

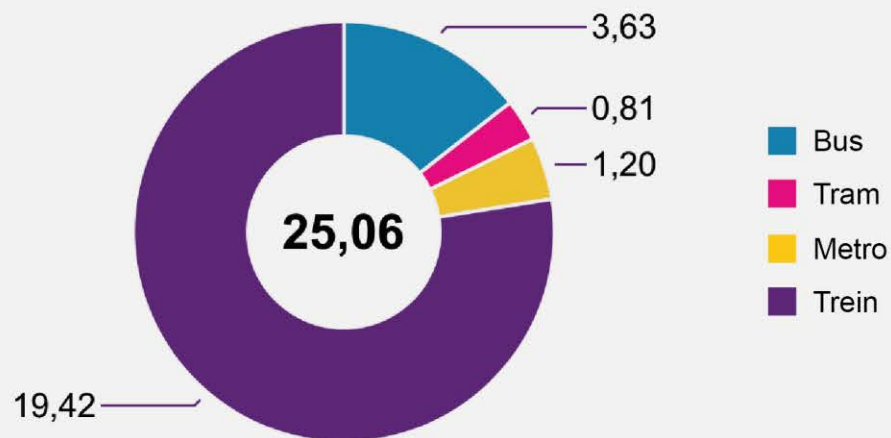


Vervoersmonitor 2019

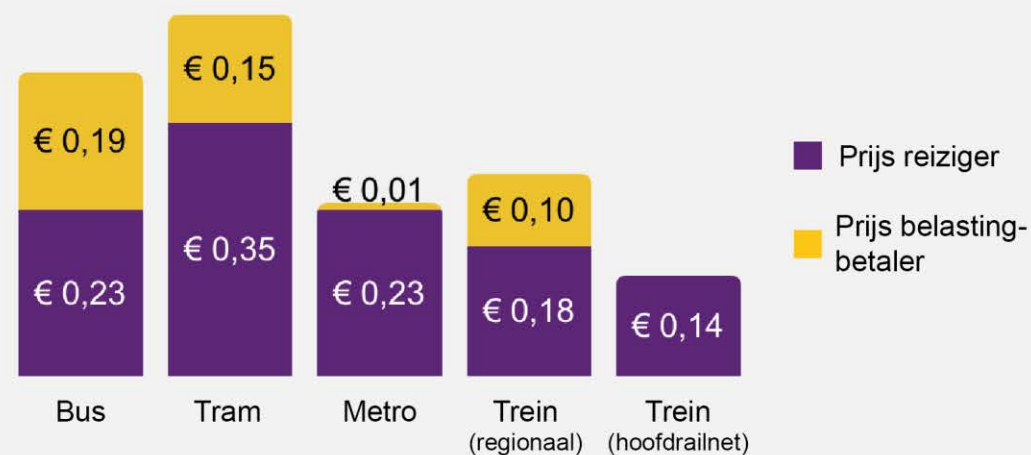


Factsheet Vervoersmonitor 2019

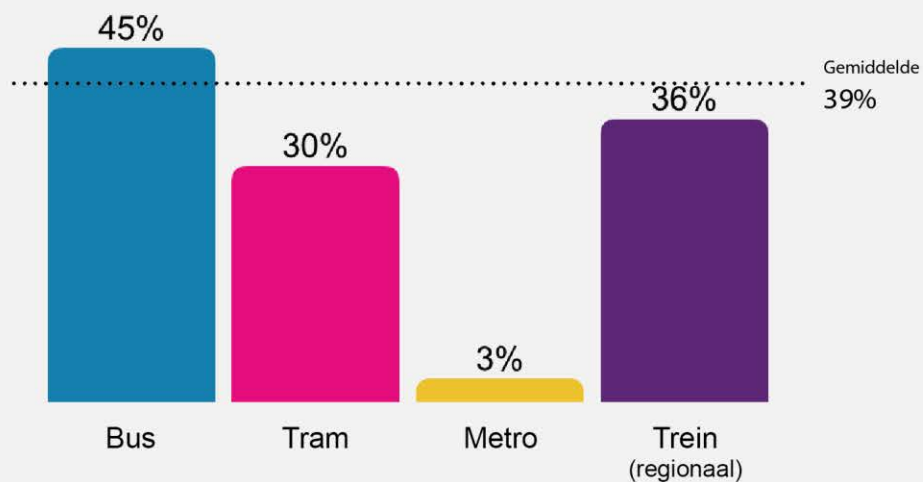
Afgelegde reizigerskilometers (in miljarden)



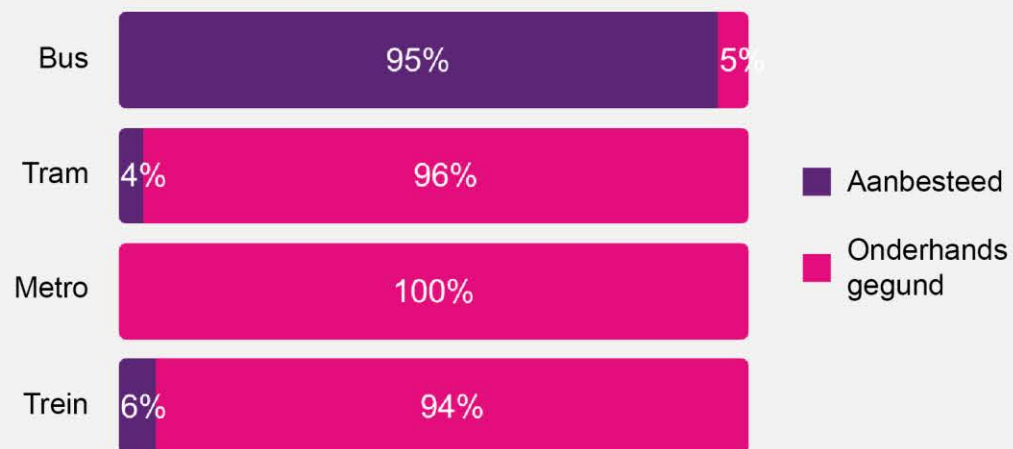
Prijs per kilometer: reiziger vs. belastingbetaler



Subsidiegraad per vervoersmiddel



Aanbesteed vs. onderhands (o.b.v. reizigerskm's)



Inhoudsopgave

1	Over deze monitor	4
2	Personenvervoer	5
2.1	De openbaar vervoersmarkt	5
2.2	Omzet en subsidies	14
2.3	Reizigerskilometers & prijs per reizigerskilometer	20
3	Spoorgoederenvervoer	29
3.1	Overzicht van de markt	29
3.2	Treinkilometers spoorgoederenvervoer	30
3.3	Bruto tonkilometers	31
3.4	Netto tonnen	32
	Bijlage 1: bronnen en deelnemende partijen	34
	Bijlage 2: definities	36

1 Over deze monitor

Als onderdeel van haar werk als markttoezichthouder publiceert de Autoriteit Consument & Markt (ACM) periodiek monitors om cijfermatig inzicht te geven in de markten waarop zij toezicht houdt. De Vervoersmonitor is een visuele weergave van marktontwikkelingen voor de modaliteiten bus, tram, metro en trein en het spoorgoederenvervoer. Het cijfermatige en beschrijvende karakter van deze monitor sluit aan op de andere monitors van de ACM.¹

In deze Vervoersmonitor publiceren wij de belangrijkste cijfers voor de vervoersmodaliteiten bus, tram, metro en trein en het spoorgoederenvervoer. Dit is de eerste publicatie van de Vervoersmonitor en deze Vervoersmonitor vervangt de Spoormonitor van de ACM. De verbreding van spoor naar vervoer is nodig omdat de markt voor openbaar vervoer (OV) in de afgelopen jaren is veranderd: met de opkomst van Mobility as a Service (MaaS) wordt steeds meer gedacht in termen van reizen 'van deur tot deur'. Daarnaast richt het toezicht van de ACM zich op alle OV-modaliteiten die in deze Vervoersmonitor zijn opgenomen.

Om inzicht te verkrijgen in de ontwikkelingen in de OV-markt zijn vragenlijsten uitgestuurd naar alle vervoerders die een of meerdere concessies in beheer hebben. De vervoerders zijn gevraagd naar diverse omzet- en subsidiecijfers per concessie. De gepresenteerde cijfers zijn een sommatie van de aangeleverde cijfers op concessieniveau. De monitor is verder opgebouwd met informatie van ProRail, CROW, CBS en spoorgoederenvervoerders.

De monitor geeft voor het openbaar personenvervoer (hoofdstuk 2) de ontwikkelingen weer over de periode 2015-2019², voor het spoorgoederenvervoer (hoofdstuk 3) wordt een langere periode getoond. Het verschil in tijd tussen de gepresenteerde gegevens en het moment van publiceren is toe te wijzen aan het laat beschikbaar komen van bepaalde gegevens over de OV-sector, en omdat het de eerste publicatie betreft.

De cijfers geven inzicht in het gebruik, de kwaliteit en de prijs van het vervoer. De prijs van het vervoer wordt uitgesplitst in private financiering (de prijs voor "de reiziger") en publieke financiering (de prijs voor "de belastingbetaler").

Met deze monitor geeft de ACM een invulling aan de *no-regret* maatregel³ uit het rapport "Kiezen voor een goed spoor".⁴ De Vervoersmonitor kan worden gebruikt ter ondersteuning voor de evaluatie van marktwerking en/of marktordening. Bij marktordening kan het gaan over door de overheid te maken keuze over het openbaar aanbesteden dan wel onderhands gunnen van OV-concessies.

¹ Zoals de Telecommonitor en de Post- en Pakkettenmonitor.

² De effecten van de coronacrisis zijn daarom nog niet zichtbaar.

³ "Ontwikkel een sector brede onafhankelijke monitor, voor jaarlijkse meting van de prestaties van alle concessies met dezelfde methodiek en in een uniform format, zodat de resultaten met elkaar vergeleken kunnen worden"

2 Personenvervoer

2.1 De openbaar vervoersmarkt

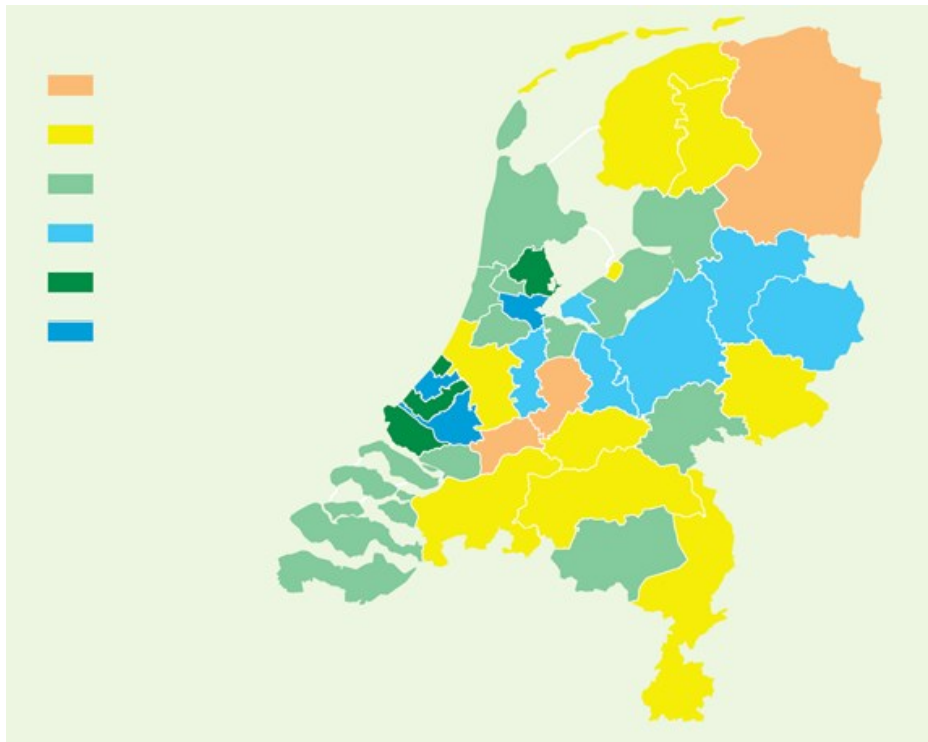
2.1.1 Bevraagde vervoerders in de OV-markt en het aantal concessies per modaliteit

	Trein	Bus	Tram	Metro
Arriva	4	9		
EBS		3		
GVB		1	1	1
HTM		1	1	
Keolis	2	5		
NS	2			
Qbuzz	1	3	1	
RET		1	1	1
Transdev (Connexxion, Hermes)	2	12		
Totaal	11	35	4	2

⁴ ABDTOPConsult, Kiezen voor een goed spoor, Scenario's voor ordening en sturing op het spoor na 2024, 31 maart 2017, zie p. viii.

2.1.2 Verdeling concessiegebieden bus, tram en metro

De OV-markt voor bus, tram, metro en trein is verdeeld in concessies.⁵ Onderstaande kaart geeft de vervoerders en concessiegebieden weer voor bus, tram en metro.



⁵ Verdeling van de markt van bus-, tram- en metroconcessies met actieve vervoerders op 1 januari 2020 (bewerkt van bron: CROW Concessieposter 2020, <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/regionaal-openbaar-vervoer-per-1-januari-2020>).

2.1.3 Verdeling treinconcessies

Deze kaart toont de reizigersvervoerders per lijn/concessie.⁶ De binnenlandse concessies op het spoor worden beheerd door NS, Arriva, Keolis, Qbuzz en Transdev (Connexion). Op het spoor kunnen meerdere vervoerders actief zijn op een traject.



Overzicht Concessies per Vervoerder

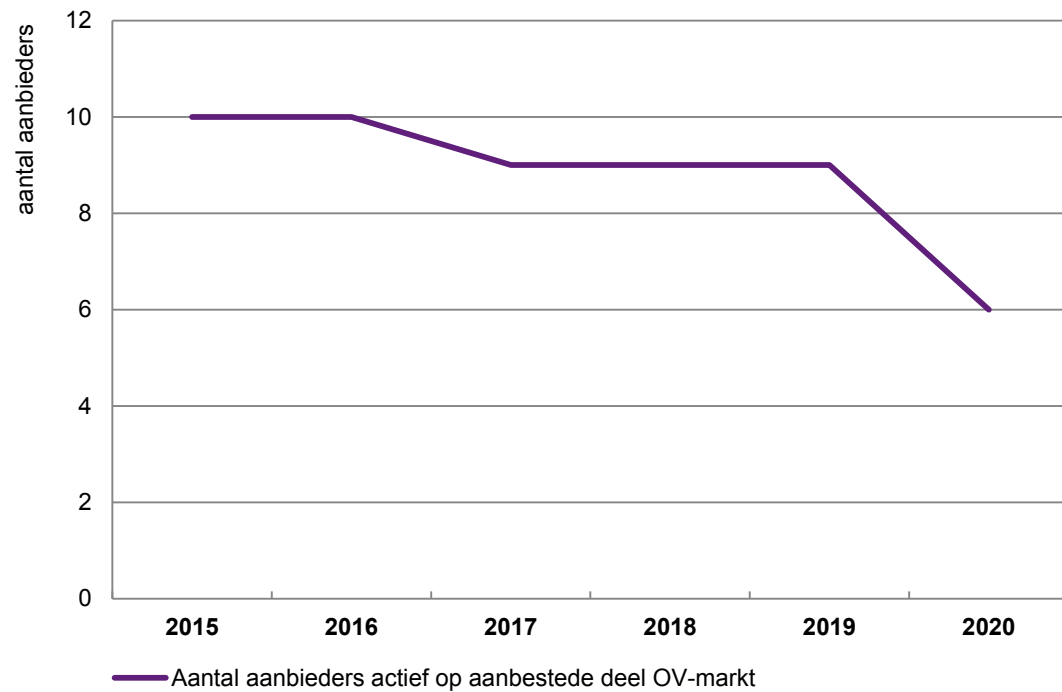
No	Vervoerder	Concessie	Concessieverlener	Looptijd
1	Arriva	Friesland	Provincie Friesland	dec 2010 - dec 2035
2	Arriva	Groningen	Provincie Groningen	dec 2010 - dec 2035
3	Arriva	Groningen - Leeuwarden	Provincie Groningen / Provincie Friesland	dec 2010 - dec 2035
4	Arriva	Vechtdallijnen	Provincie Drenthe / Provincie Overijssel	dec 2012 - dec 2027
5	Arriva	Vechtdallijnen Almelo - Marienberg	Provincie Overijssel	dec 2013 - dec 2027
6	Arriva	OV Limburg	Provincie Limburg	dec 2016 - dec 2031
7	Arriva	Achterhoek / Rivierenland	Provincie Gelderland	dec 2012 - dec 2025
8	Arriva	OV Limburg	Provincie Limburg en Gelderland	dec 2016 - dec 2031
9	Qbuzz	Merwede Lingelijn	Provincie Zuid Holland / Provincie Gelderland	dec 2018 - dec 2026
10	Connexion	Arnhem - Doetinchem	Provincie Gelderland	dec 2012 - dec 2022
11	Connexion	Valleilijn	Provincie Gelderland / Provincie Utrecht	dec 2006 - dec 2021
12	NSR	HRN	Min I&W	jan 2015 - jan 2025
13	NSR	Treindienst Alphen - Gouda	Provincie Zuid-Holland (Abellio NL voert uit)	dec 2016 - dec 2031
14	KeolisNL	Zwen Zwoka	Provincie Overijssel	dec 2017 - dec 2032
15	KeolisNL	Oldenzaal - Zutphen	Provincie Overijssel	dec 2003 - dec 2023
16	DB Regio NRW	Enschede - Glanerbrug grens	Verkeersverbund (Duitsland) i.s.m. Regio Twente	dec 2011 - dec 2026
17	Abellio Rail NRW	Arnhem - Zevenaars grens	Verkeersverbund NRW i.s.m. provincie Gelderland	apr 2017 - dec 2028
18	Keolis D	Venlo - Venlo grens	Verkeersverbund (Duitsland)	dec 2009 - dec 2025
19	Keolis D	Hengelo - Oldenzaal grens	Verkeersverbund (Duitsland)	feb 2018 - dec 2032
20	ZLSM	geen	(stoomtreinmaatschappij)	nvt
21	VSM	geen	(stoomtreinmaatschappij)	nvt

Deze kaart geeft alleen reizigersvervoerders aan waar ProRail toegangsovereenkomsten mee heeft afgesloten. Goederenvervoerders en goederenbaanvakken zijn niet op deze kaart weergegeven. Op grensbaanvakken verleent de NL-overheid geen concessies.

⁶ Bron: ProRail (2019), https://www.prorail.nl/sites/default/files/vervoerders_en_concessies_0.pdf.

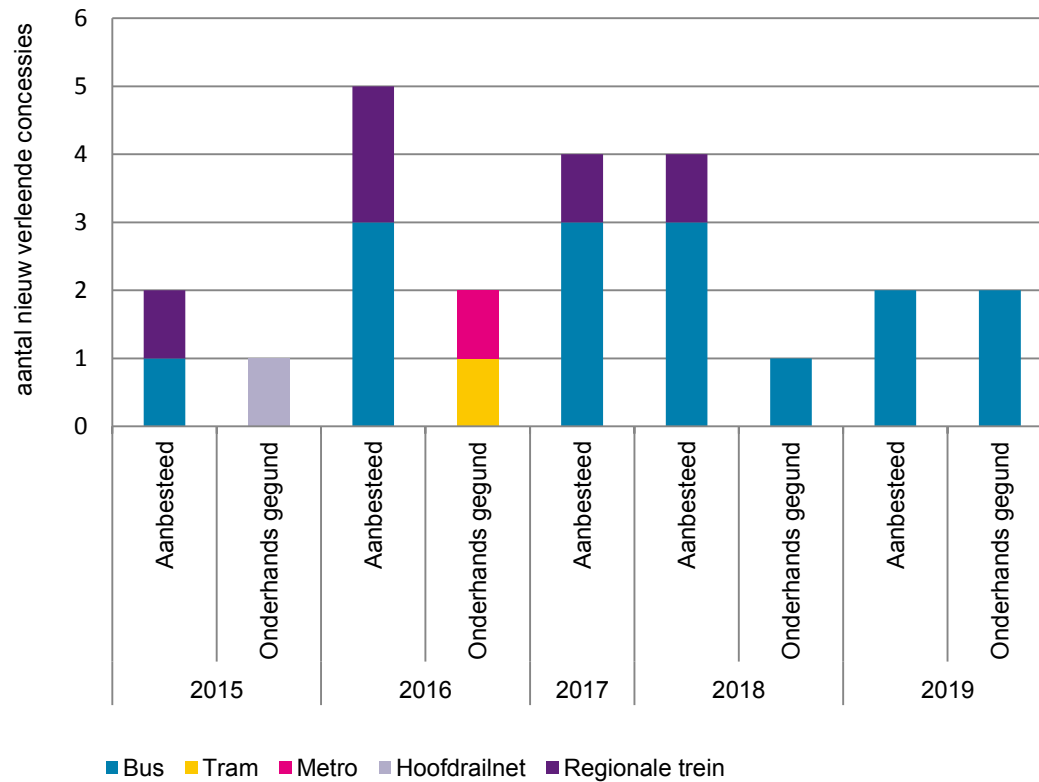
2.1.4 Ontwikkeling aantal vervoerders op het openbaar aanbestede deel OV-markt

Het aantal vervoerders op het openbaar aanbestede deel van de OV-markt is de laatste jaren afgenomen. In 2017 verliet Veolia de markt bij het beëindigen van de treinconcessie Limburg. In 2020 is het aantal aanbieders met drie afgenomen doordat Taxi Centrale Renesse (bezat een busconcessie tot 2019) de markt verliet en het vervoer van HTM (Den Haag) en RET (Rotterdam) in 2019 geheel onderhands werd gegund. Voorheen was een deel van dit vervoer openbaar aanbesteed.



2.1.5 Aantal nieuw verleende concessies

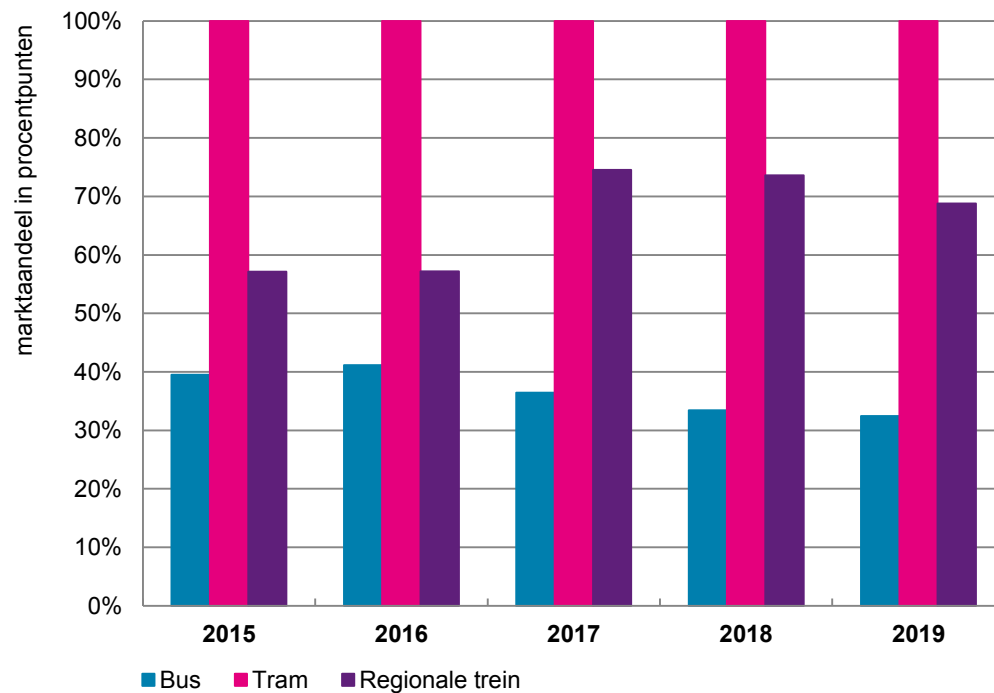
Onderstaand figuur toont het aantal concessies dat in de periode 2015-2019 (op)nieuw openbaar zijn aanbesteed of onderhands zijn gegund.⁷ Het gaat om het jaar waarin de dienstverlening van de betreffende concessie is gestart.



⁷ Bron: CROW Concessieposters 2016-2020, <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/concessieposters>.

2.1.6 Percentage marktaandeel grootste vervoerder aanbestede concessies

Het marktaandeel, gemeten in reizigerskilometers, van de grootste aanbieder daalt voor bus, maar stijgt voor regionale trein.⁸ Voor bus is Transdev de grootste aanbieder met een marktaandeel in 2019 van 32%. De enige openbaar aanbestede tramconcessie is in handen van Qbuzz (Utrecht), die daardoor een marktaandeel heeft van 100%. Voor regionale trein is Arriva de grootste aanbieder met een marktaandeel in 2019 van 69%. De aanzienlijke toename van het marktaandeel van Arriva in 2017 is het gevolg van de relatief grote concessie Limburg, die in december 2016 overging van Veolia naar Arriva.



⁸ Bron reizigerskilometers: CROW (2020), Staat van het regionale openbaar vervoer 2019,

<https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/staat-van-het-regionale-openbaar-vervoer-2019-een>.

2.1.7 Herfindahl-Hirschman-index (HHI) – Regionaal vervoer openbaar aanbesteed

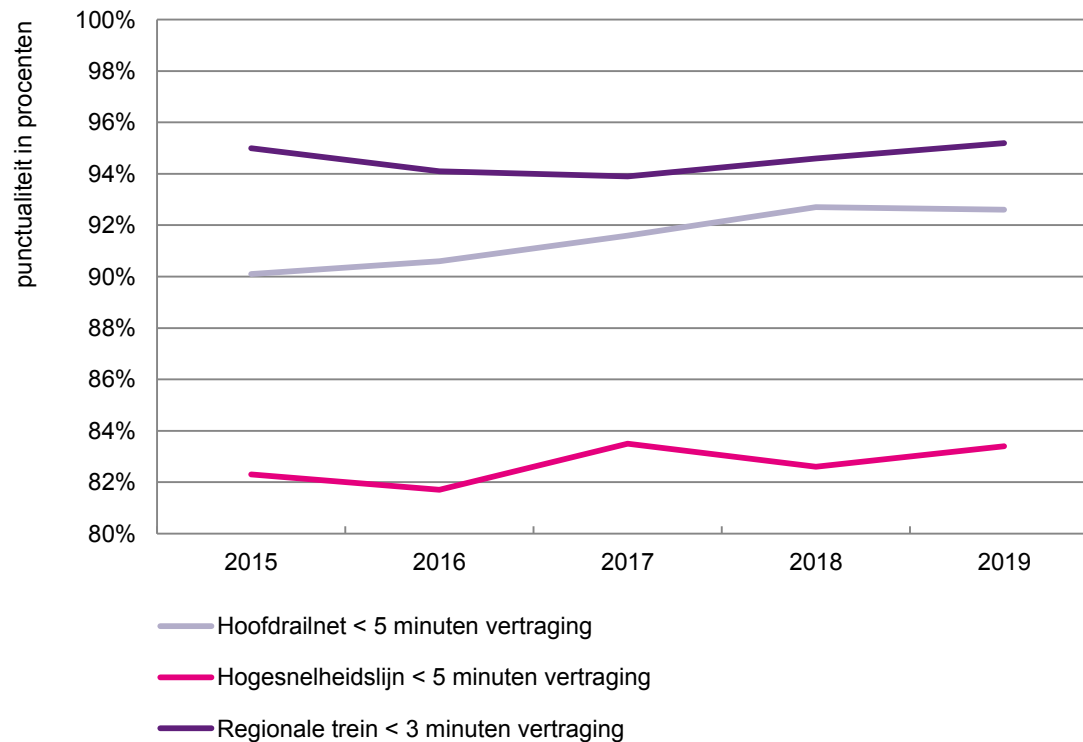
De concentratiegraad van bus, tram en regionale trein in het openbaar aanbestede deel van de markt is een belangrijke indicator voor de mate van spreiding van het aantal aanbieders.⁹ De concentratiegraad is weergegeven volgens de Herfindahl-Hirschman-index (HHI), zijnde de som van de kwadraten van alle marktaandeelen gemeten in reizigerskilometers. De HHI voor regionaal treinverkeer is relatief hoog doordat een groot deel van de regionale treinconcessies wordt ingevuld door Arriva. De concentratiegraad voor regionale trein neemt toe in 2017 doordat de concessie voor Limburg in december 2016 is overgegaan van Veolia naar Arriva. Voor tram is Qbuzz (Utrecht) de enige aanbieder op het openbaar aanbestede deel van de markt. In Rotterdam, Amsterdam en Den Haag is tram onderhands gegund.



⁹ Bron reizigerskilometers: CROW (2020), Staat van het regionale openbaar vervoer 2019, <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/staat-van-het-regionale-openbaar-vervoer-2019-een>.

2.1.8 Kwaliteit - punctualiteit op het spoor

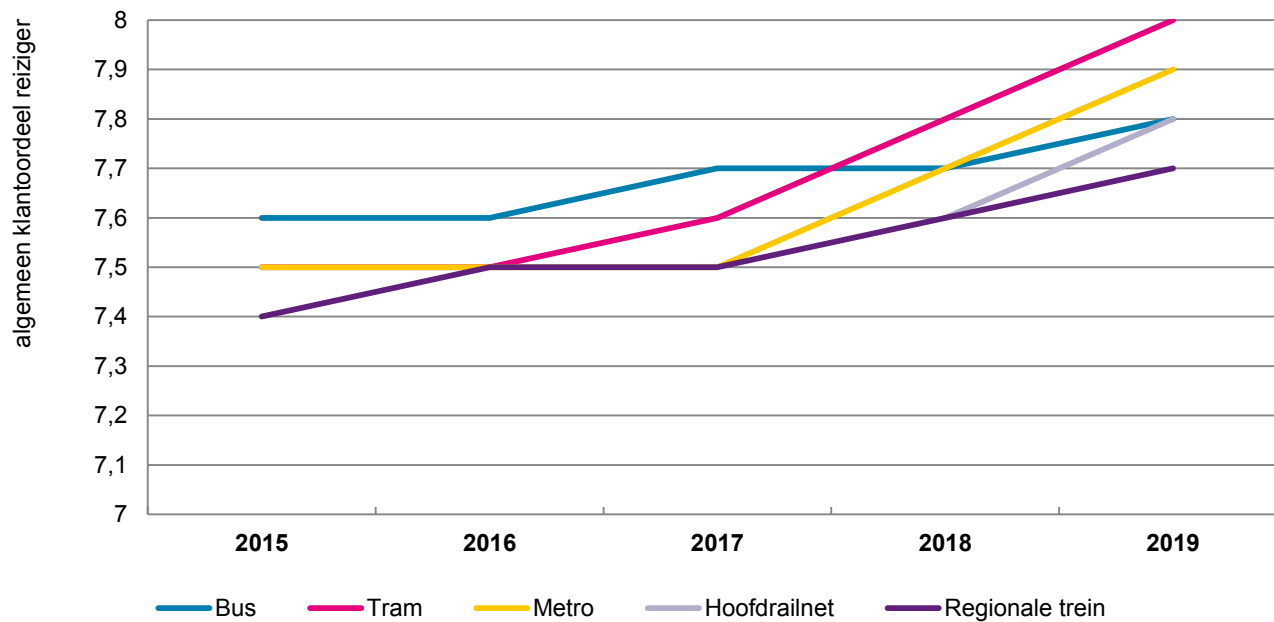
Punctualiteit is een van de indicatoren van de kwaliteit binnen het treinvervoer. Over het algemeen ontwikkelt de punctualiteit op het spoor zich positief. Regionale treinen hebben de hoogste punctualiteit (gemeten als maximaal 3 minuten vertraging), gevolgd door treinen op het hoofdrailnet, en op ruime afstand door treinen op de hogesnelheidslijn. Het gaat om de punctualiteit van treinen die daadwerkelijk hebben gereden, ofwel de uitval van treinen resulteert niet in een lagere punctualiteit.¹⁰ Dit geeft geen volledig beeld van de prestaties op het spoor omdat de reiziger uitval van treinen als negatief zal ervaren.



¹⁰ Bron: ProRail, https://prestaties.prorail.nl/reizigersvervoer/cDU174_Reizigersvervoer.aspx.

2.1.9 Kwaliteit – klantoordeel van de reiziger

De beleving van de reiziger, uitgedrukt in een rapportcijfer, is een indicatie van de kwaliteitsontwikkeling per modaliteit. Het gaat hier om het door het CROW gemeten algemeen klantoordeel.¹¹ Voor alle modaliteiten laat het algemeen klantoordeel van de reiziger een positieve ontwikkeling zien. De onderlinge verschillen zijn niet substantieel: het oordeel over de reis met de tram is het meest positief, gevolgd door een reis met respectievelijk de metro, bus en trein.

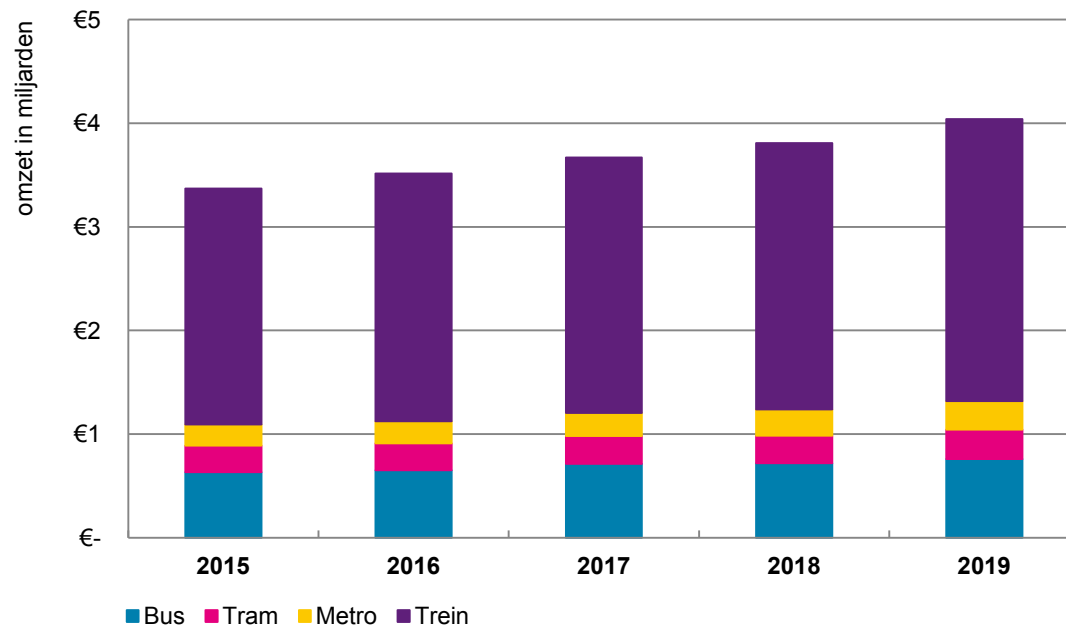


¹¹ Bron: OV-Klantenbarometer van CROW (2020), een landelijk onderzoek waarin reizigers via een enquête (meer dan 100.000 in totaal) naar hun tevredenheid wordt gevraagd, uitgesplitst in verschillende aspecten van kwaliteit binnen het OV, <https://www.ovklantenbarometer.nl/>.

2.2 Omzet en subsidies

2.2.1 Omzet

Onderstaand de ontwikkeling in de totale omzet van het OV waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen vier verschillende modaliteiten. De ACM definieert omzet als alle inkomsten van reizigers die direct zijn gegeneerd uit het vervoer, inclusief de inkomsten uit studenten OV¹². De totale omzet van het openbaar vervoer in 2019 was 4,0 miljard euro. De groei van de totale omzet tussen 2015 en 2019 was 20%. De groei over deze vier jaar voor de verschillende modaliteiten was 20% voor bus, 12% voor tram, 34% voor metro en 20% voor trein.¹³

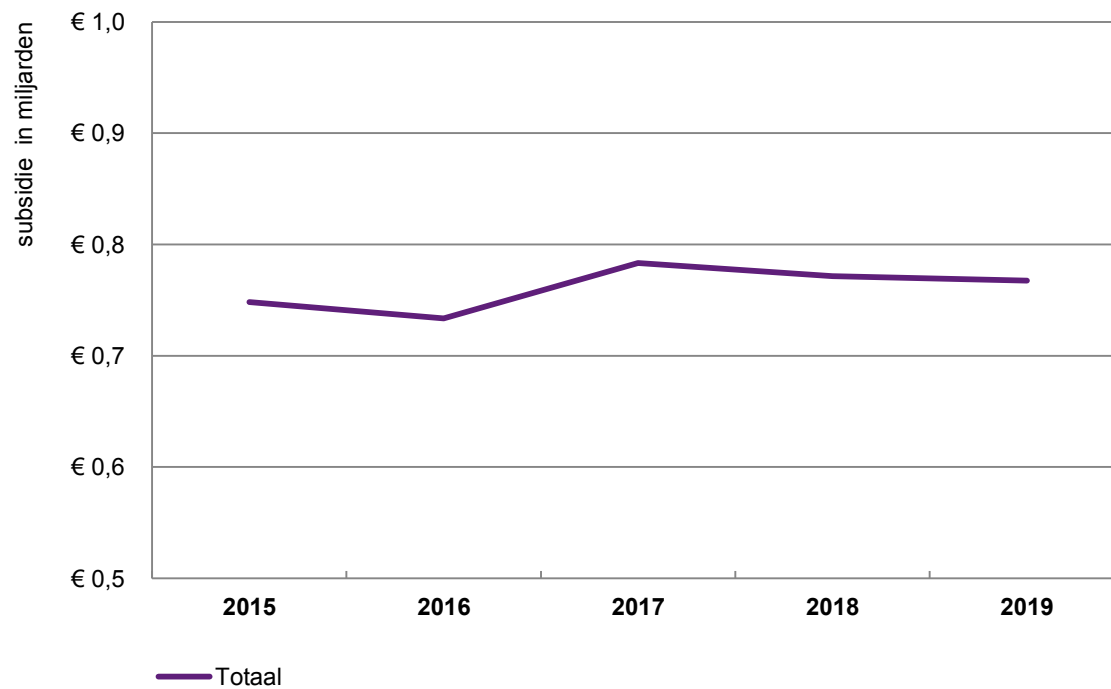


¹² De kwalificatie van studenten OV als omzet, is geen juridisch oordeel van de ACM.

¹³ Bron: antwoorden vervoerders op vragen in het kader van de Vervoersmonitor 2019.

2.2.2 Subsidie – totaal

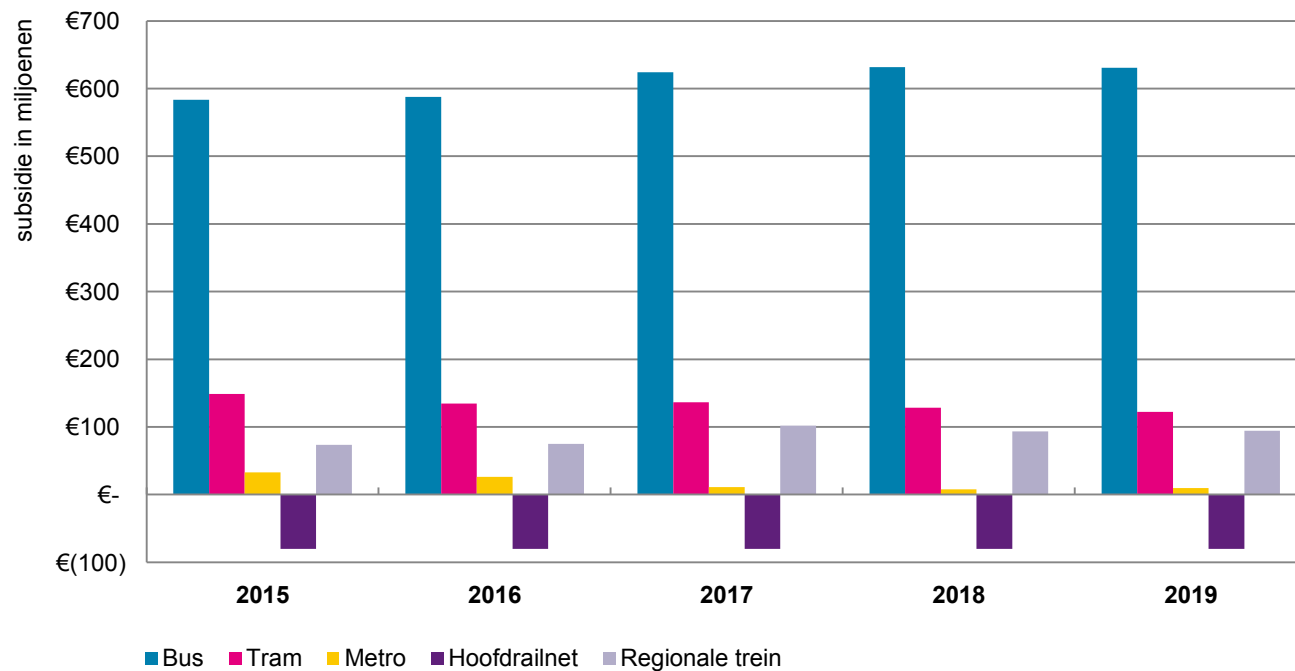
De totale subsidie die concessieverleners aan vervoerders (concessiehouders) betalen voor hun vervoersdiensten.¹⁴ De totale subsidie voor vervoersdiensten (bus, tram, metro en trein) aan OV-bedrijven is tussen 2015 en 2019 met 2,6% toegenomen. Het betreft hier alleen de subsidie voor vervoersdiensten aan vervoerders en dus niet de subsidie voor de infrastructuur aan infrastructuurbeheerders (zoals ProRail).



¹⁴ Bron: antwoorden vervoerders op vragen in het kader van de Vervoersmonitor 2019 en enkele schattingen voor bus, tram en metro door ACM. De schattingen betreffen het toerekenen van de subsidie in Utrecht en Amsterdam aan de verschillende modaliteiten bus, metro en tram naar rato van reizigerskilometers. De subsidie is inclusief de subsidie voor de sociale veiligheid in het OV en bonus/malus, maar exclusief de subsidie voor infrastructuur.

2.2.3 Subsidie

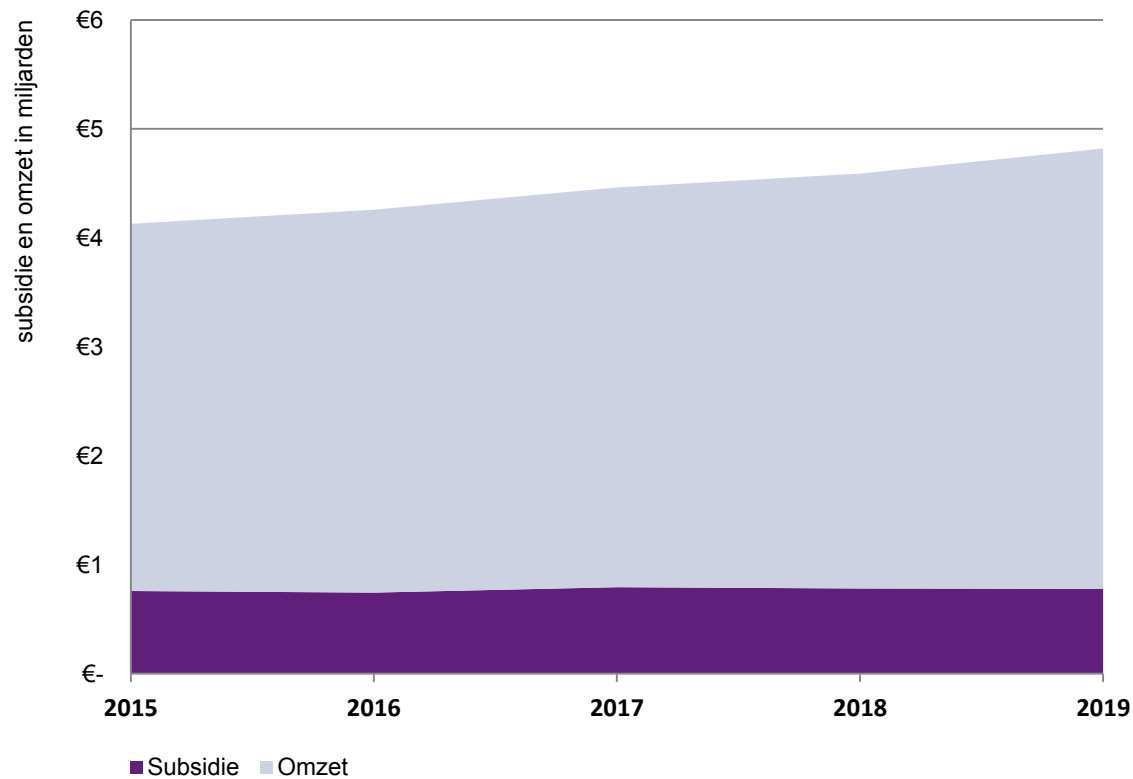
In de vorige paragraaf is vermeld dat de totale subsidie aan OV-bedrijven voor vervoersdiensten licht is toegenomen. Het blijkt dat dit met name het gevolg is van een stijging van de subsidie voor busvervoer met 47 miljoen euro (+8%) en regionale trein met 21 miljoen euro (+29%). De subsidie voor metro en tram is afgenomen met respectievelijk 23 (-70%) en 26 (-18%) miljoen euro.¹⁵ Bij de paragraaf over subsidiegraad (2.2.6) wordt daar nader op ingegaan. Voor het hoofdrailnet is sprake van een concessievergoeding van NS aan de staat van 80 miljoen euro per jaar, weergegeven als een negatieve subsidie. Dit betreft alleen de concessievergoeding en is exclusief de winstuitkering van NS aan de staat.



¹⁵ Bron: antwoorden vervoerders op vragen in het kader van de vervoersmonitor 2019, enkele schattingen voor bus, tram, metro door ACM, enkele schattingen voor bus, tram, metro door ACM.

2.2.4 Verhouding totale omzet en subsidie personenvervoer

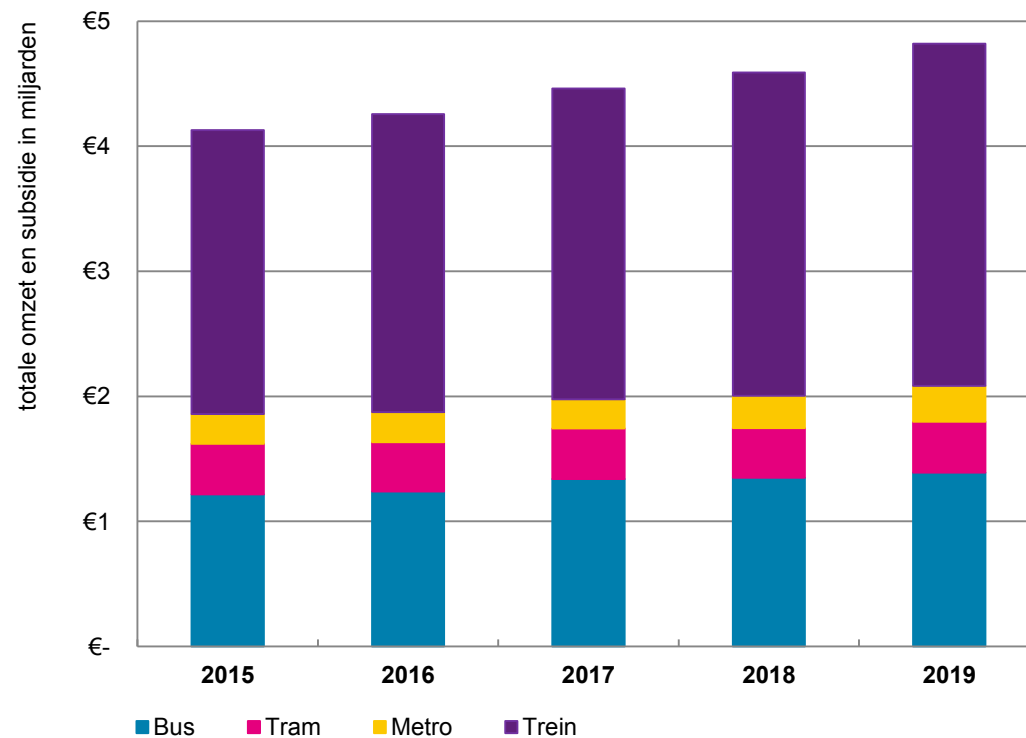
De totale omzet en subsidie voor het openbaar vervoer is tussen 2015 en 2019 gestegen met 17%, van 4,1 naar 4,8 miljard euro. De subsidie stijgt over deze periode met 19 miljoen euro (+3%) licht, de omzet van vervoerders stijgt met 0,7 miljard euro (+20%).¹⁶



¹⁶ Bron: antwoorden vervoerders op vragen in het kader van de Vervoersmonitor 2019.

2.2.5 Omzet plus subsidie per modaliteit

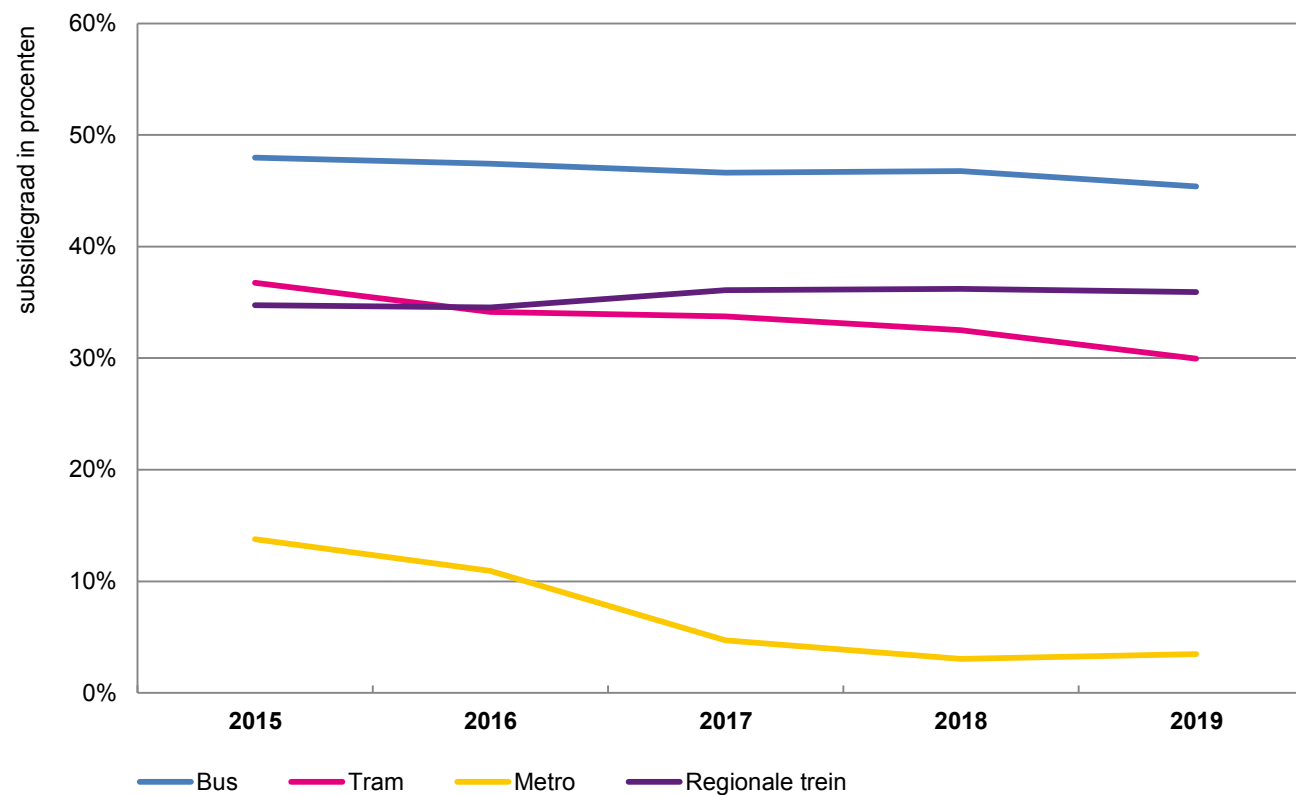
De totale omzet plus subsidie, zoals in de vorige paragraaf weergegeven, is onderverdeeld in de totale omzet plus subsidie per modaliteit. De totale omzet plus subsidie is voor treinvervoer (2,7 miljard euro¹⁷) het hoogste is. Tussen 2015 en 2019 is dat gestegen met 21%. Busvervoer volgt met een omzet plus subsidie van 1,4 miljard euro en een groei van 14%. Daarna volgen tramvervoer met een omzet plus subsidie van 408 miljoen en een groei van 1% en metrovervoer met een omzet plus subsidie van 284 miljoen euro en een groei van 19%.



¹⁷ Hierbij moet worden opgemerkt dat dit inclusief de concessievergoeding is van NS aan de staat van 80 miljoen euro per jaar (negatieve subsidie).

2.2.6 Subsidiegraad - per modaliteit (excl. hoofdrailnet)

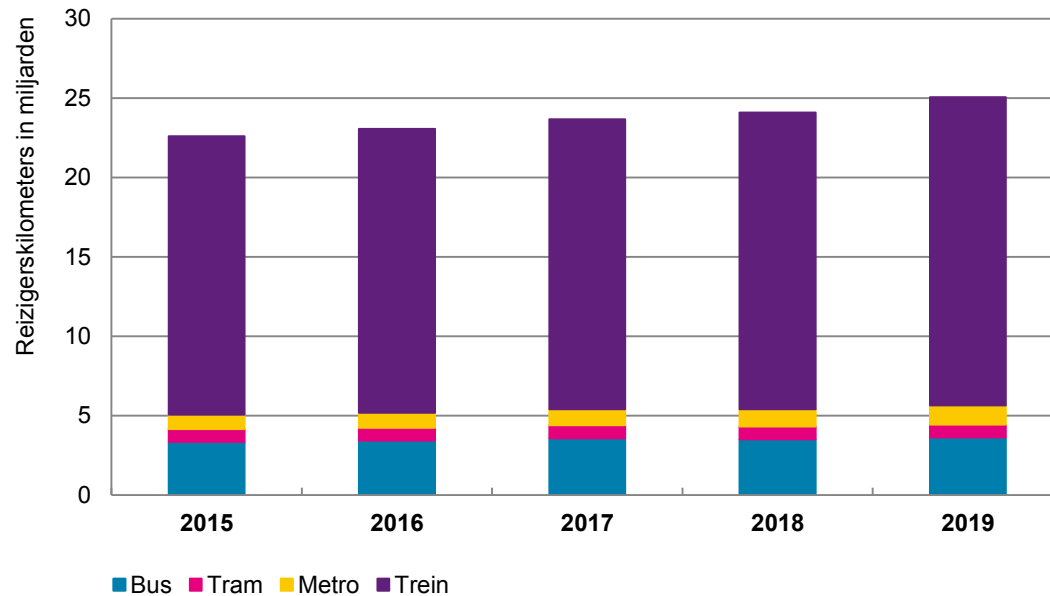
De ACM definieert de subsidiegraad als de verhouding tussen enerzijds subsidie en anderzijds omzet plus subsidie. De subsidiegraad voor bus is met 45% (2019) het hoogste en is tussen 2015 en 2019 licht gedaald met 3%. De subsidiegraad voor regionale trein is 36% (2019) en is tussen 2015 en 2019 met 1% gestegen. De subsidiegraad voor metro is gedaald van 14% in 2015 naar 2% in 2019. Deze daling is het gevolg van een lagere voor de Rotterdamse metro en een negatieve subsidie bij de Amsterdamse metro.



2.3 Reizigerskilometers & prijs per reizigerskilometer

2.3.1 Reizigerskilometers - per modaliteit

Het totale aantal reizigerskilometers voor de OV-modaliteiten gezamenlijk was 25,1 miljard kilometer in 2019 en is de laatste vijf jaar gestaag toegenomen. Veruit de meeste reizigerskilometers werden afgelegd in de trein, waarvan het grootste deel op het hoofdrailnet,¹⁸ en de rest op het regionale spoor.¹⁹ De toename van de reizigerskilometers tussen 2015 en 2019 bedraagt 11%, een gemiddelde jaarlijkse groei van 2,6%. Tussen 2015 en 2019 is het aantal reizigerskilometers in het busvervoer met 9% toegenomen, in de tram met slechts 1%, in de metro met 31% en in de trein met 11%.



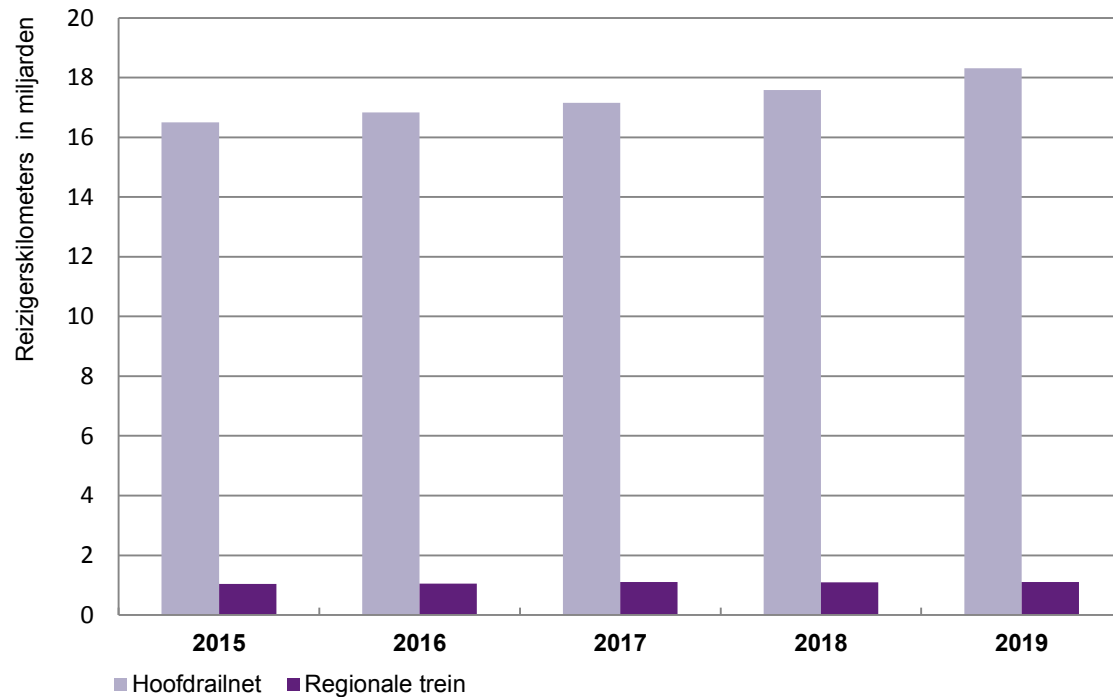
¹⁸ Bron reizigerskilometers hoofdrailnet: antwoorden NS op vragen in het kader van de vervoersmonitor 2019.

¹⁹ Bron reizigerskilometers regionale concessies: CROW (2020), Staat van het regionale openbaar vervoer 2019,

<https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/staat-van-het-regionale-openbaar-vervoer-2019-een>.

2.3.2 Reizigerskilometers – hoofdrailnet vs. regionale trein

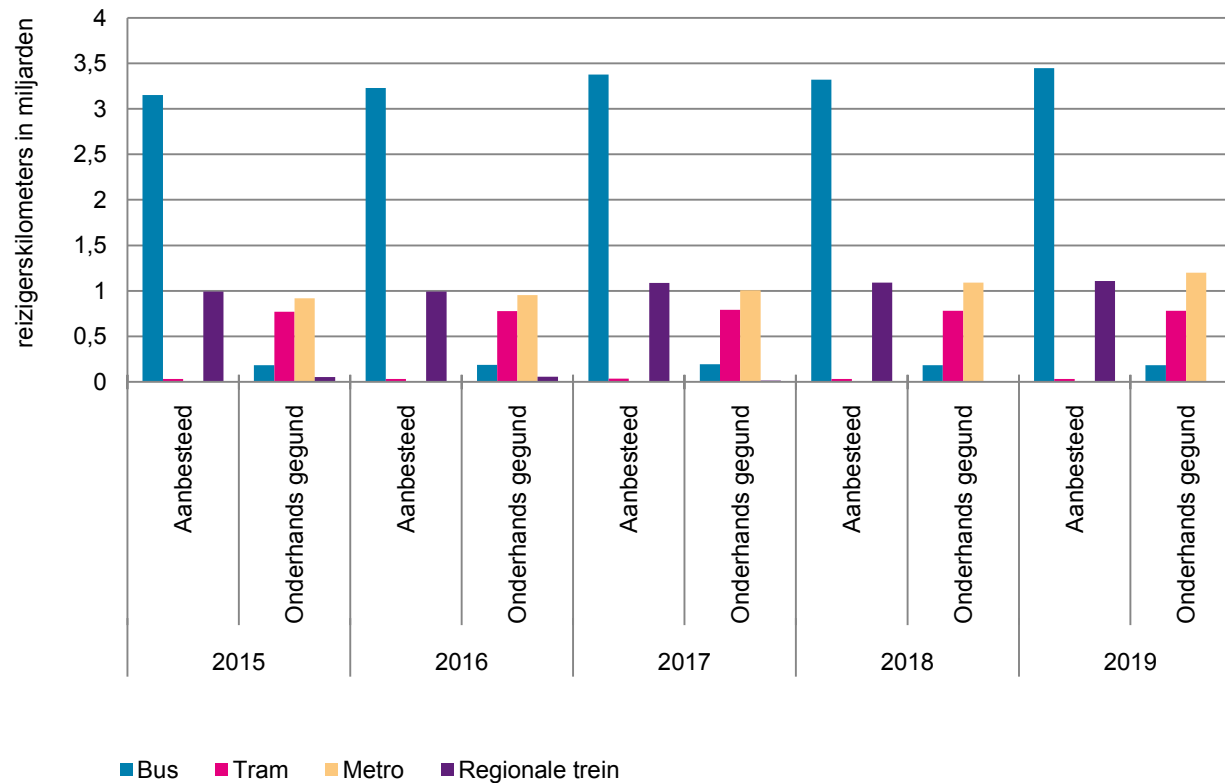
Het aantal treinreizigerskilometers, onderverdeeld naar hoofdrailnet en regionaal treinvervoer, neemt gestaag toe: voor regionale trein(6%) en hoofdrailnet (11%). De vervoerder op het hoofdrailnet is NS. Vervoerders met regionale concessies zijn Arriva, Keolis, Qbuzz, Transdev (Connexxion, Breng) en NS. Het aantal reizigerskilometers in 2019 was op het hoofdrailnet 18,3 miljard²⁰ en op het regionale spoor 1,1 miljard. Daarmee is het aandeel reizigerskilometers op het hoofdrailnet 94% en op het regionale spoor 6% van het totale aantal treinreizigerskilometers.

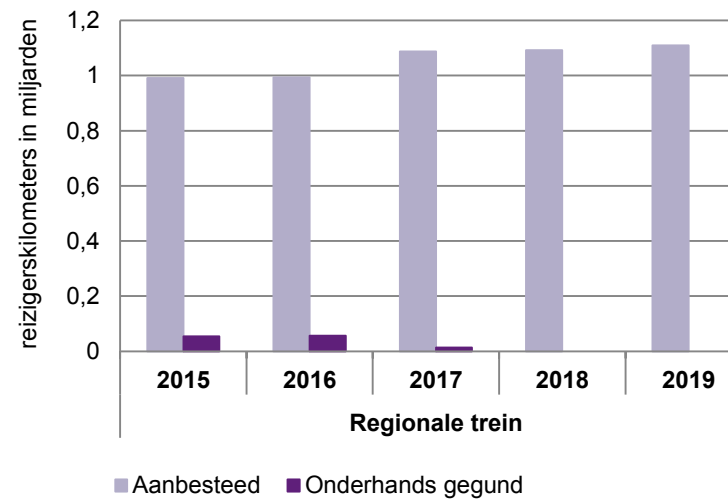
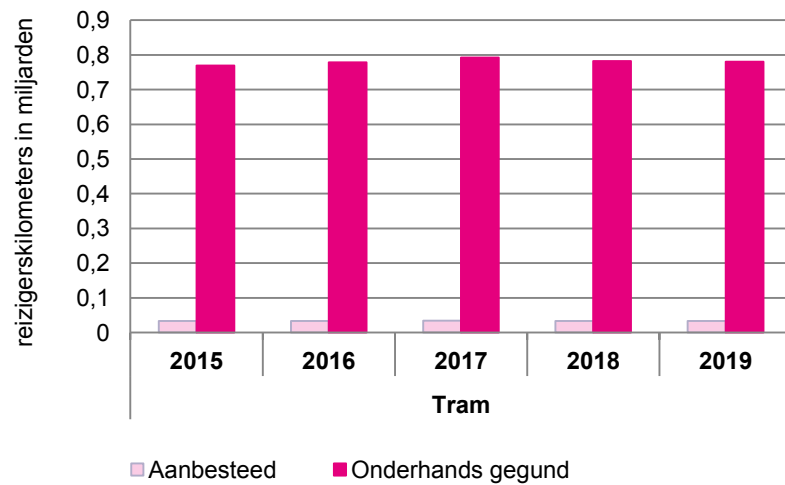
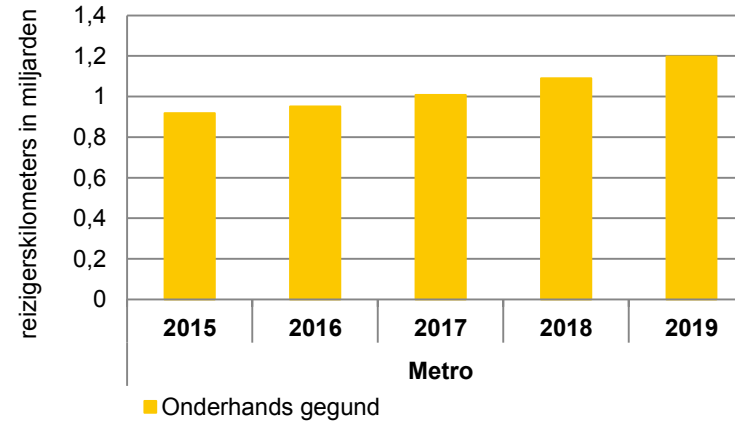
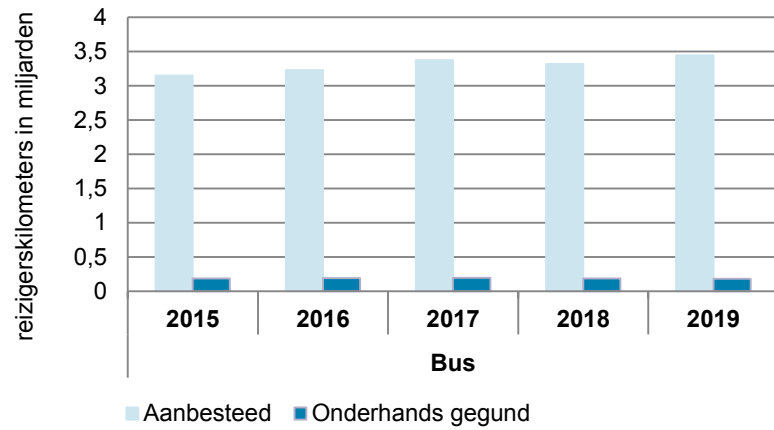


²⁰ Exclusief reizigerskilometers van Thalys.

2.3.3 Reizigerskilometers – openbaar aanbesteed vs. onderhands gegund

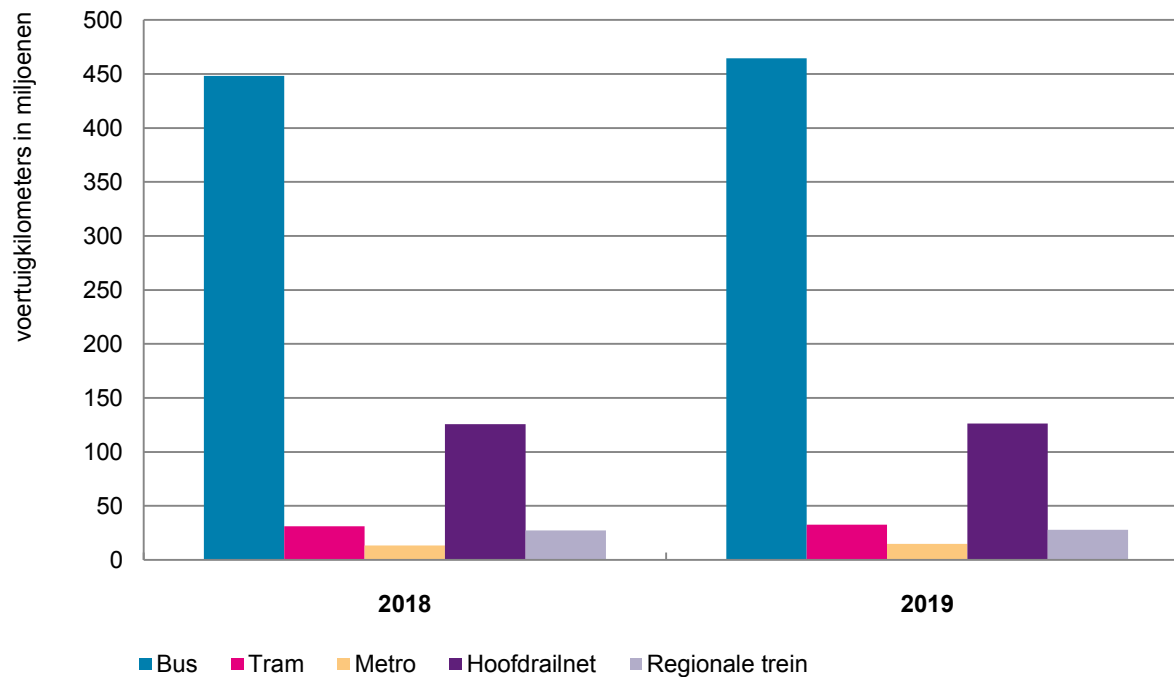
Onderstaande figuren geven voor vier modaliteiten weer welk deel van het OV openbaar is aanbesteed en welk deel onderhands gegund is op basis van reizigerskilometers. Van het busvervoer is 95% openbaar aanbesteed. De overige 5% reizigerskilometers zijn gemaakt in onderhands gegunde busdiensten van GVB, RET en HTM. Van het tramvervoer is 96% onderhands gegund, de overige 4% zijn reizigerskilometers gemaakt in de tram van de openbaar aanbesteede tramdienst in Utrecht. Al het metrovervoer (GVB in Amsterdam en RET in Rotterdam) is onderhands gegund. Het deel van het OV (exclusief hoofdrailnet) dat is aanbesteed in termen van reizigerskilometers, is in 2019 68%. Dit percentage is over de jaren 2015-2019 nagenoeg gelijk gebleven.





2.3.4 Voertuigkilometers

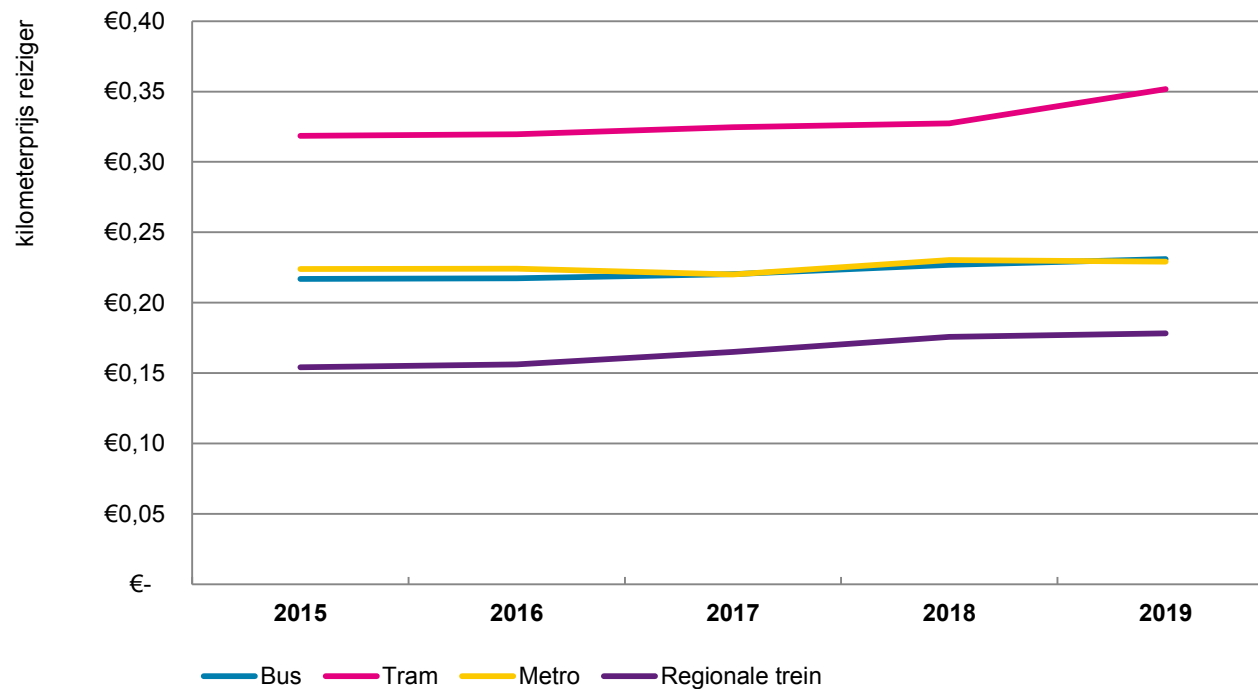
Voertuigkilometers (of dienstregelingskilometers)²¹ zijn de kilometers die worden afgelegd door bus-, tram, metro- en treinvoertuigen. Busvervoer kent een relatief hoog aantal voertuigkilometers. Ondanks dat het treinvervoer op het hoofdrailnet een veel groter aantal reizigerskilometers kent dan busvervoer, is het aantal voertuigkilometers op het hoofdrailnet lager. Een gevolg van het veel hogere aantal reizigers per voertuig bij trein ten opzichte van bus.



²¹ Bron: CROW (2020), Staat van het regionale openbaar vervoer 2019, <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/staat-van-het-regionale-openbaar-vervoer-2019-een>.

2.3.5 Omzet per reizigerskilometer

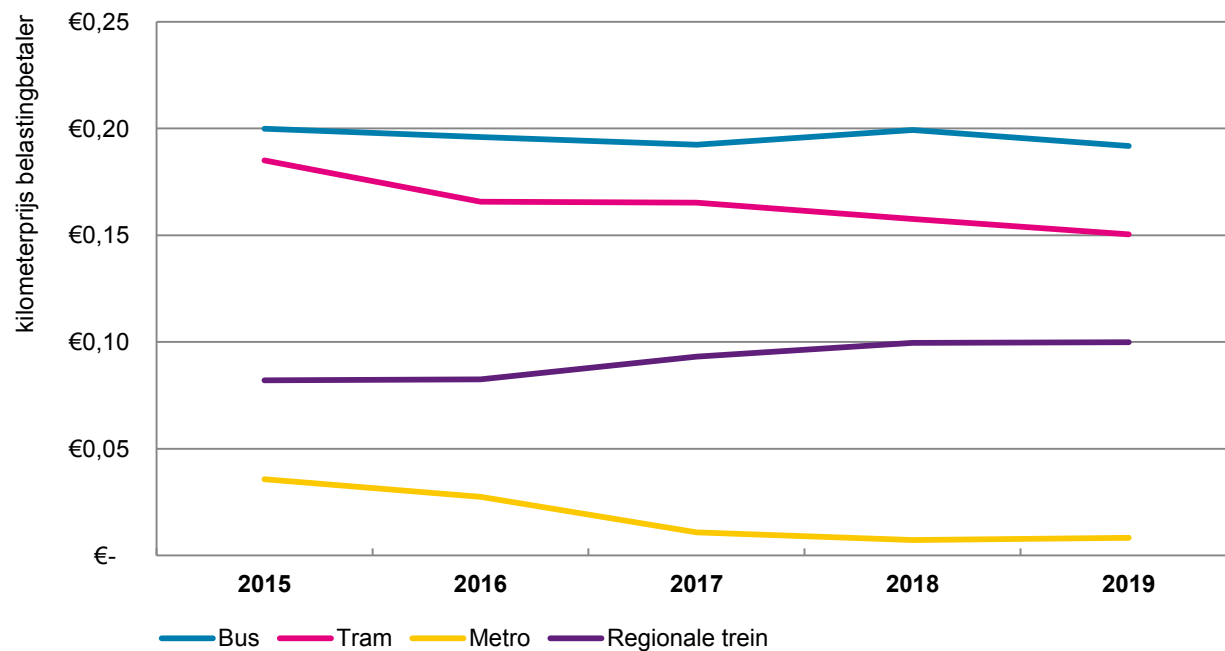
De ACM definieert de prijs voor de reiziger als de totale omzet gedeeld door het totale aantal reizigerskilometers.²² Hier gaat het steeds om het gewogen gemiddelde van verschillende vervoerders. Uit de gegevens blijkt dat regionale trein de laagste prijs per reizigerskilometer heeft. Dit ligt voor de hand omdat het gemiddeld gaat om reizen over een langere afstand. Bij metro stijgt de prijs over 2015-2019 met 2% slechts zeer gering. Bij bus en tram is sprake van een prijsstijging van respectievelijk 6% en 10%. Bij regionale trein stijgt de prijs met 16%. Ter vergelijking, de prijs per reizigerskilometers op het HRN was in 2019 afgerond €0,14.



²² Bruto kosten concessies (concessies waar de omzet, opbrengst van reizigers, naar de concessieverlener vloeit) zijn in deze berekening niet meegenomen. Dit betreft slechts enkele concessies.

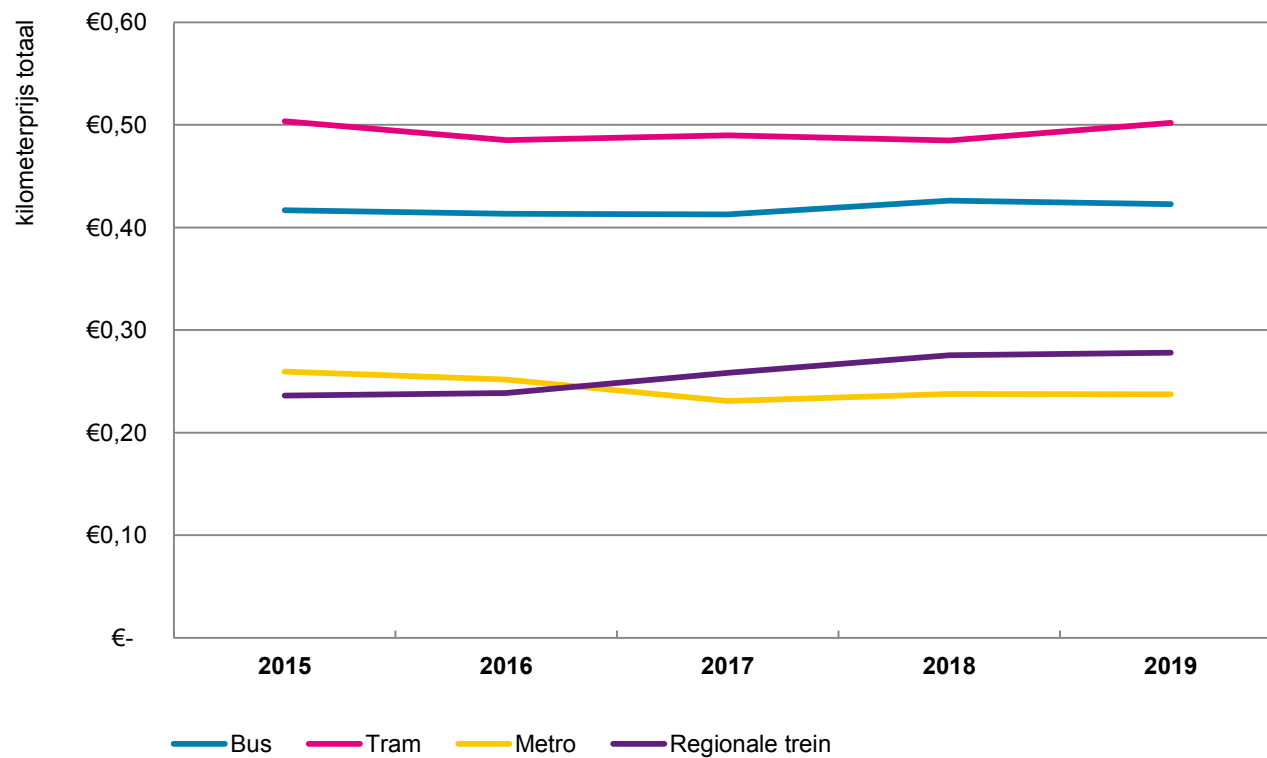
2.3.6 Subsidie per reizigerskilometer

De subsidie per reizigerskilometer is de prijs die de belastingbetaler, via subsidie, uiteindelijk betaalt per reizigerskilometer. De subsidie per reizigerskilometer is het hoogst voor bus en tram met respectievelijk 19 en 15 eurocent per reizigerskilometer. Voor bus blijft subsidie per reizigerskilometer over de periode 2015 tot en met 2019 vrijwel gelijk. Voor tram is sprake van een daling van 17 en 15 eurocent. Voor regionaal spoor is sprake een toename van de subsidie van 8 naar 10 eurocent per reizigerskilometer. Voor metro daalt de subsidie van 3 naar 1 eurocent per reizigerskilometer.



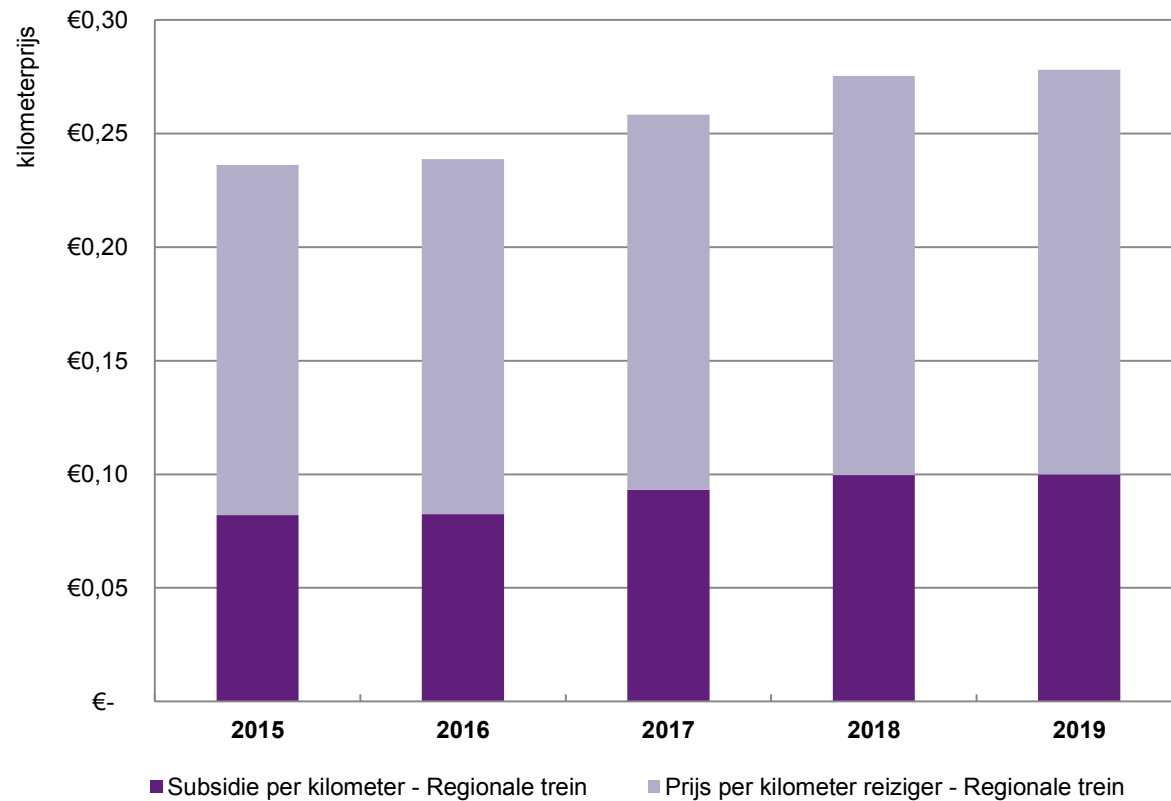
2.3.7 Omzet plus subsidie per reizigerskilometer

De omzet plus subsidie per reizigerskilometer is de totaalsom van de in de twee voorgaande paragrafen getoonde ontwikkeling van omzet en subsidie per reizigerskilometer. Voor bus en tram blijft de totale 'prijs' (voor de reiziger en de belastingbetaler) vrijwel gelijk. Voor metro is sprake van een lichte daling en voor regionale trein van een lichte stijging van de totale 'prijs'. Ter vergelijking, de omzet plus subsidie per reizigerskilometers op het HRN was in 2019 afgerond €0,14.



2.3.8 Prijs per reizigerskilometer - regionale trein

De totale prijs per reizigerskilometer voor regionale trein is hieronder uitgesplitst in de subsidie en de prijs per kilometer. Beide onderdelen zijn in voorgaande paragrafen separaat behandeld.



3 Spoorgoederenvervoer

3.1 Overzicht van de markt

3.1.1 Actieve spoorgoederenvervoerders in 2019 inclusief marktaandelen en Herfindahl-Hirschman-index (HHI)

In de tabel zijn de 17 actieve spoorgoederenvervoerders²³ op het Nederlandse spoor in 2019 weergegeven met de bijbehorende gezamenlijke marktaandelen op basis van bruto tonkilometers.²⁴ DB Cargo is veruit de grootste spoorgoederenvervoerder, met een marktaandeel van [45-50]%. De bijbehorende Herfindahl-Hirschman-index (HHI) op basis van bruto tonkilometers is 0,226.

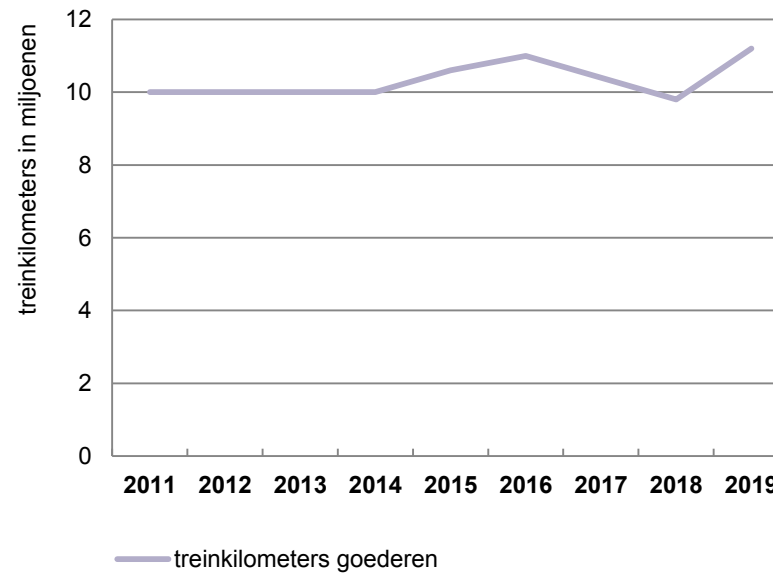
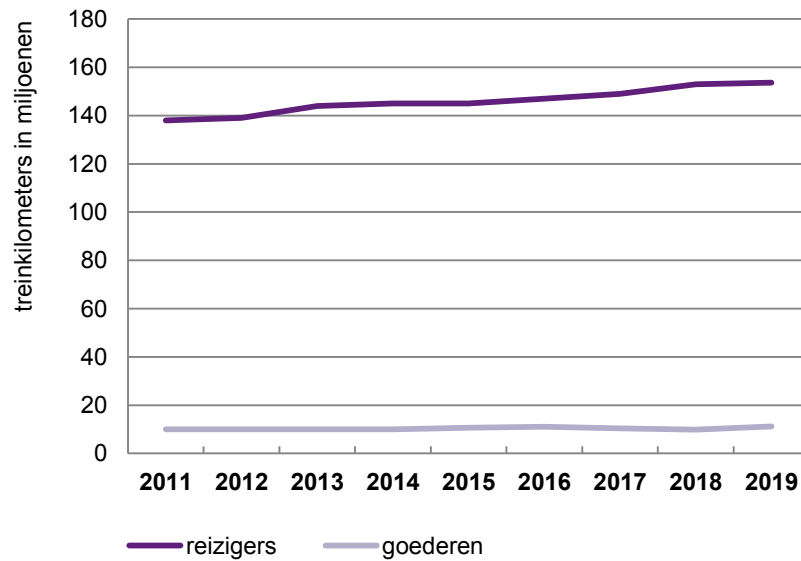
Marktaandeel < 1 %	Marktaandeel 1 -5 %	Marktaandeel 5-10 %	Marktaandeel > 10 %
Rail Transport Service GmbH	Crossrail Benelux N.V.	Captrain Netherlands B.V.	DB Cargo Nederland N.V.
TX Logistik AG	RheinCargo GmbH & Co KG	LTE Netherlands B.V.	
Bentheimer Eisenbahn AG	Kombirail Europe B.V.	Rotterdam Rail Feeding B.V.	
HSL Netherlands	SBB Cargo Deutschland GmbH	Lineas Group N.V.	
Railtraxx N.V.	Rail2U B.V.	RTB Cargo Netherlands B.V.	
	Rail Force One B.V.		
Gezamenlijk: 2 %	Gezamenlijk: 15%	Gezamenlijk: [35-40]%	[45-50]%

²³ Dit zijn spoorgoederenvervoerders die daadwerkelijk kilometers hebben gereden op het Nederlandse spoor.

²⁴ Bron bruto tonkilometers: antwoorden ProRail op vragen in het kader van de Vervoersmonitor 2019.

3.2 Treinkilometers spoorgoederenvervoer

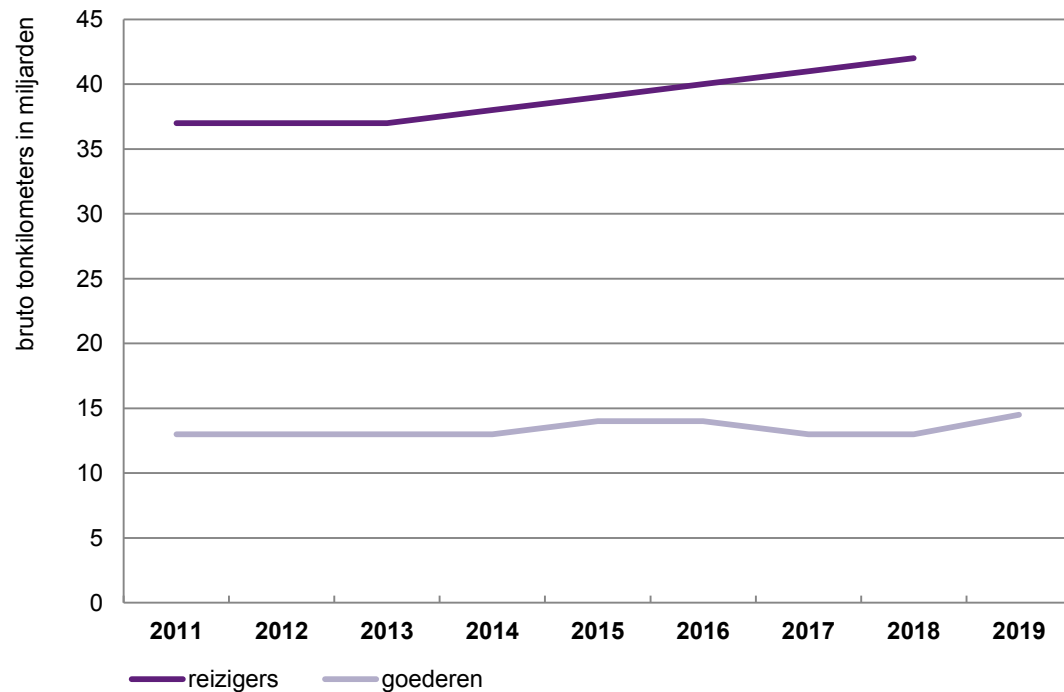
Onderstaande figuren geven het aantal gereden treinkilometers weer over de periode 2011-2019.²⁵ Het aantal treinkilometers voor personenvervoer ligt een stuk hoger dan die voor het goederenvervoer, 153,6 miljoen om 11,2 miljoen. Ongeveer 93% van de treinkilometers worden door personenvervoerders gereden. Het totaal aantal gereden treinkilometers toont een licht stijgende trend.



²⁵ Bron: jaarverslagen ProRail (2011-2018), antwoorden ProRail op vragen in het kader van de Vervoersmonitor 2019.

3.3 Bruto tonkilometers

De ontwikkeling van het aantal bruto tonkilometers voor reizigers- en goederentreinen laat voornamelijk voor reizigers een stijgend trend zien:²⁶ Bruto tonkilometers worden zo berekend dat een trein met een gewicht van 100 ton die 10 kilometer over het spoor rijdt, staat voor 1000 tonkilometer. Het gaat om het bruto tonnage, ofwel voor goederentreinen het gewicht van de trein plus lading. Voor reizigerstreinen, die ter referentie zijn opgenomen, stijgt het aantal tonkilometers in de periode 2015-2018 met 8% vooral als gevolg van gemiddeld genomen grotere en dus zwaardere treinen. Voor goederen is sprake van een zeer geringe groei in tonkilometers.

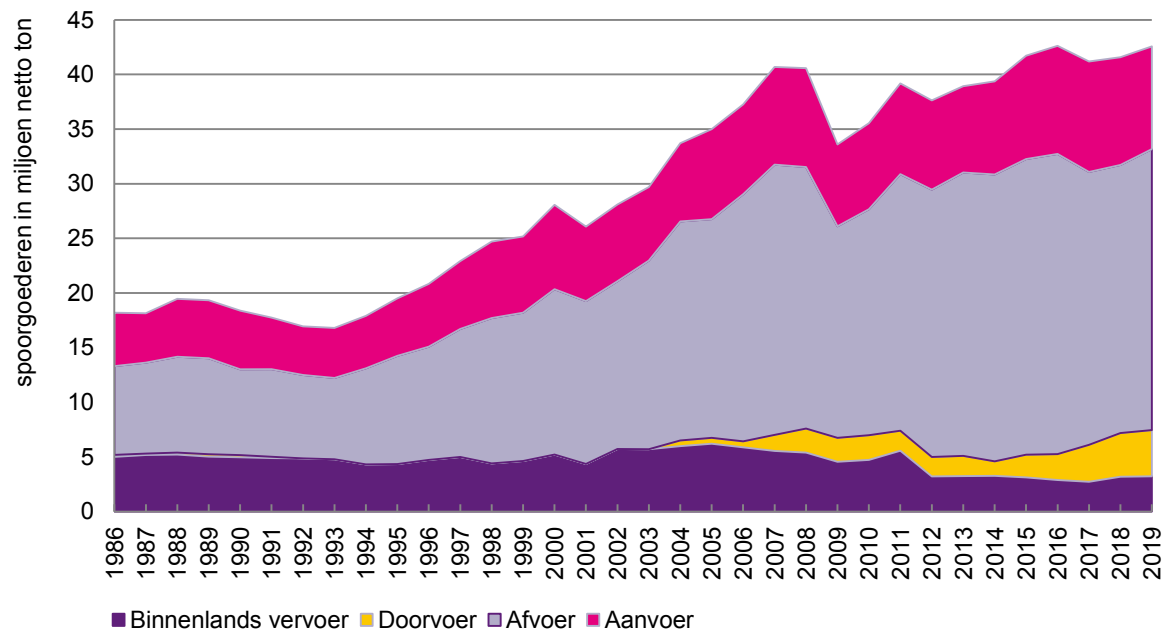


²⁶ Bron: jaarverslagen ProRail (2011-2018), antwoorden ProRail op vragen in het kader van de Vervoersmonitor 2019.

3.4 Netto tonnen

3.4.1 Ontwikkeling spoorgoederenvervoer

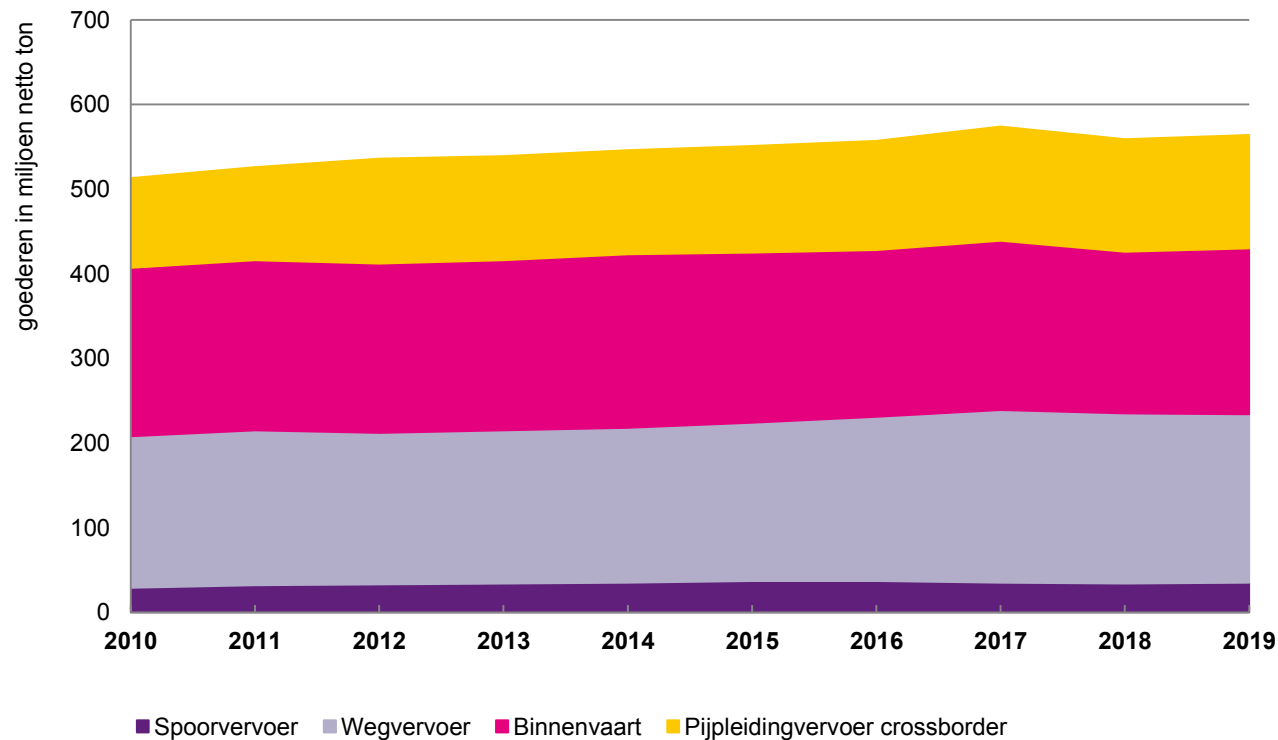
Het volume, in miljoenen netto tonnen, van spoorgoederenvervoer ontwikkelt zich positief.²⁷ Netto betekent dat het alleen gaat om de lading en dus niet om het gewicht van de trein zelf. In de periode medio jaren '90 tot en met 2008 is het aantal netto tonnen ruim verdubbeld. In de periode daarna is het spoorgoederenvolume per saldo nagenoeg gelijk gebleven. In 2019 werd 42,6 miljoen ton goederen per trein vervoerd. De figuur toont de onderverdeling van het volume in verschillende stromen; binnenlands vervoer, aanvoer (goederen die naar Nederland gaan), afvoer (goederen die Nederland verlaten) en doorvoer. Het grootste deel betreft afvoer van goederen, met name afvoer vanuit de Rotterdamse haven.



²⁷ Bewerkte grafiek. Bron: CBS (2020), <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/goederen/spoor/vracht>.

3.4.2 Vergelijking met andere modaliteiten

Het volume van getransporteerde goederen over verschillende modaliteiten groeit licht, maar de verhouding tussen de modaliteiten blijft nagenoeg gelijk.²⁸ Hieronder zijn de modaliteiten spoor, pijpleiding grensoverschrijdend, binnenvaart en wegvervoer opgenomen omdat deze modaliteiten deels substituten zijn van spoorgoederenvervoer, ofwel deels in concurrentie staan met spoorgoederenvervoer. De modaliteiten zeevervoer en luchtvaart (luchtvracht) zijn weggelaten, omdat deze vooral complementen zijn van spoorgoederenvervoer.



²⁸ Bron: CBS StatLine (15 juli 2020), <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83101NED/table>.

Bijlage 1: bronnen en deelnemende partijen

Onderwerp	Gegevens	Organisatie
Reizigersvervoer	Omzet Subsidies Overige elementen voor RMMS/IRG-Rail verantwoording ²⁹	Arriva
		EBS
		GVB
		HTM
		Keolis
		Qbuzz
		RET
		Transdev (Connexion, Hermes)
	Omzet Subsidies Reizigerskilometers hoofdrailnet Dienstregelingskilometers hoofdrailnet Overige elementen voor RMMS/IRG verantwoording	NS

²⁹ RMMS betreft een jaarlijkse vragenlijst van de Europese Commissie die de ACM voor Nederland beantwoordt. IRG-Rail (Independent Regulators Group – Rail) kent ook een jaarlijkse vragenlijst die de ACM voor Nederland beantwoordt.

	Concessie informatie (concessieposters) Reizigerskilometers (regionaal OV) Dienstregelingskilometers OV-Klantenbarometer	CROW
Spoor algemeen	Treinkilometers Bruto ton kilometers Overige elementen voor RMMS/IRG verantwoording	ProRail
Goederenvervoer	Netto ton kilometers Bruto ton kilometers Overige elementen voor RMMS/IRG verantwoording	<p>Captrain Netherlands B.V.</p> <hr/> <p>DB Cargo Nederland N.V.</p> <hr/> <p>Kombirail Europe B.V.</p> <hr/> <p>Rotterdam Rail Feeding B.V.</p> <hr/> <p>Rail Force One B.V.</p> <hr/> <p>Railtraxx N.V.</p> <hr/> <p>RTB Cargo Netherlands B.V.</p> <hr/> <p>Duisport rail GmbH</p> <hr/> <p>HSL Netherlands</p> <hr/> <p>Lineas Group N.V.</p> <hr/> <p>LTE Netherlands B.V.</p> <hr/> <p>Rail Transport Service GmbH</p>

Bijlage 2: definities

reizigerskilometer	Transport van één passagier over een afstand van één kilometer.
regionale treinen	Treinen die niet op het hoofdrailnet rijden.
omzet	Inkomsten uit betalingen van reizigers voor vervoersdiensten, inclusief inkomsten uit het studentenreisrecht. Andere inkomsten, zoals opbrengsten van catering, stationsdiensten en overige diensten worden niet meegeteld.
subsidie	Alle financiële compensatie die door de concessieverlener wordt verstrekt voor de in de concessie beschreven diensten; inclusief bonus-malus en subsidie voor sociale veiligheid, maar exclusief subsidie voor infrastructuur.
treinkilometers	Meeteenheid voor de beweging van één trein over één kilometer. De gebruikte afstand, is de afstand die ook werkelijk gereden is.
nationaal goederenvervoer	Goederenvervoer dat uitsluitend binnen de grenzen van één lidstaat (Nederland) wordt geëxploiteerd.
internationaal goederenvervoer	Goederenvervoer dat minstens één grens overgaat. Hierbij dienen alleen de in Nederland gereden kilometers te worden gerapporteerd.
doorvoer goederenvervoer	Goederenvervoer waarbij zowel de herkomst als bestemming buiten Nederland is. Alleen de in Nederland gereden kilometers te worden gerapporteerd.
bruto ton	Het totale gewicht van de trein, inclusief goederen en containers.
netto ton	Het totale gewicht van de goederen, exclusief het gewicht van de trein en containers.

bruto ton kilometer	Meeteenheid voor het meten van transport van één ton over een afstand van één kilometer op het spoor, inclusief het gewicht van de trein.
netto ton kilometer	Meeteenheid voor het meten van transport van één ton over een afstand van één kilometer op het spoor, exclusief het gewicht van de trein.
nationale ton kilometer	Ton kilometer met herkomst en bestemming binnen Nederland.