallen;
- Bron: ProRail Operatie, VL/PAB
- Bewerking: ProRail Vervoer&Dienstregeling, CV/POV

In Bijlage II is voor beide jaren ook een indicatie gegeven voor het aantal goederentreinen per dag.

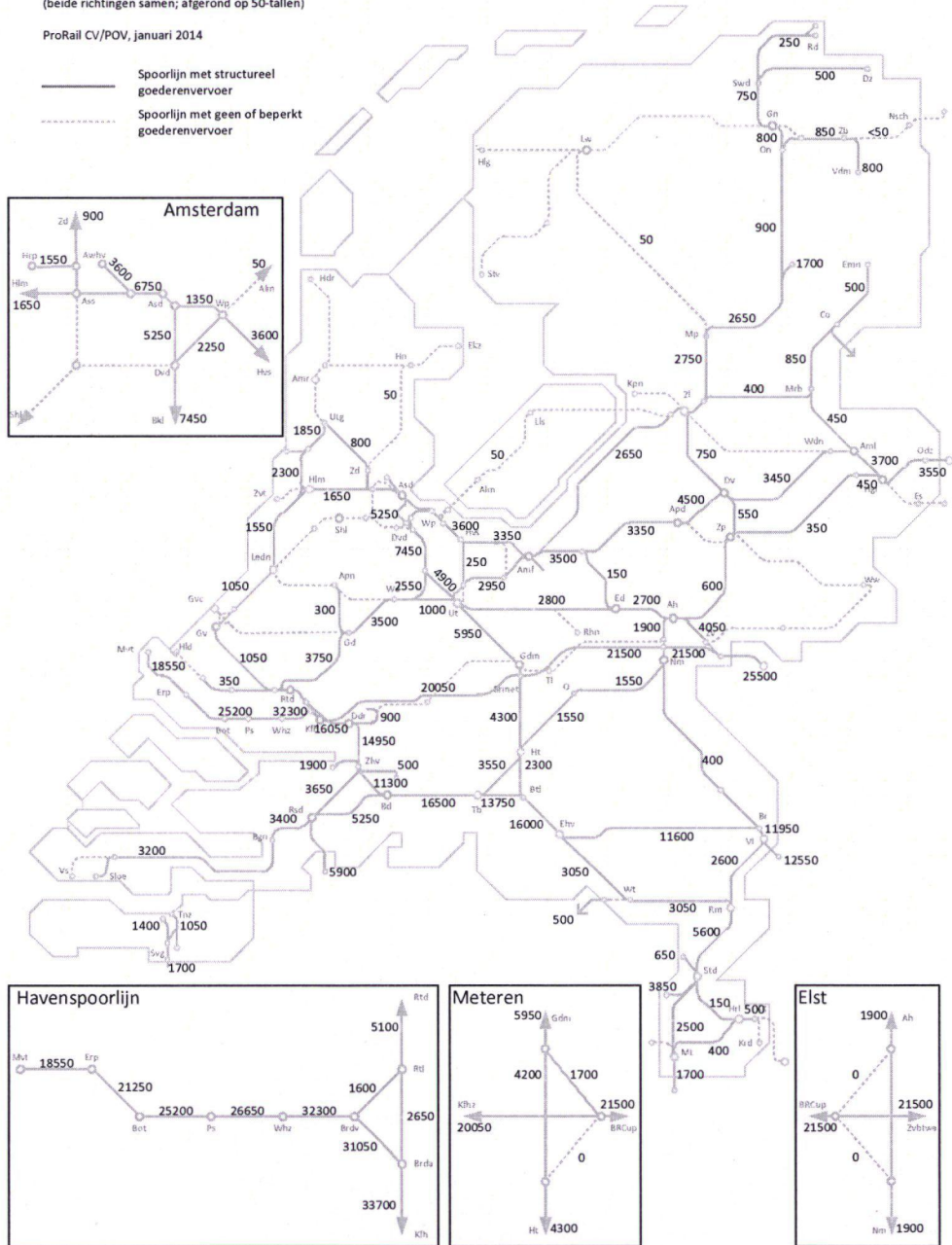
De opvallendste zaken worden in paragraaf 2.2 kort geduid.

ProRail

Goederentreinen 2013 (beide richtingen samen; afgerond op 50-tallen)

ProRail CV/POV, januari 2014

- Spoorlijn met structureel goederenvervoer
- - - Spoorlijn met geen of beperkt goederenvervoer



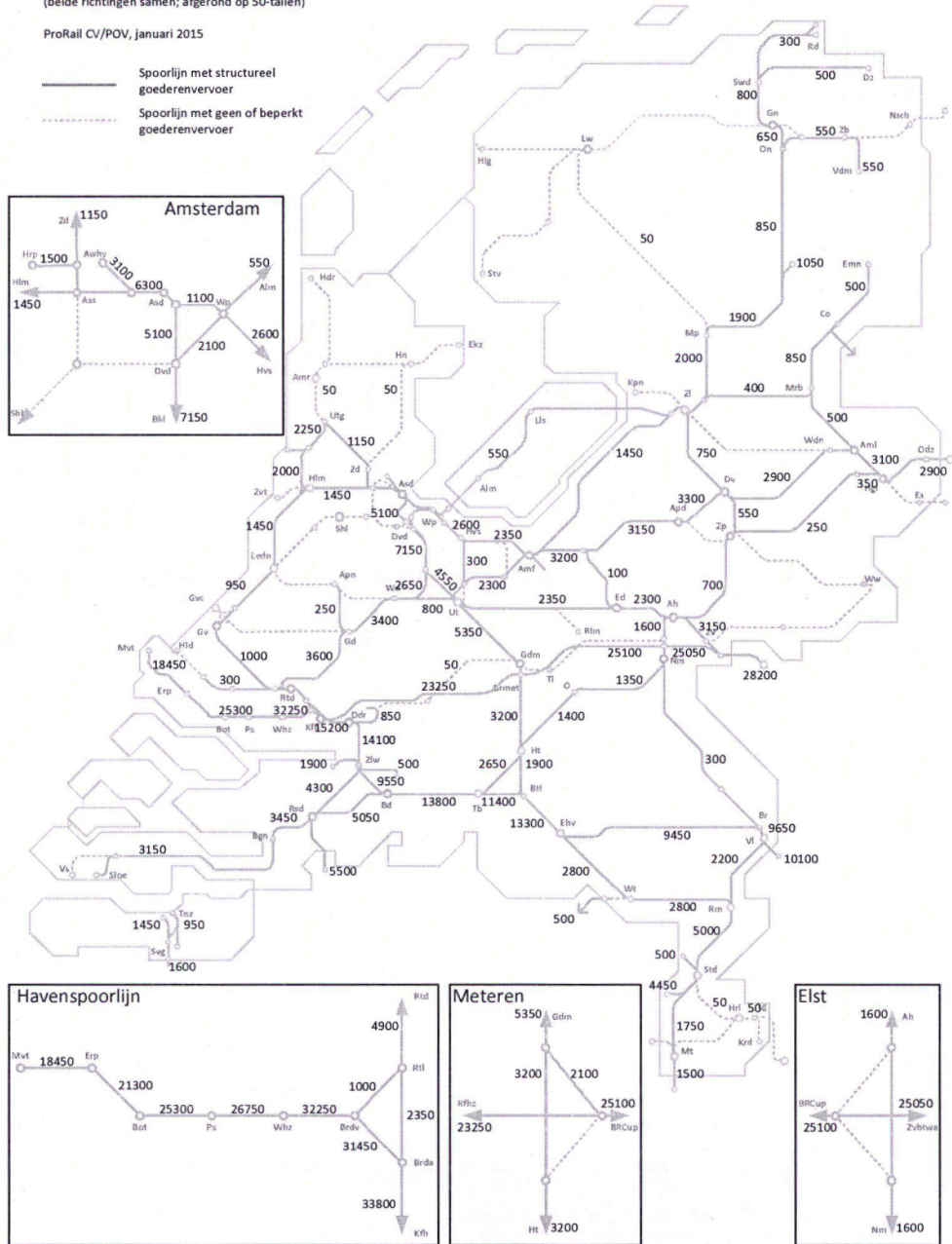
ProRail

Goederentreinen 2014

(beide richtingen samen; afgerond op 50-tallen)

ProRail CV/POV, januari 2015

- Spoorlijn met structureel goederenvervoer
- - - Spoorlijn met geen of beperkt goederenvervoer

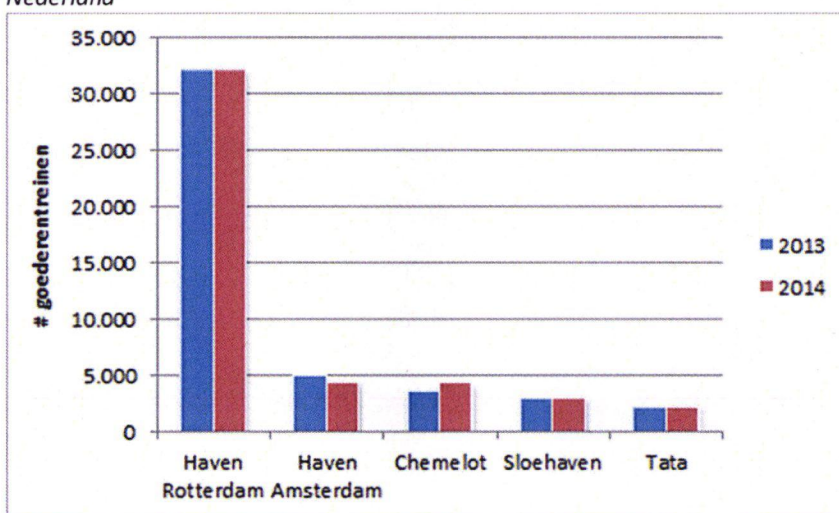


ProRail

2.2 Verschuiving gemengd net naar Betuweroute

In onderstaande grafiek het aantal goederentreinen van/naar de vijf qua aantal treinen grootste herkomstgebieden in Nederland. De dominantie van de haven van Rotterdam blijkt duidelijk uit deze grafiek.

Grafiek 2.1: ontwikkeling aantal goederentreinen van/naar de grootste herkomstgebieden in Nederland



2.2.1 In totaal vrijwel gelijk aantal treinen van/naar Rotterdam, afname Amsterdam

Het aantal goederentreinen laat vanuit de twee grootste havens een verschillend beeld zien:

- Haven Rotterdam, in 2014 reden 32.250 treinen van/naar de Haven van Rotterdam; dit is vrijwel gelijk aan het aantal goederentreinen in 2013.
- Haven Amsterdam, in 2014 reden 4.600 treinen van/naar de Haven van Amsterdam; dit is een afname van 550 treinen ten opzichte van 2013 (-11%).⁵
- Van/naar Beverwijk (Tata) reden ca. 2.450 treinen (+2%)

Mogelijke verklaringen voor de daling van/naar de haven van Amsterdam zijn een lager aantal kolentreinen en een daling in het vervoer voor en door aannemers (deel activiteiten verplaatst naar Amersfoort).

⁵ In de vergelijking 2013 t.o.v. 2012 is gemeld dat 5.700 goederentreinen van/naar Amsterdam hebben gereden in 2013; omdat er sprake was van een dubbeltelling, is dit aantal nu gecorrigeerd.

ProRail

2.2.2 Daling noord Nederland

Van en naar een aantal bestemmingen in het noorden van het land is het aantal goederentreinen afgenomen. In 2013 werd de wagenladingtrein naar Onnen samengevoegd met de containertrein naar Veendam. Veendam werd daarmee in 2013 weer dagelijks bediend, in 2014 is de frequentie verlaagd. Dit vertaalt zich in een daling van het aantal treinen tussen Onnen en Veendam van 800 naar 550 treinen (-30%).

Opvallender is de daling van het aantal treinen van/naar Wijster. Het afvalvervoer per spoor vanuit Zuid Limburg is in 2014 gestaakt en de opzet van de treindienst op andere relaties is gewijzigd. In plaats van ca. 3 treinen per dag/richting, rijden er nu ca. 2 treinen. In 2014 reden er in totaal 1050 treinen van/naar Wijster, een afname van bijna 40%.

Van en naar een aantal andere bestemmingen in het noorden van het land is het aantal goederentreinen vrijwel gelijk gebleven t.o.v. 2013:

- Havens Delfzijl, vrijwel gelijk met 500 treinen.
- Roodeschool/Eemshaven, vrijwel gelijk met 300 treinen.
- Coevorden/Emmen, (samen goed voor ca. 850 treinen), hier is het aantal treinen gelijk gebleven.

De treinen van/naar het noorden van het land reden in 2014 deels via een andere route: de Hanzelijn (Lelystad – Zwolle) in plaats van de Veluwelijn (Amersfoort – Zwolle). De route via de Veluwelijn is vanwege onderhoudswerkzaamheden niet alle nachten beschikbaar geweest.

2.2.3 Stabiel zuid Nederland

De meeste bestemmingen in de zuidelijke helft van het land bleven in 2014 stabiel qua aantal goederentreinen t.o.v. 2013:

- Sloehaven: stabiel met 3.150 goederentreinen
- Zeeuws Vlaanderen: een afname van 100 (-5%) goederentreinen tot 1.600.
- Moerdijk: stabiel met 1.900 goederentreinen

Ondanks een toename van 650 goederentreinen van/naar Chemelot tot 4.450 (+17%) nam het aantal goederentreinen op vrijwel alle trajecten in zuid Limburg af. Reden voor de toename is dat 2014 het eerste volledige jaar was dat de Rail Terminal Chemelot in dienst was (geopend in september 2013). Reden voor de afname is het staken van het afvalvervoer vanuit Maastricht en Haanrade. Daarnaast is een transit trein tussen Visé en Kaldenkirchen (via Maastricht – Sittard – Venlo) weggefallen die alleen in 2013 heeft gereden.

ProRail

2.2.4 Toename gebruik Betuweroute

Het aantal treinen op het westelijke deel van de Betuweroute is toegenomen met 3.200 (+16%) tot 23.250 goederentreinen. Deze toename is grotendeels toe te schrijven aan het feit dat er in 2013 de Betuweroute gedurende 6 weken minder capaciteit beschikbaar was (t.g.v. werkzaamheden Duitsland). Van een dergelijke langdurige capaciteitsreductie was in 2014 geen sprake. Dit heeft geleid tot lagere aantallen goederentreinen op de routes naar grens bij Venlo en Oldenzaal.

Daarnaast is vanaf 2014, vooruitlopend op het inwerking treden van Basisnet, treinen die veel wagens met Basisnet gerelateerde stoffen vervoert via de Betuweroute gaan rijden. Dit heeft tot minder treinen geleid op de route Roosendaal – Bentheim via 's-Hertogenbosch, Utrecht en Amersfoort.

Op het oostelijke deel van het A15 tracé is het aantal goederentreinen met ca. 3.600 (+17%) goederentreinen toegenomen tot 25.100. Het gebruik van de verbindingsboog bij Meteren is met 400 toegenomen (+24%) tot 2.100. De afname van 500 goederentreinen op het traject via Utrecht – Arnhem lijkt te duiden op een transitie naar de Betuweroute van de verkeersstroom IJmond – Duitsland.

2.3 Aantal goederentreinen op de grenzen: afname op zowel Oost ↔ West als Noord ↔ Zuid as

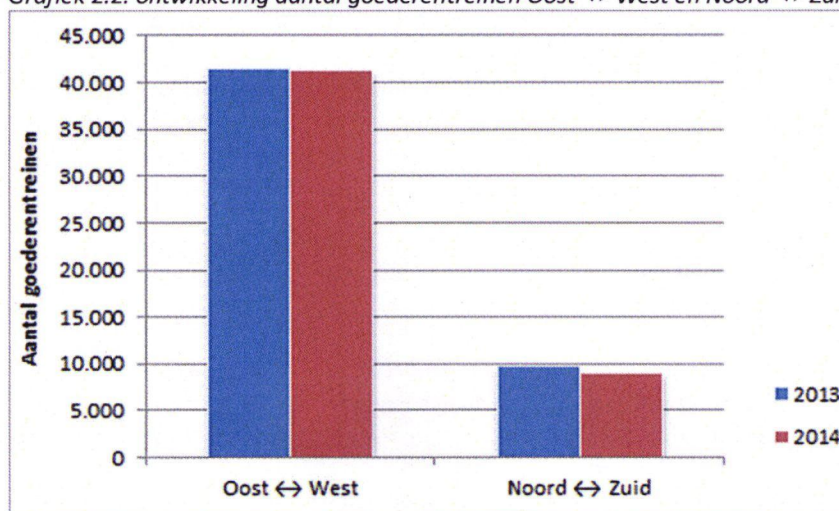
Het aantal internationale goederentreinen⁶ is met 1.000 afgenomen tot 50.400 (-2%):

- Op de Oost ↔ West as nam het aantal treinen af met 350 (-1%), tot ca. 41.250 goederentreinen.
- Op de Noord ↔ Zuid as nam het aantal treinen af met 650 (-7%), tot ca. 9.150 goederentreinen.
- Het aandeel van het verkeer op de Oost ↔ West as in het internationale verkeer nam hierdoor toe van 81% in 2013 tot 82% in 2014.

⁶ Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden), transit treinen zorgen voor een dubbeltelling omdat deze twee keer een grens passeren; een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is zowel voor 2014 als 2013 geen correctie toegepast.

ProRail

Grafiek 2.2: ontwikkeling aantal goederentreinen Oost ↔ West en Noord ↔ Zuid



In het Oost ↔ West verkeer is Zevenaar de dominante grensovergang:

- Zevenaar kende een toename van 2.700 goederentreinen, tot 28.200 (+11%); het aandeel Zevenaar in het totale Oost ↔ West verkeer komt hiermee op 68% (was in 2013 61%). Belangrijkste oorzaken voor deze toename zijn het ontbreken van (langdurige) stremmingen (zoals de werkzaamheden in de zomer van 2013) en het verschuiven van enkele treinparen van het gemengde net naar de Betuweroute.
- Venlo nam af met 2.400 tot 10.100 goederentreinen (-19%); aandeel Venlo in het totale Oost ↔ West verkeer komt hiermee op 25% (was 30%). Belangrijkste oorzaak is het 'wegvallen' van de treinen die in de zomer van 2013 werden omgeleid.
- Oldenzaal nam af 600 tot 2.900 goederentreinen (-18%); aandeel Oldenzaal in het totale Oost ↔ West verkeer komt hiermee op 7% (was 9%). Belangrijkste oorzaak is het 'wegvallen' van de treinen die in de zomer van 2013 werden omgeleid.
- Het verkeer op de andere twee voor goederenverkeer opengestelde grensovergangen was ook in 2014 beperkt:
 - Nieuweschans – Leer: <10 goederentreinen.
 - Haanrade – Herzogenrath: <50 goederentreinen (was in 2013 <10).

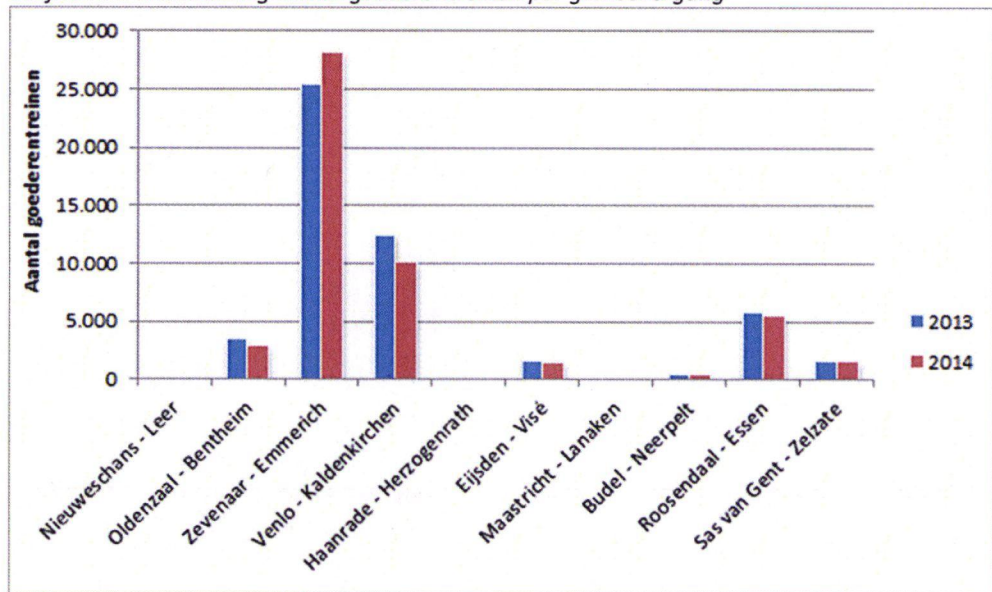
In het Noord ↔ Zuid verkeer is Roosendaal de dominante grensovergang:

- 60% van al het verkeer op deze as maakt gebruik van deze grensovergang. In 2014 ging het om 5.500 goederentreinen, een afname van 350 (-6%).
- Zeeuws Vlaanderen nam af tot 1.500 (-5%) goederentreinen in 2014, het aandeel is 18%
- De grensovergang Eijsden – Visé kende een afname van 200 goederentreinen (-12%) en kwam uit op 1.500 goederentreinen; het aandeel is 17%.
- Budel bleef stabiel met 500 treinen (aandeel 5%).

ProRail

- De in 2011 heropende grensovergang Maastricht – Lanaken werd in 2014 door één goederentrein gebruikt (in 2013 niet). Het betrof de overbrenging van (werk)materieel dat in Lanaken stond opgesteld.

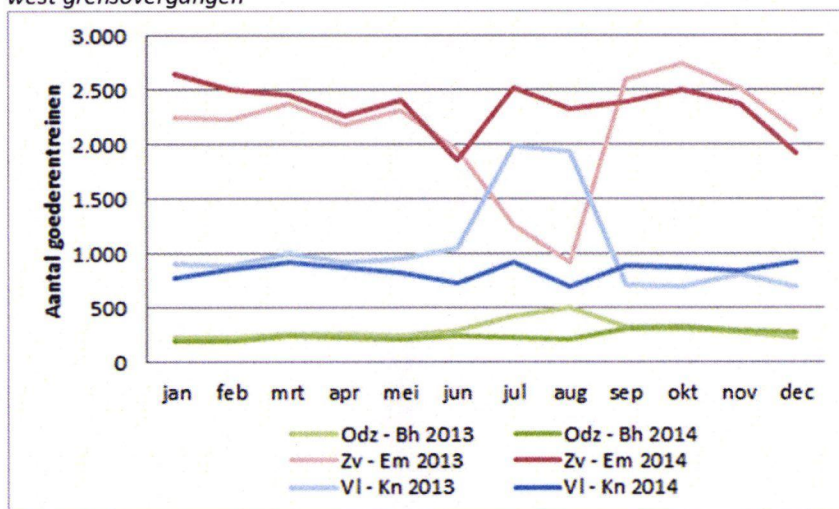
Grafiek 2.3: ontwikkeling aantal goederentreinen per grensovergang⁷



In de grafieken 3.3 en 3.4 is voor de drie belangrijkste grensovergangen, op zowel de Oost ⇄ West as als de Noord ⇄ Zuid as, per maand de ontwikkeling van het aantal goederentreinen in 2014 ten opzichte van 2013 weergegeven.

⁷ Grensovergangen zonder goederenvervoer (Enschede-Gronau en de HSL bij Breda) zijn niet in de grafiek opgenomen; ook Coevorden ontbreekt, dit is geen ProRail infrastructuur (Bentheimer Eisenbahn) dus er wordt ook niet gemeten.

Grafiek 2.4: ontwikkeling aantal goederentreinen per maand op de drie belangrijkste oost ↔ west grensovergangen⁸



De goederentreinen die in juli en augustus 2013 werden omgeleid van de grensovergang Zevenaar – Emmerich naar de grensovergangen Venlo – Kaldenkirchen en Oldenzaal – Bentheim, reden in dezelfde periode in 2014 weer op de ‘normale’ route via Zevenaar.

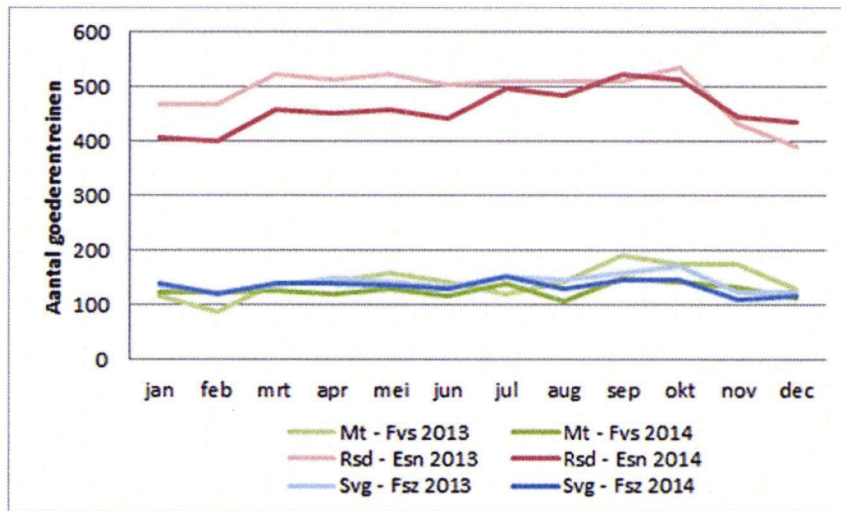
Enkele andere opvallende zaken die naar voren komen:

- De reeds eerder aangehaalde dip in juni 2014 als gevolg van verminderde capaciteit als gevolg van herstelwerkzaamheden (stormschade) op diverse baanvakken in Duitsland.
- Vanaf september 2014 ligt het aantal goederentreinen op Zevenaar – Emmerich lager dan in 2013, terwijl Venlo – Kaldenkirchen in deze periode juist het omgekeerde beeld laat zien. De meest waarschijnlijke verklaring is dat locomotieven met (alleen) ATB aan boord niet meer in Emmerich kunnen komen sinds eind augustus 2014. Vooruitlopend op het in dienst stellen van ERMTS op dit grensbaanvak, is de ATB buiten dienst gesteld. Vervoerders die niet over voldoende locomotieven beschikken met ERMTS aan boord, moeten uitwijken naar andere grensovergangen (in de meeste gevallen is dit Venlo).

⁸ Odz – Bh: Oldenzaal – Bad Bentheim; Zv – Em: Zevenaar – Emmerich; VI – Kn: Venlo – Kaldenkirchen.

ProRail

Grafiek 2.5: ontwikkeling aantal goederentreinen per maand op de drie belangrijkste noord ↔ zuid grensovergangen⁹



Uit de grafiek blijkt dat in het eerste halfjaar van 2014 het aantal treinen via Roosendaal beduidend lager lag dan in 2013. De oorzaak is niet eenduidig aan te wijzen, maar het past wel in de trend van de afgelopen jaren in de ontwikkeling van het verkeer op de noord ↔ zuid as. Het 'herstel' in de tweede helft van het jaar voor Roosendaal is ten koste gegaan van Eijsden – Visé: een treinpaar is door de vervoerder 'omgelegd' naar Roosendaal, omdat dit beter past in het gebruikte logistieke concept van deze vervoerder.

⁹ Mt – Fvs: Maastricht – Visé; Rsd – Esn: Roosendaal – Essen; Svg – Fsz: Sas van Gent – Zelzate

3 Bruto tonnage op het net: verschuivingen op aantal verbindingen

3.1 Kaarten

Op de kaarten 3.1 en 3.2 is het bruto tonnage (gewicht lading inclusief wagon en locomotief) door goederentreinen per baanvak weergegeven. Ter toelichting:

- Het betreft de kaarten over 2013 en 2014;
- Het geeft alle goederentreinen van alle vervoerders weer;
- Tonnages zijn gegeven voor beide richtingen samen (reeds bij elkaar opgeteld);
- Tonnages zijn genoemd miljoenen, afgerond op 10.000 ton;
- Tonnages zijn gemeten met Quo Vadis
- Bron: ProRail Operatie, VL/PAB
- Bewerking: ProRail Vervoer&Dienstregeling, CV/POV

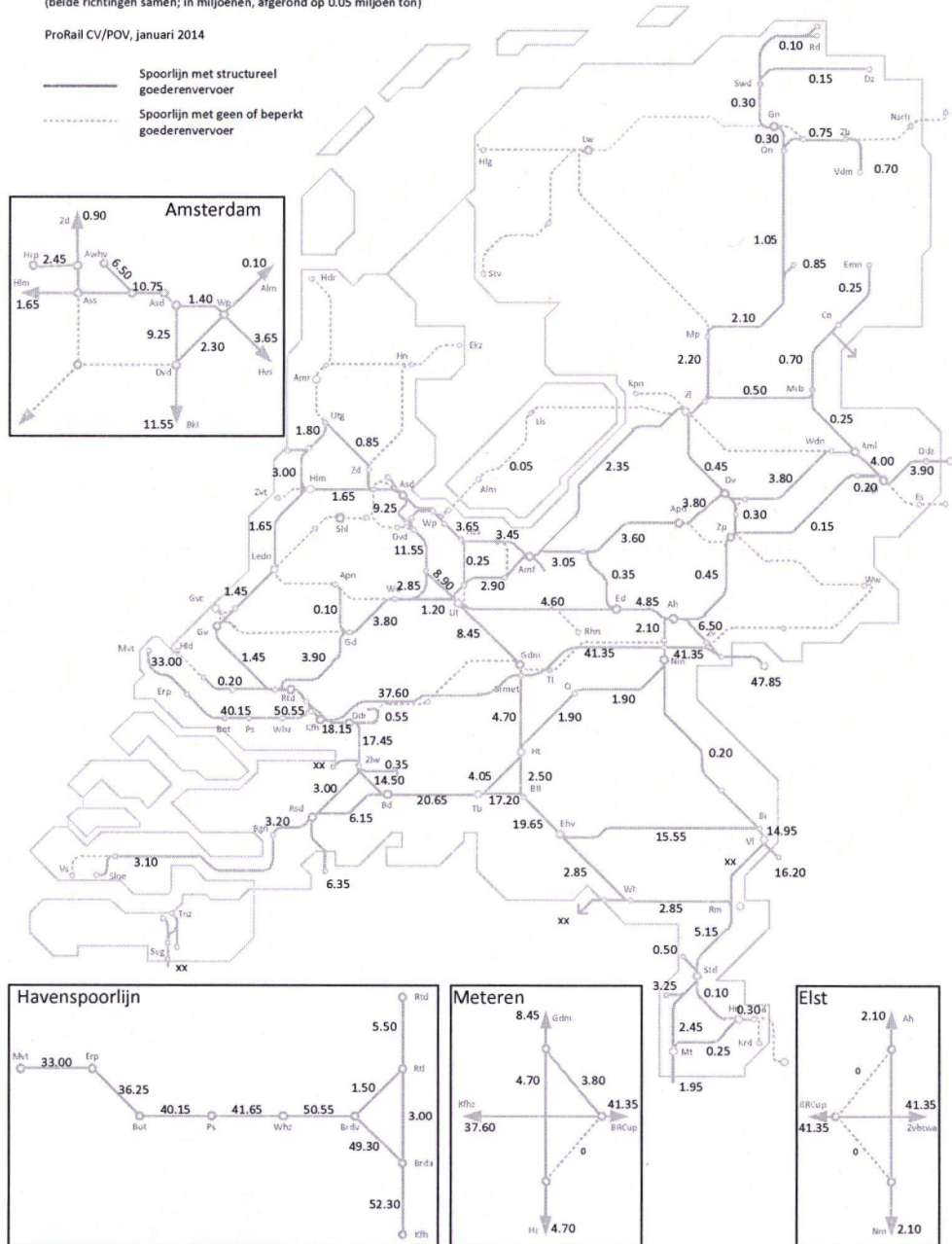
De opvallendste zaken worden in paragraaf 4.2 kort gedeut.

ProRail

Tonnage (bruto) per baanvak 2013
(beide richtingen samen; in miljoenen, afgerond op 0.05 miljoen ton)

ProRail CV/POV, januari 2014

- Spoorlijn met structureel goederenvervoer
- - - Spoorlijn met geen of beperkt goederenvervoer

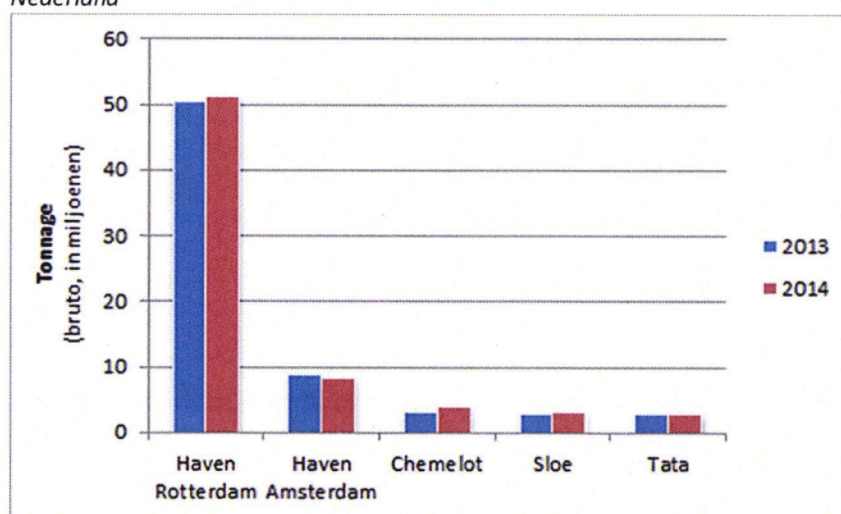


ProRail

3.2 Wisselend beeld havens en periferie, verschuivingen en ontbrekende gegevens

In onderstaande grafiek het (bruto) tonnage van/naar de vijf qua tonnage grootste herkomstgebieden in Nederland. De dominantie van de haven van Rotterdam blijkt duidelijk uit deze grafiek.

Grafiek 3.1: ontwikkeling (bruto) tonnage van/naar de grootste herkomstgebieden in Nederland



3.2.1 Groei Rotterdam en afname Amsterdam

- Haven Rotterdam¹⁰, een toename van ca. 0,7 miljoen ton (+1%) tot ruim 51,3 miljoen ton; doordat het aantal treinen vrijwel gelijk bleef, is er sprake van een stijging van het gemiddelde treingewicht van 1.570 naar 1.590 ton (+2%). De haven van Rotterdam is hiermee goed voor ca. 2/3 van het vervoerd gewicht¹¹.
- Haven Amsterdam, afname van ca. 0,6 miljoen ton (-7%) tot ca. 8,3 miljoen ton, door de (relatief) grotere afname van het aantal treinen, nam het gemiddelde treingewicht toe tot 1.800 (+4%).
- Verder is het tonnage van/naar Beverwijk (Tata) vrijwel gelijk gebleven, in totaal ca. 3,0 miljoen ton. Het gemiddelde treingewicht nam af tot 1.230 ton (-1%).

¹⁰ Gemeten tussen Waalhaven Zuid en Barendrecht Vork

¹¹ Het is vanwege mogelijke dubbelstellingen niet mogelijk een exact landelijk totaal bruto tonnage te geven; dit aandeel is afgezet tegen het totaal bruto tonnage dat is gemeten op de grenzen, 77,6 miljoen ton in 2014 (zie paragraaf 3.2.5).

ProRail

3.2.2 Daling noord Nederland

De ontwikkeling van het tonnage van/naar noord Nederland laat een vergelijkbaar beeld zien met het beeld van het aantal goederentreinen. Ook het (bruto) tonnage laat een daling zien:

- Veendam, nam af tot 0,5 miljoen ton (-25%), als gevolg van de daling van het aantal treinen; treingewicht nam wel 7% toe 970 ton;
- Havens Delfzijl en Eemshaven, een toename van ca. 40.000 ton (+13%) en het gewicht per trein van 370 ton naar 400 ton.

In de overige gebieden is het tonnage constant gebleven, fluctuaties blijven overal beperkt tot hooguit enkele tienduizenden tonnen (naar boven of naar beneden).

3.2.3 Toename zuid Nederland

De twee grootste 'toegangspunten' in zuid Nederland, de Sloehaven en Chemelot, zagen het tonnage toenemen in 2014:

- Het vervoer van/naar Chemelot groeide met 0,7 miljoen ton (22%) tot ca. 4,0 miljoen ton; het treingewicht nam met 5% toe tot gemiddeld 900 ton per trein.¹² Als eerder vermeld, 2014 was het eerste volledige jaar dat de Rail Terminal Chemelot operationeel was.
- In de Sloehaven nam het gewicht met 35.000 ton (+1%) toe tot 3,1 miljoen ton (bruto); het gemiddelde treingewicht steeg tot 990 ton.

In de overige gebieden wordt het tonnage niet (voldoende) gemeten. De treinen zijn gekoppeld aan het normgewicht, waardoor het werkelijke tonnage hier niet beschikbaar is.

3.2.4 Verschuiving naar Betuweroute

Het (bruto) tonnage op de Betuweroute is in 2013, tussen Kijfhoek en Meteren, met bijna 5 miljoen ton toegenomen tot 42,6 miljoen ton (+13%).

Vorbij Meteren is het (bruto) tonnage toegenomen met ca. 6 miljoen ton tot 47,3 miljoen ton (+14%). De toename is hier groter omdat ook meer treinen gebruik hebben gemaakt van de verbindingsoog bij Meteren: eveneens ca. 1 miljoen ton meer (+25%).

3.2.5 Quo Vadis: betrouwbare gegevens, maar onvolledig op beperkt aantal baanvakken

Quo Vadis werkt met een beperkt aantal meetpunten. Deze zijn zo aangelegd dat vrijwel elke goederentrein die rijdt, minstens over een meetpunt rijdt. Daardoor is op vrijwel alle baanvakken in Nederland 95% tot 100% van de goederentreinen gemeten. In enkele gebieden is (nog) geen meetsysteem beschikbaar, met als gevolg dat de betrokken goederentreinen een 'normgewicht' (650 ton) krijgen toebedeeld. Het tonnage dat op deze baanvakken wordt getoond is daarmee te laag geschat. Het gaat om de volgende baanvakken:

- Zeeuws Vlaanderen, geen meetpunt (is niet mogelijk als gevolg van het ontbreken van centrale bediende beveiliging).
- Budel (grens), geen meetpunt.

¹² Met de aantekening dat hier relatief veel treinen op het 'normgewicht' zijn afgerekend, werkelijke treinwicht ligt waarschijnlijk hoger.

ProRail

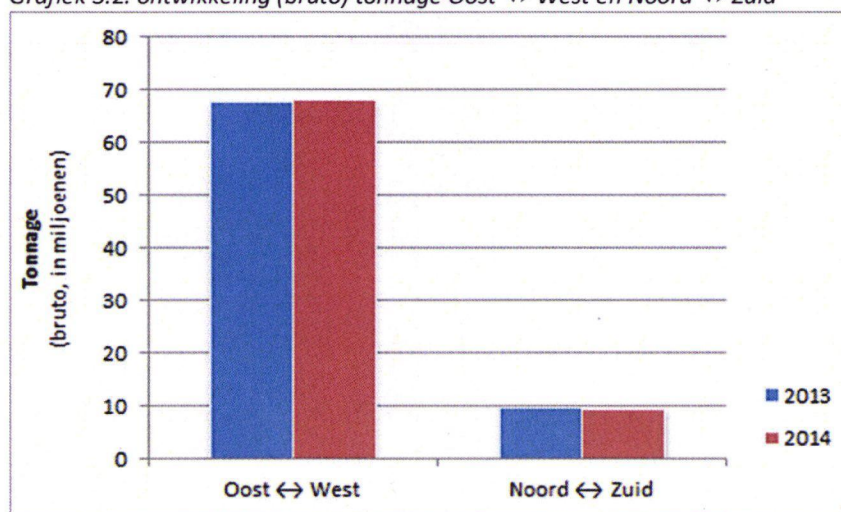
- Moerdijk, beperkt aantal gemeten treinen (ca. 40%);¹³
- Omgeving Sittard, in het bijzonder treinen tussen Lutterade en Venlo (op het baanvak Venlo – Roermond is het aantal treinen met een gemeten gewicht lager dan 75%). Het Quo Vadis meetpunt ligt net ten zuiden van Sittard. Gevolg is dat de goederentreinen van/naar Chemelot voor ca. 85% worden gemeten en de treinen van/naar Born voor ca. 70%.

3.3 Bruto tonnage op de grenzen stabiel

Het totale (bruto) tonnage door goederentreinen op de grenzen¹⁴ was met 77,6 miljoen ton in 2014 vrijwel gelijk aan 2013 (ter vergelijking: 2008, het recordjaar, 71,4 miljoen ton):

- De Oost ↔ West as kende een groei ten opzichte van 2013 van 0,2 miljoen ton (+0,3%) en kwam uit op ruim 68 miljoen ton; dit is het hoogst gemeten tonnage sinds het begin van de metingen in 2007.
- De Noord ↔ Zuid as kende een afname van 3% tot 9,4 miljoen ton; dit is inmiddels 3,1 miljoen ton minder dan het recordjaar 2008.
- Het aandeel van het vervoer op de Oost ↔ West as was daarmee in 2014 88% (was 87% in 2013).

Grafiek 3.2: ontwikkeling (bruto) tonnage Oost ↔ West en Noord ↔ Zuid



¹³ Dit wordt veroorzaakt door het feit dat tussen Lage Zwaluwe en Moerdijk een aantal treinen onder een ander treinnummer rijdt dan waarmee deze treinen naar Lage Zwaluwe zijn gereden. Tussen Lage Zwaluwe en Moerdijk ligt geen meetpunt. De reden van de wisseling van treinnummer is niet bekend.

¹⁴ Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden), transit treinen zorgen voor een dubbel telling omdat deze twee keer een grens passeren; een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is zowel voor 2014 als 2013 geen correctie toegepast. De grensovergangen Sas van Gent en Budel worden niet gemeten met Quo Vadis en krijgen per trein het normgewicht van 650 ton toegekend, waardoor een onderschatting ontstaat voor deze plaatsen.

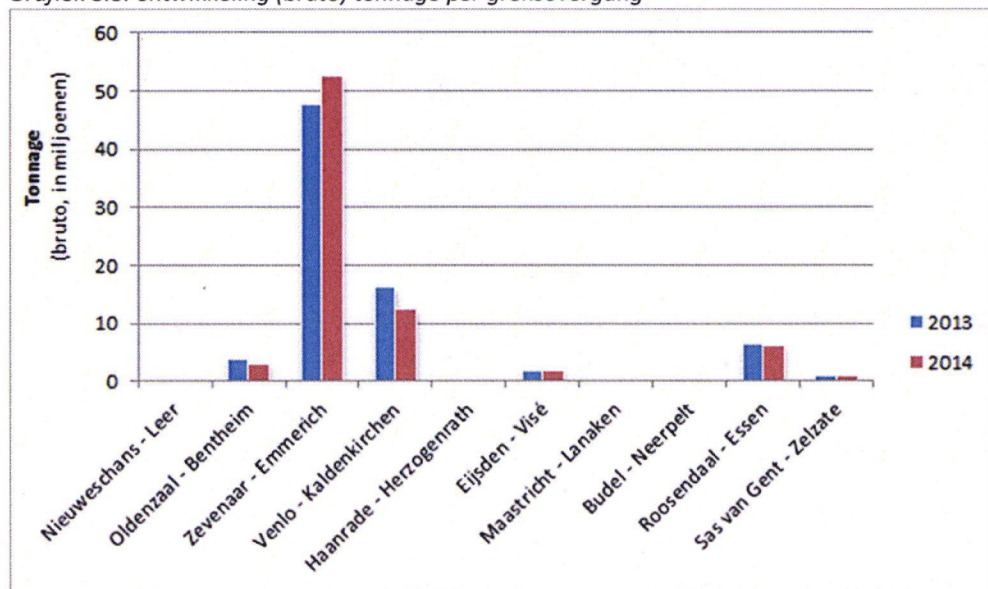
ProRail

In het Oost ⇌ West verkeer is Zevenaar de dominante grensovergang:

- Zevenaar nam, om eerder genoemde redenen, toe met 4,7 miljoen ton (+10%) tot ruim 52,6 miljoen ton (bruto);
 - het aandeel van Zevenaar in het totale Oost ⇌ West verkeer was hiermee 77% (was 70% in 2013)
 - 90% van het gewicht op de grens bij Zevenaar is via de Betuweroute afgewikkeld (was 86% in 2013).
- Venlo nam af met 3,6 miljoen ton (-22%) tot 12,6 miljoen ton; aandeel Venlo in het totale Oost ⇌ West verkeer nam daardoor af van 24% tot 18%.
- Oldenzaal nam af met 0,9 miljoen ton tot 3,0 miljoen ton (-24%); aandeel Oldenzaal in het totale Oost ⇌ West verkeer nam daardoor af van 6% tot 4%.
- Het tonnage op de overige grensovergangen op deze as is nihil.

In het Noord ⇌ Zuid verkeer is Roosendaal de dominante grensovergang. Er is sprake van een afname van het tonnage van 140.000 ton (-2%) tot 6,2 miljoen ton. Daarmee maakt 66% van al het vervoer op deze as gebruik van deze grensovergang (was 65%).¹⁵ Het aandeel van de grensovergang Eijsden bleef 20% ondanks een afname van 120.000 ton tot 1,9 miljoen ton (-6%).

Grafiek 3.3: ontwikkeling (bruto) tonnage per grensovergang

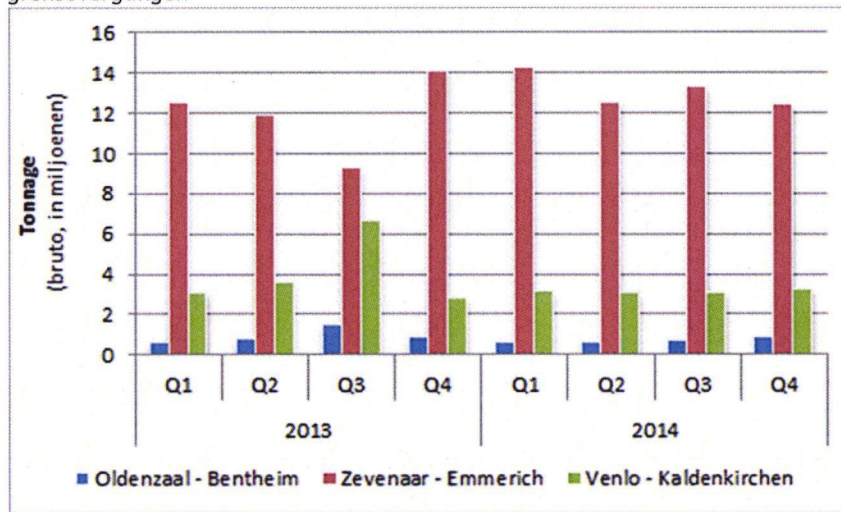


¹⁵ Aandeel wordt overschat als gevolg van het ontbreken van voldoende meetgegevens voor de grensovergangen Sas van Gent en Budel. Als de treinen op de grenzen bij Sas van Gent en Budel wel waren gemeten met Quo Vadis (i.p.v. op normgewicht gezet) dan was het aandeel van de Roosendaal en Eijsden - Visé lager geweest.

ProRail

In de grafieken 5.3 en 5.4 is voor de drie belangrijkste grensovergangen, op zowel de Oost ↔ West as als de Noord ↔ Zuid as, per kwartaal de ontwikkeling van (bruto) tonnage in 2014 ten opzichte van 2013 weergegeven.

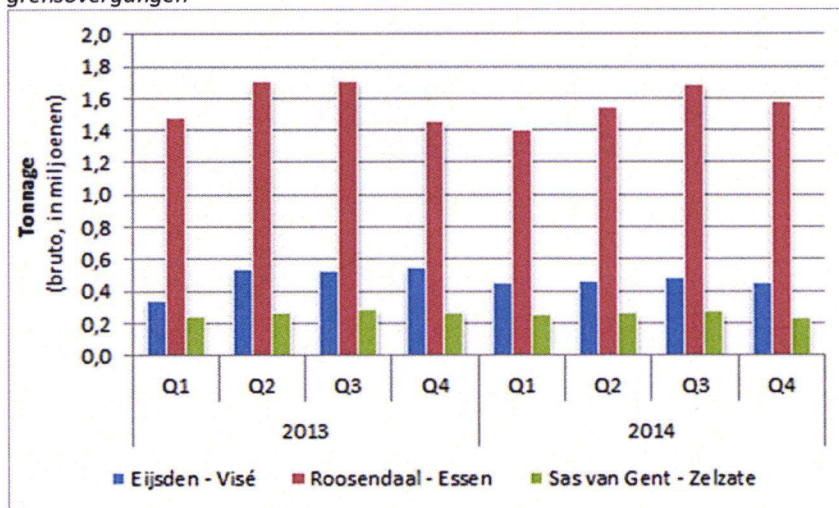
Grafiek 3.4: ontwikkeling (bruto) tonnage per kwartaal op de drie belangrijkste oost ↔ west grensovergangen



Uitgezonderd het 3^e kwartaal van 2013, zijn in bovenstaande grafiek, geen bijzonderheden aan te wijzen. Zoals eerder genoemd waren in juli/augustus 2013 werkzaamheden in Duitsland, waardoor minder treinen gebruik konden maken van de grensovergang Zevenaar – Emmerich en meer verkeer werd afgewikkeld via Venlo – Kaldenkirchen.

ProRail

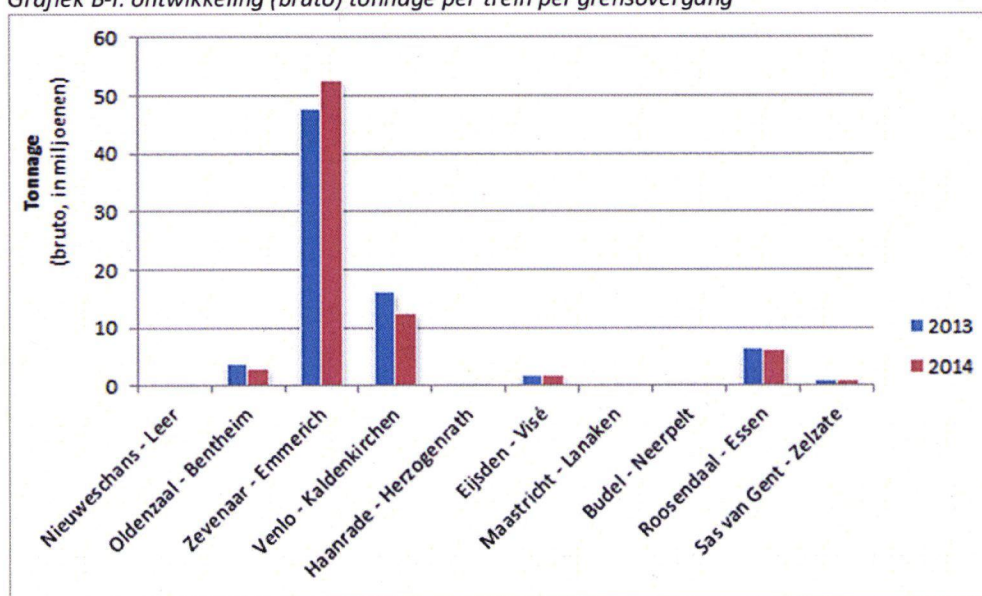
Grafiek 3.5: ontwikkeling(bruto) tonnage per kwartaal op de drie belangrijkste noord ↔ zuid grensovergangen



Er zijn geen bijzonderheden te zien in bovenstaande grafiek.

Bijlage I: bruto treingewicht op de grenzen

Grafiek B-I: ontwikkeling (bruto) tonnage per trein per grensovergang



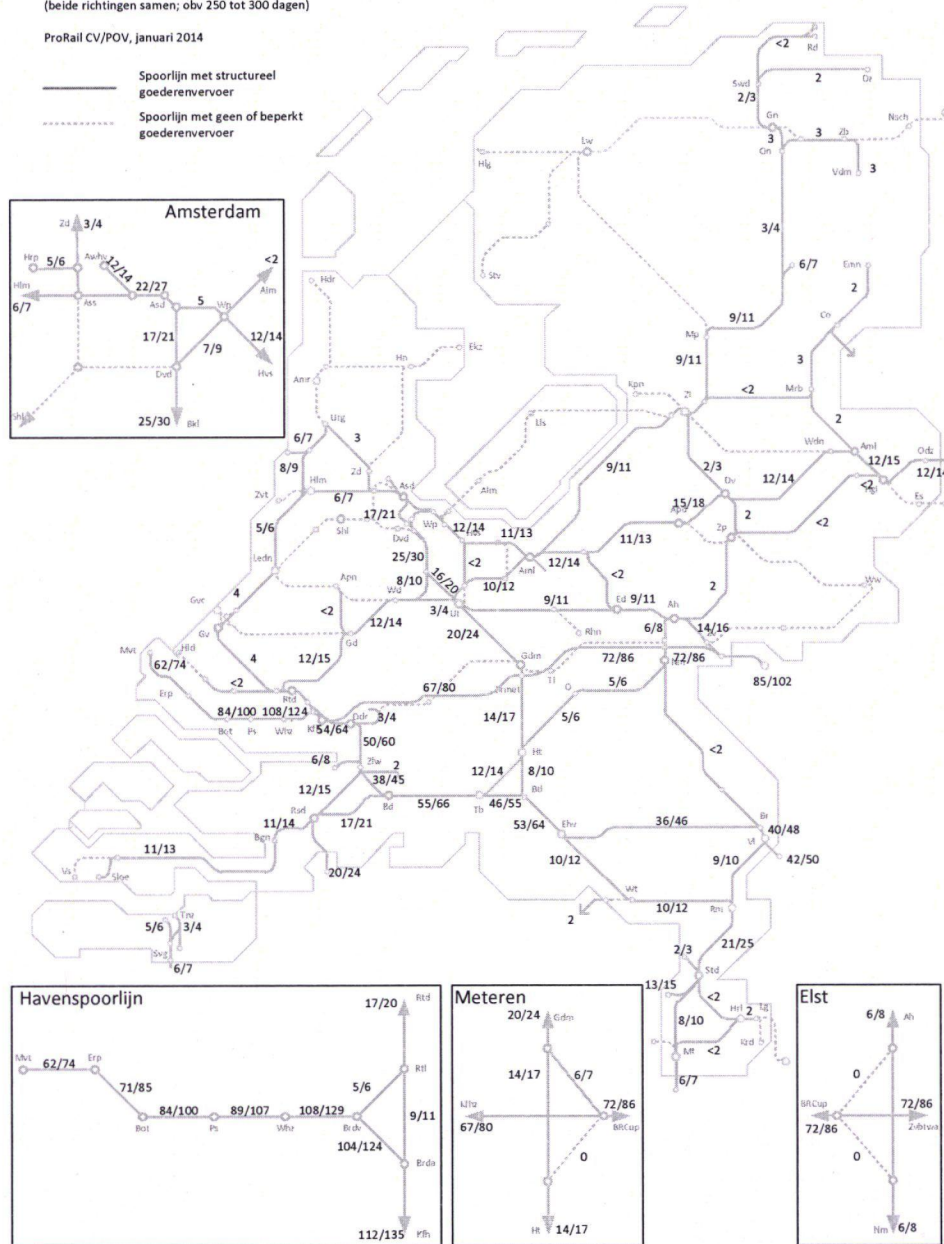
De dominantie van de grensovergang Zevenaar – Emmerich valt op. Verder komt alleen Venlo – Kaldenkirchen boven de 10 miljoen ton uit.

Bijlage II: indicatie aantal goederentreinen per dag

2013 Realisatie: goederentreinen per gemiddelde werkdag
(beide richtingen samen; obv 250 tot 300 dagen)

ProRail CV/POV, januari 2014

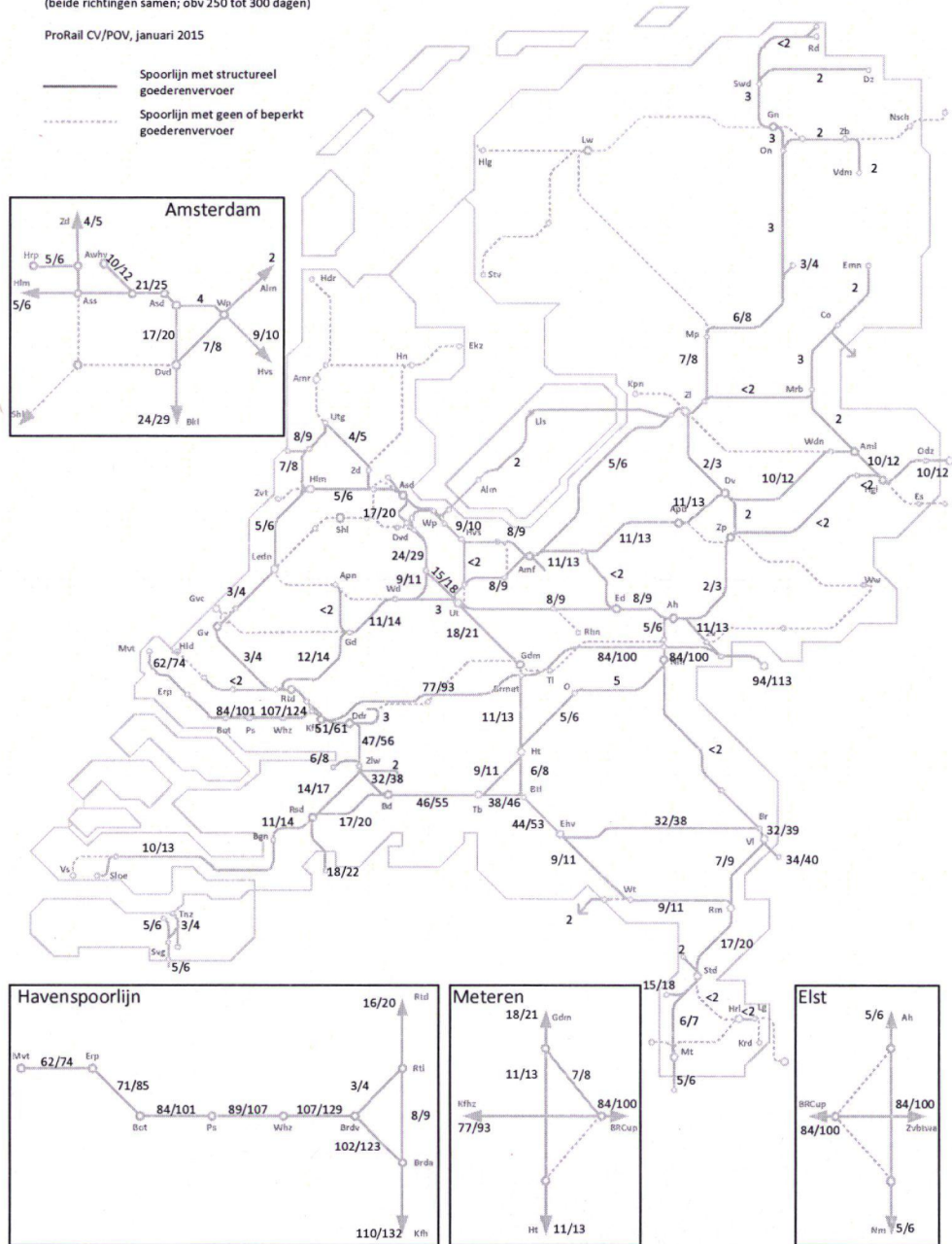
- Spoorlijn met structureel goederenvervoer
- - - Spoorlijn met geen of beperkt goederenvervoer



ProRail

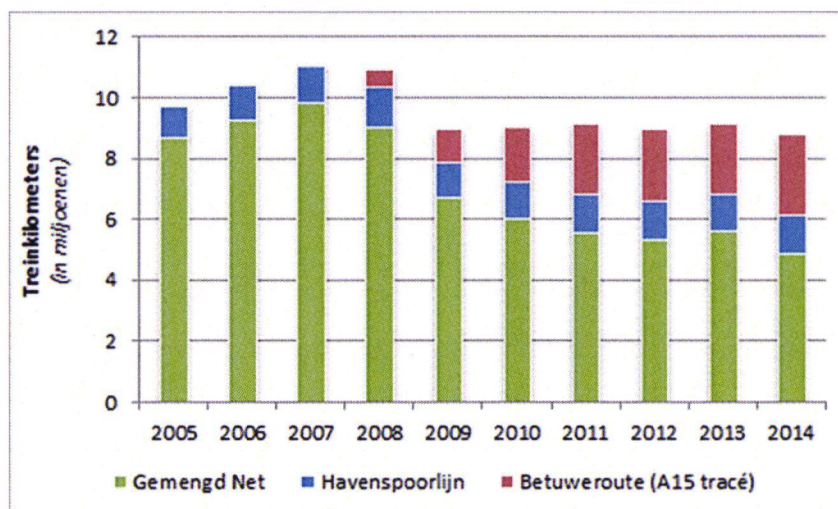
2014 Realisatie: goederentreinen per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen; obv 250 tot 300 dagen)

ProRail CV/POV, januari 2015



Bijlage III: 2014 in historisch perspectief

III-A: treinkilometers vanaf 2005



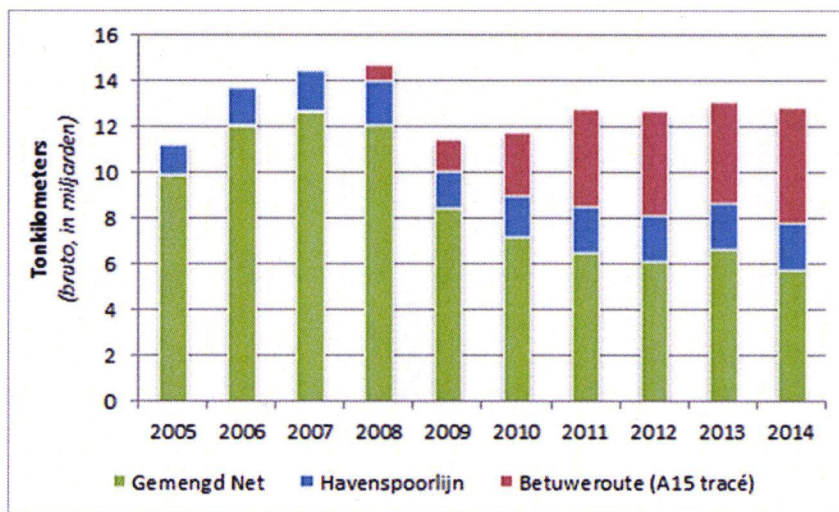
Tot en met 2007 is er sprake van een jaarlijkse toename van het aantal treinkilometers¹⁶. In 2008 is er sprake van een lichte daling, vooral als gevolg van een transitie van het gemengde net naar de Betuweroute.

Het aantal treinkilometers nam in 2009 met 1,9 miljoen af (-18%) tot 9 miljoen. Daarna was sprake van herstel (9,2 miljoen in 2011). Met 8,8 miljoen treinkilometers in 2014 is het herstel in aantal treinkilometers gestopt. Vanaf 2008 wordt het aandeel van de Betuweroute steeds groter.

¹⁶ Gemeten treinkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders (vanaf 2009) o.b.v. tt7006, dus exclusief goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

ProRail

III-B: tonkilometers vanaf 2005

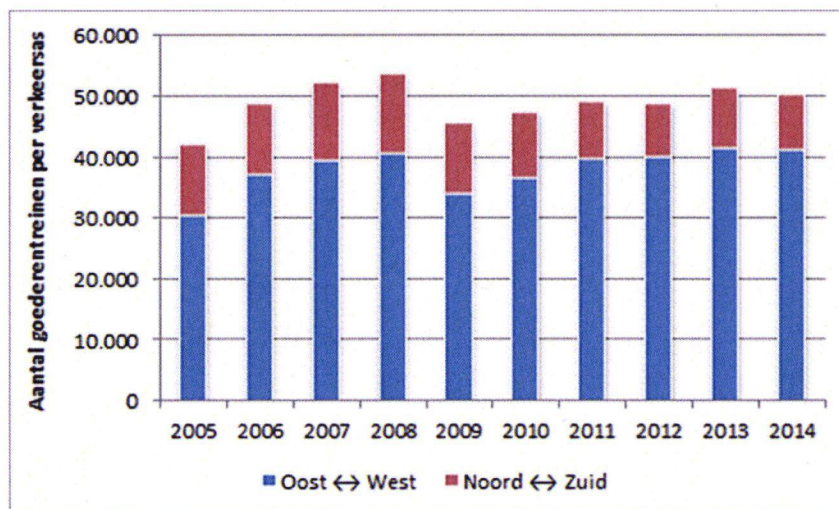


Tot en met 2008 was er sprake van een jaarlijkse toename van het aantal tonkilometers¹⁷. Het totaal nam in 2009 met 3 miljard af tot 11,5 miljard (-21%). Daarna is er sprake van herstel, tot 12,9 miljard tonkilometer (groei van 12% t.o.v. 2009) in 2014. Vanaf 2008 wordt het aandeel van de Betuweroute steeds groter.

¹⁷ Gemeten tonkilometers van alle goederentreinen door goederenvervoerders (vanaf 2009) o.b.v. tt7006, dus exclusief goederentreinen door aannemers of andere vervoerders

ProRail

III-C: goederentreinen op de grenzen vanaf 2005



Tot 2008 is er sprake van een toenemend aantal goederentreinen op zowel de Oost ↔ West as, als de Noord ↔ Zuid as¹⁸. In 2009 krijgen beide assen te maken met een daling:

- Oost ↔ West: 6.700 treinen minder (-16%) tot 34.200
- Noord ↔ Zuid: 1.500 treinen minder (-12%) tot 11.400
- Totaal: 8.200 goederentreinen op de grenzen minder (-15%) tot 45.600 treinen.

Na 2009 herstel op de Oost ↔ West as: in 2014 in totaal 41.250 goederentreinen (groei van 20%). Het 'record' was 2013 met bijna 41.500 goederentreinen.

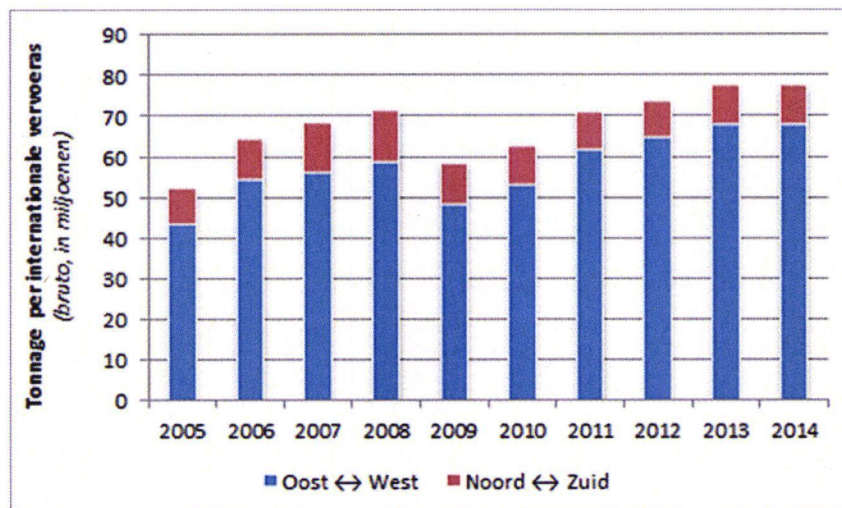
Op de Noord ↔ Zuid as is het aantal goederentreinen door de jaren steeds verder afgenomen. In 2014 reden 9.150 goederentreinen op deze as, bijna 30% minder dan in 2008.

Het totaal aantal goederentreinen op de grenzen is hiermee in 2014 met 10% toegenomen ten opzichte van 2009 tot 50.400. Dit is ca. 3.500 minder dan in 2008.

¹⁸ Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden), transit treinen zorgen voor een dubbel telling omdat deze twee keer een grens passeren; een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is in geen van de jaren een correctie toegepast.

ProRail

III-D: bruto tonnage op de grenzen vanaf 2005



Ook bij het bruto tonnage¹⁹ een jaarlijkse toename tot en met 2008, gevolgd door een daling in 2009. De daling bedroeg:

- Oost ↔ West: 10,1 miljoen ton minder (-17%) tot 48,8 miljoen ton
- Noord ↔ Zuid: 2,8 miljoen ton minder (-22%) tot 9,8 miljoen ton
- Totaal: 12,8 miljoen ton minder op de grenzen (-18%) tot 58,6 miljoen ton.

Ook hier (net als bij de treinaantallen) verschil tussen de beide assen:

- Oost ↔ West: in 2014 19,4 miljoen ton meer (+40%) t.o.v. 2009 tot 68,2 miljoen ton; dit is het hoogst gemeten tonnage sinds het begin van de metingen met Quo Vadis.
- Noord ↔ Zuid: in 2014 0,4 miljoen ton lager dan in 2009, ondanks het verhoogde normgewicht, 9,4 miljoen ton (-4%).
- Totaal: in 2014 19 miljoen ton meer op de grenzen (+32%) t.o.v. 2009 tot 77,6 miljoen ton;

¹⁹ Totaal van alle grensovergangen (exclusief Coevorden), transit treinen zorgen voor een dubbeltelling omdat deze twee keer een grens passeren; een treinpaar tussen Zeeuws Vlaanderen en Duitsland passeert zelfs drie keer de grens; hiervoor is zowel voor geen van de jaren een correctie toegepast. De grensovergangen Sas van Gent en Budel worden niet gemeten met Quo Vadis en krijgen per trein het normgewicht van 300 (t/m 2012; vanaf 2013 650 ton) toegekend, waardoor een onderschatting ontstaat voor deze plaatsen.

ProRail

Colofon

Titel Ontwikkeling goederenverkeer in Nederland; 2014 vergeleken met 2013
Documentnummer EDMS-#3704463-v1
Versie/Datum 23 februari 2015
Status definitief

Van ProRail Vervoer en Dienstregeling, CV/POV
Auteur Ron Demmers
Projectleider
Distributie
Document 150223 Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland_2014 vergeleken met 2013

Autorisatie

gecontroleerd pri
projectleider

paraaf	datum
_____	_____
_____	_____
_____	_____