



Brussel, 13.1.2021
COM(2021) 5 final

**VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE
RAAD**

**Zevende monitoringsverslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt, krachtens
artikel 15, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad**

{SWD(2021) 1 final}

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Zevende monitoringsverslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt, krachtens artikel 15, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad

1. BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN

Betrouwbare monitoring van de spoorwegmarkt is van fundamenteel belang om inzicht te krijgen in marktontwikkelingen en om geïnformeerde beleidsbeslissingen te nemen. De Commissie financiert sectorale initiatieven, zoals de benchmarkactiviteiten voor de KPI's van het PRIME, en werkt samen met de lidstaten om de monitoring te verbeteren.

Dit verslag heeft betrekking op gegevens tot en met 2018 en bevat derhalve geen informatie over de gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de sector. Hoewel de treinen, en met name de goederentreinen, gedurende heel 2020 bleven rijden, nam het aantal internationale passagiers sterk af gedurende de verschillende lockdowns en nam ook de totale vraag af als gevolg van onzekerheid en de economische neergang.

De belangrijkste bevindingen en tendensen voor de periode 2015–2018 in de EU-27 (uitgezonderd de lengte van het hogesnelheidsnetwerk, waarbij met 2019 is vergeleken), zijn de volgende:

- het spoorverkeer nam jaarlijks met 2,5 % toe voor passagiers en met 4,1 % voor goederen;
- het marktaandeel van het spoor in het vervoer over land nam toe van 7,6 % tot 7,8 % voor passagiers en daalde van 18,8 % naar 18,7 % voor goederen;
- het spoor nam in 2018 slechts 0,4 % van zowel de broeikasgas- als CO₂-emissies van het vervoer voor zijn rekening, alsook 2 % van het energieverbruik door vervoer;
- de lengte van het hogesnelheidsnetwerk groeide tussen 2015 en 2019 met 17 %;
- de totale lengte van overbelast verklaarde lijnen is meer dan verdubbeld;
- spoorwegondernemingen hadden in 2018 in totaal 1 082 geldige vergunningen;
- het gemiddelde marktaandeel van nieuwe spelers ten opzichte van traditionele nationale exploitanten bedroeg in 2018:
 - 42 % van het goederenvervoer per spoor (een toename van 8 procentpunten);
 - 10 % van het commerciële passagiersvervoer (een toename van 2 procentpunten);
 - 16,2 % van het passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen (een afname van 0,5 procentpunt);
- het spoor blijft een van de veiligste vervoerswijzen, reizen per auto is bijna 50 keer gevaarlijker dan reizen per trein; en

- eind 2018 werkten er iets meer dan 916 000 personen in de spoorwegsector, waarvan ongeveer 527 000 bij spoorwegondernemingen (zowel grote als alternatieve exploitanten) en 389 000 bij infrastructuurbeheerders.

2. METHODE

Dit is het zevende verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt dat de Commissie op grond van artikel 15, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU¹ elke twee jaar indient bij het Europees Parlement en de Raad. In dit verslag wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste ontwikkelingen op de spoorvervoersmarkten in het licht van het EU-beleid voor het spoor². Het verslag omvat een breed scala aan onderwerpen, zoals: de ontwikkeling van de interne markt voor het spoorvervoer; de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en diensten; de randvoorwaarden voor de spoorwegmarkt (met inbegrip van de kosten³); de toestand van de spoornetten; het gebruik van toegangsrechten; en obstakels voor een efficiënter spoorvervoer. Voor een gedetailleerde analyse van deze onderwerpen verwijzen we naar het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie.

Dit is het tweede verslag dat is opgesteld op basis van de monitoringvragenlijst van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1100 van de Commissie betreffende het toezicht op de spoormarkt⁴ (“monitoringverordening”), en het eerste verslag na de overgangsperiode voor de omzetting van die verordening, die eindigde in 2018.

Dit verslag is niet alleen opgesteld op basis van de monitoringgegevens die de lidstaten, het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen hebben ingediend, maar ook op basis van informatie uit het Statistical pocketbook “EU transport in figures”⁵, verslagen van het Spoorwegbureau van de Europese Unie⁶, Eurostatgegevens⁷, statistieken van verschillende sectororganisaties, presentaties en studies. Wanneer de monitoringverordening de enige bron is, worden in het verslag de tendensen voor de periode 2015–2018 beoordeeld om de vergelijkbaarheid van gegevens te waarborgen. Wanneer gebruik wordt gemaakt van andere bronnen, kunnen in het verslag tendensen over een langere periode worden weergegeven.

Samengevoegde gegevens en gemiddelden verwijzen naar de EU-27 (dat wil zeggen: de huidige EU-lidstaten⁸). Aangezien het Verenigd Koninkrijk tot 31 januari 2020 een EU-lidstaat was, worden in het verslag ook totalen en gemiddelden voor de EU-28 vermeld, in de tekst of in het Excel-bestand dat samen met het verslag wordt gepubliceerd op de website van DG MOVE⁹.

¹ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

² Naast het verslag over de spoorwegmarkt publiceert het Spoorwegbureau van de Europese Unie jaarverslagen over de veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen.

³ Door de grote diversiteit van de aangeboden diensten is een omvattend toezicht op de prijzen voor de consument niet haalbaar.

⁴ Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1100 van de Commissie van 7 juli 2015 betreffende de rapportageplicht van de lidstaten in het kader van het toezicht op de spoormarkt (PB L 181 van 9.7.2015, blz. 1).

⁵ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_nl

⁶ https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

⁷ <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>

⁸ Noorwegen neemt deel aan het Rail Market Monitoring Scheme (RMMS), maar de gegevens voor dat land zijn niet opgenomen in de totalen en gemiddelden voor de EU.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_nl

3. SPOORVERVOER EN DUURZAAMHEID

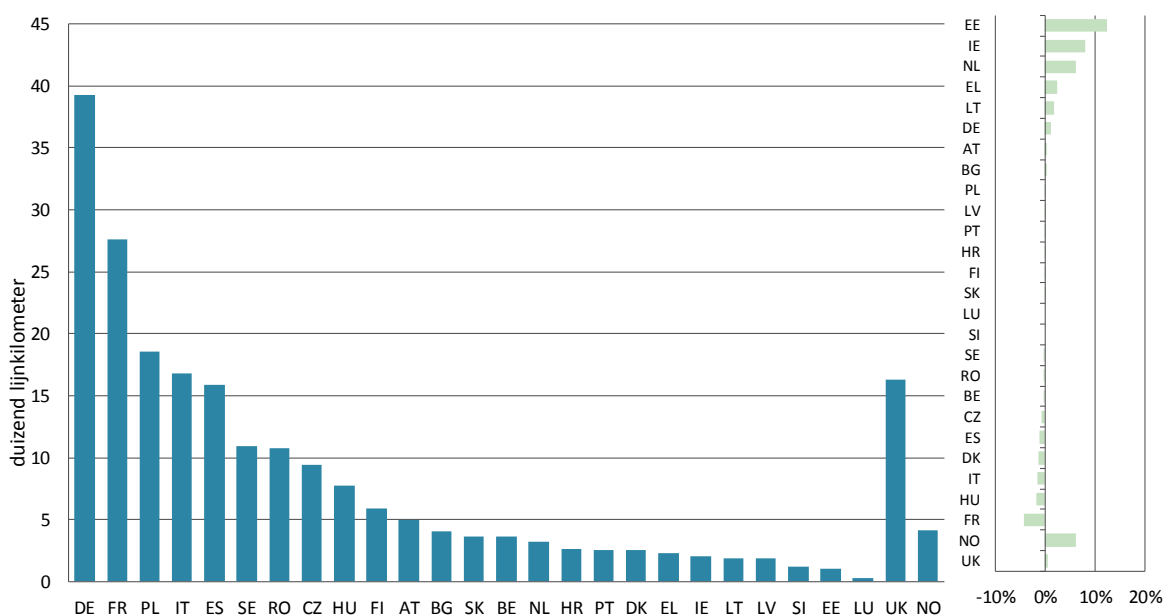
Het spoorvervoer is de enige vervoerswijze die haar broeikasgas- en CO₂-emissies sinds 1990 bijna voortdurend heeft verminderd, terwijl het ongeveer 13 % van de goederen en 7 % van de passagiers van alle vervoerswijzen vervoerde (EU-27, 2018). Het spoorvervoer is daarom in vergelijking minder vervuilend en energie-efficiënter dan andere gemotoriseerde vormen van vervoer. Het spoor nam in 2018 slechts 0,4 % van zowel de broeikasgas- als CO₂-emissies van het vervoer en 2 % van het energieverbruik door vervoer in de EU-27¹⁰ voor zijn rekening. Om de doelstellingen van de Europese Green Deal te verwezenlijken, moet het spoor een groter aandeel verwerven in het passagiers- en goederenvervoer.

4. HET SPOORWEGNET VAN DE EU

In 2018 bedroeg de totale lengte van het spoorwegnet in de EU-27 ongeveer 201 000 lijnkilometer (0,4 % minder dan in 2015). Ongeveer 56 % van het spoorwegnet was geëlektrificeerd, een toename van 855 km sinds 2015 (+1,2 %).

De EU telde eind 2019 9 100 km aan hogesnelheidslijnen, een toename van 17 % sinds 2015¹¹.

Figuur 1: Lengte van nationale spoornetten per land (duizend lijnkilometer, 2018) en relatieve wijziging (2015–2018)



Bron: Statistical pocketbook, 2020. Aangevuld met gegevens uit verschillende andere bronnen.

5. ONTWIKKELING VAN SPOORWEGDIENSTEN

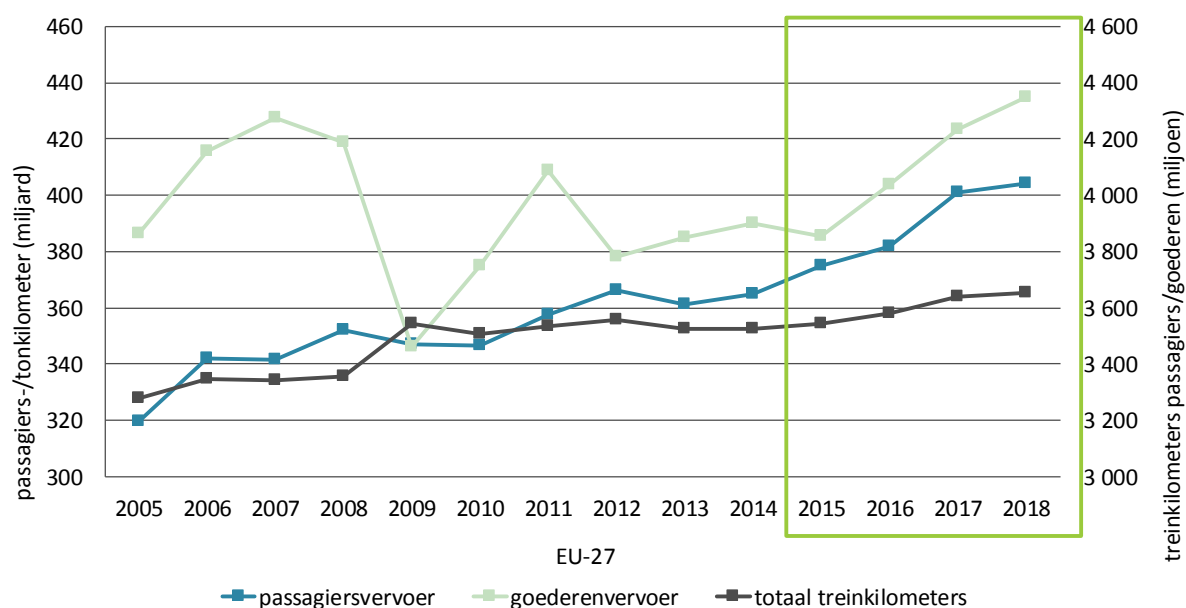
Het totale aantal treinkilometers in de EU, voor goederen en passagiers samen, is de

¹⁰ EU-28: respectievelijk 0,5 %, 0,5 % en 2 %.

¹¹ EU-28: 217 000 lijnkilometer, waarvan 54 % was geëlektrificeerd, en meer dan 9 200 km hogesnelheidslijnen.

afgelopen tien jaar wezenlijk stabiel gebleven. Het passagiers- en het goederenvervoer hebben zich in verschillend tempo's hersteld na de financiële crisis van 2008 (met schommelingen voor het goederenvervoer). Tussen 2015 en 2018 nam het spoorwegverkeer¹² in de EU-27 jaarlijks met 2,5 % toe voor passagiers en met 4,1 % voor goederen¹³.

Figuur 2: Passagiers- en goederenvolumes (passagierskilometers, tonkilometers en treinkilometers, 2005–2018)



Bron: RMMS, 2020. Aanvullende gegevens uit verschillende andere bronnen. De gegevens over 2015 en 2016 voor RO zijn ramingen; de gegevens omvatten tevens aanpassingen aan de waarde voor passagierskilometers van 2018 voor BE, de waarden voor tonkilometers van 2015 en 2016 voor ES, NL en LU; en de waarden voor treinkilometers van 2015 en 2016 voor IE.

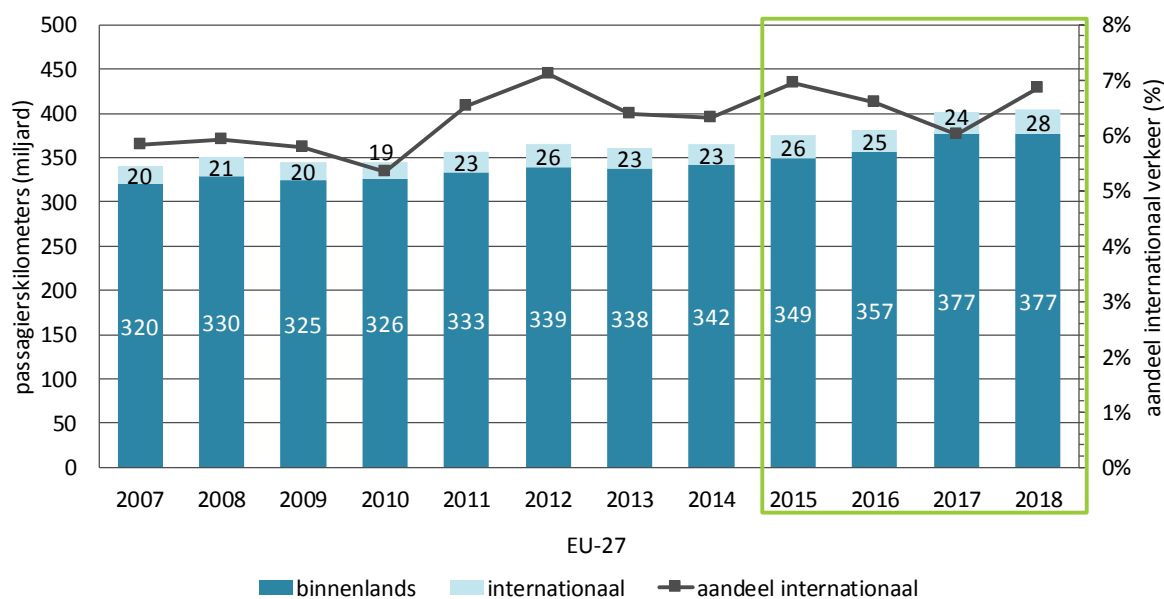
In 2018 werden in de EU-27 in totaal 404 miljard passagierskilometers met de trein afgelegd, ten opzichte van in totaal ongeveer 5 biljoen passagierskilometers voor alle vervoer over land¹⁴. Het merendeel van het passagiersvervoer per spoor is nog steeds binnenlands verkeer; in 2018 was slechts 7 % internationaal verkeer.

¹² Door het verschillende toepassingsgebied, de potentiële dubbeltelling van transitvervoer en de bewerking van de gegevens (ramingen en integratie van gegevens uit andere bronnen) kan er een verschil zijn tussen de in de monitoringvragenlijsten gerapporteerde gegevens over de jaarlijkse volumes en de cijfers van Eurostat.

¹³ EU-28: 2,4 % voor passagiers en 3,8 % voor goederen.

¹⁴ EU-28: 473 miljard passagierskilometers, ten opzichte van in totaal ongeveer 6 biljoen passagierskilometers voor alle vervoer over land.

Figuur 3: Ontwikkeling van het passagiersverkeer per spoor (binnenlands, internationaal en aandeel internationaal van totaal verkeer) (miljard passagierskilometer, 2007–2018)



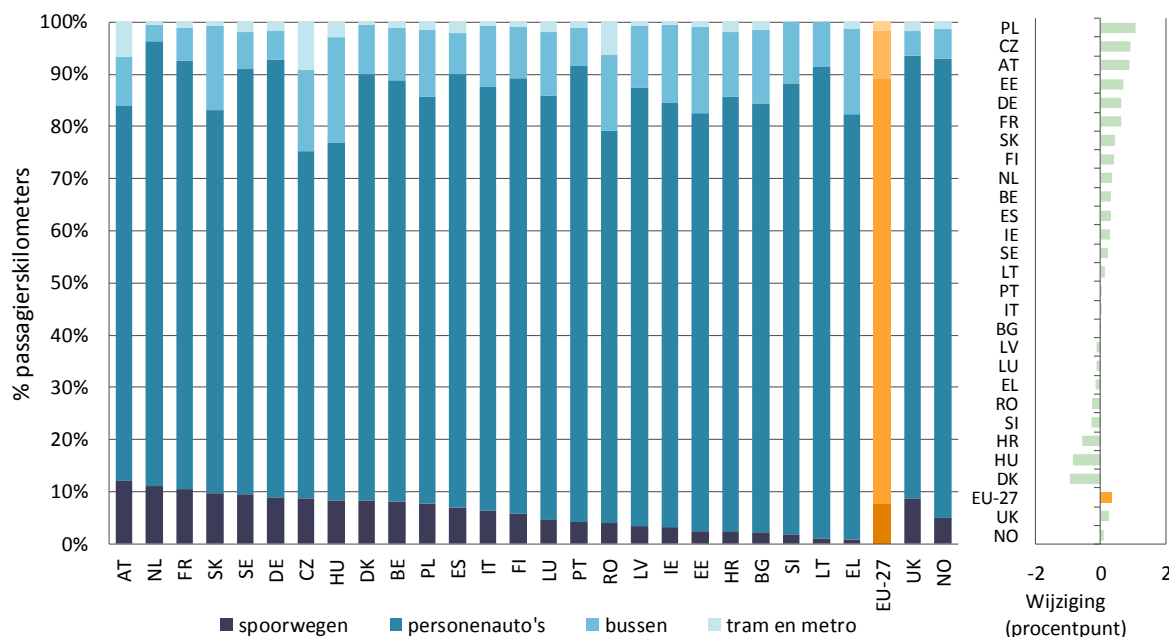
Bron: RMMS, 2020. Aanvullende gegevens uit verschillende andere bronnen. De gegevens over 2015 voor BE, EE, EL, LU en RO zijn ramingen.

Elke burger van de EU-27 legde in 2018 gemiddeld 909 passagierskilometers af (+2,4 % per jaar sinds 2015¹⁵).

Tussen 2015 en 2018 steeg het marktaandeel de auto in het passagiersvervoer over land in de EU-27 toe van 81 % tot 81,4 %, terwijl de trein groeide van 7,6 % tot 7,8 %, met aanzienlijke verschillen tussen de landen.

¹⁵ EU-28: respectievelijk 926 passagierskilometer en +2,2 %.

Figuur 4: Modal split van het passagiersvervoer per land (% in 2018) en verandering in procentpunten voor het spoor (2015–2018)

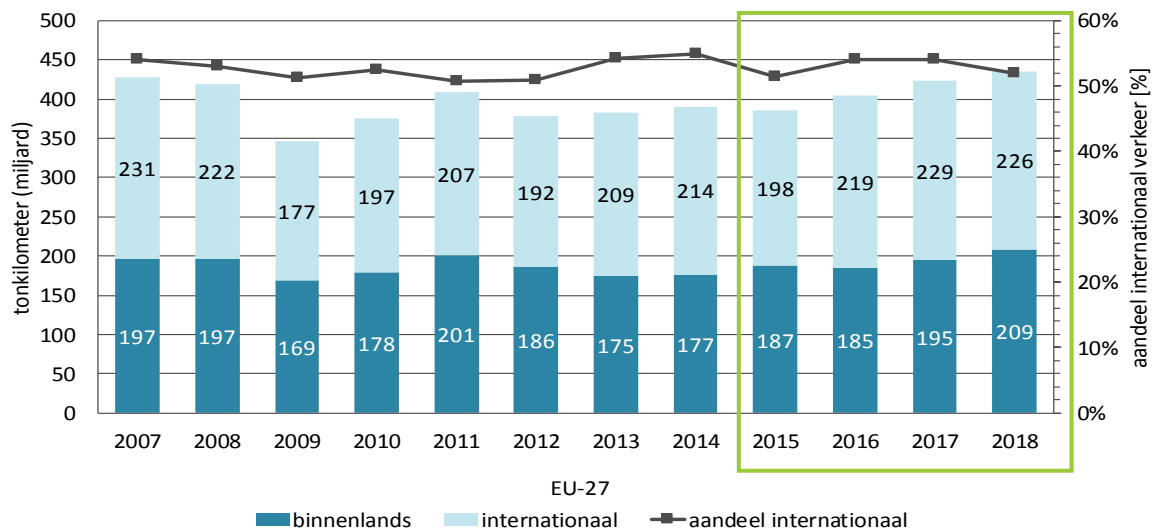


Bron: Statistical pocketbook, 2020; zonder CY en MT.

In 2018 werd in het goederenvervoer in de EU-27 in totaal 435 miljard tonkilometers per spoor afgelegd, ten opzichte van in totaal 2,3 biljoen tonkilometers voor alle vervoer over land¹⁶. Meer dan de helft van het totale goederenvervoer per spoor is internationaal verkeer. Daardoor is het concurrentievermogen van goederenvervoer zeer gevoelig voor interoperabiliteit en operationele moeilijkheden tussen nationale spoornetten.

¹⁶ Met uitzondering van pijpleidingen. EU-28: 452 miljard tonkilometers, ten opzichte van in totaal 2,4 biljoen tonkilometers voor alle vervoer over land.

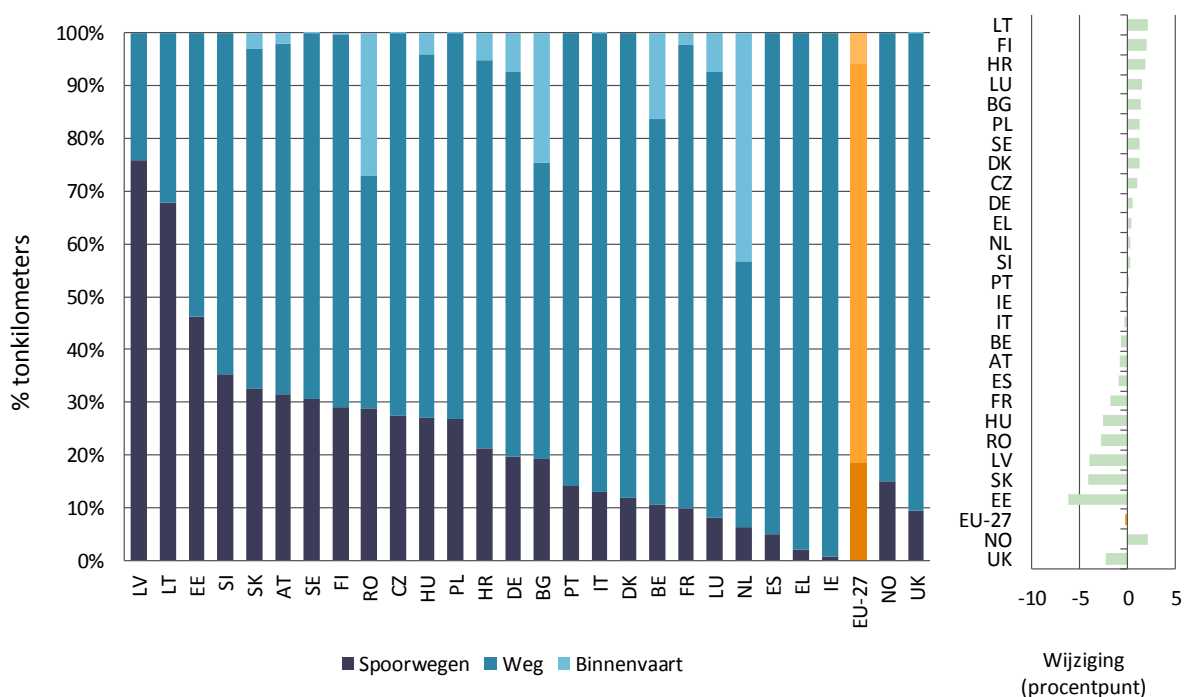
Figuur 5: Ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor (binnenlands, internationaal en aandeel internationaal van totaal verkeer) (miljard tonkilometer, 2007–2018)



Bron: RMMS, 2020. Aanvullende gegevens uit verschillende andere bronnen. Voor 2016 heeft er ten opzichte van het zesde monitoringsverslag een herziening plaatsgevonden van enkele RMMS-gegevens en -ramingen.

Tussen 2015 en 2018 nam het marktaandeel van het wegverkeer in het goederenvervoer over land in de EU-27 toe van 74,2 % tot 75,4 %, terwijl het spoorvervoer afnam van 18,8 % tot 18,7 %, met aanzienlijke verschillen tussen de landen.

Figuur 6: Modal split van het goederenvervoer over land per land (% in 2018) en verandering in procentpunten voor het spoor (2015–2018)



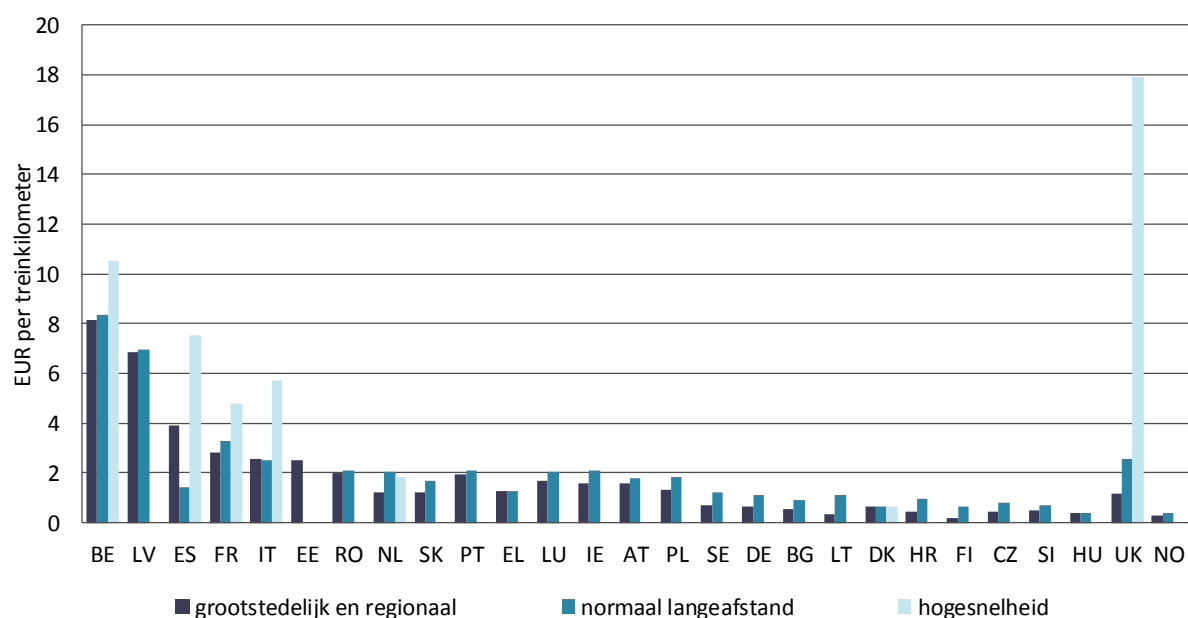
6. ONTWIKKELING VAN DE RANDVOORWAARDEN IN DE SPOORWEGSECTOR

6.1. Infrastructuurheffingen

Toegangsheffingen vertegenwoordigden in 2018 in de EU-27 meer dan 80 % van de inkomsten van infrastructuurbeheerders (84 % van goederentreinen en 88 % van passagierstreinen¹⁷).

De toegangsrechten voor het hogesnelheidsnet (zonder toeslagen) liggen hoger dan voor andere passagierstreinen. De hoogste heffingen golden in 2018 in het Verenigd Koninkrijk (18 EUR per treinkilometer) en België (10,6 EUR per treinkilometer).

Figuur 7: Toegangsrechten (zonder toeslagen) voor verschillende categorieën passagierstreinen, per land (EUR per treinkilometer, 2018)

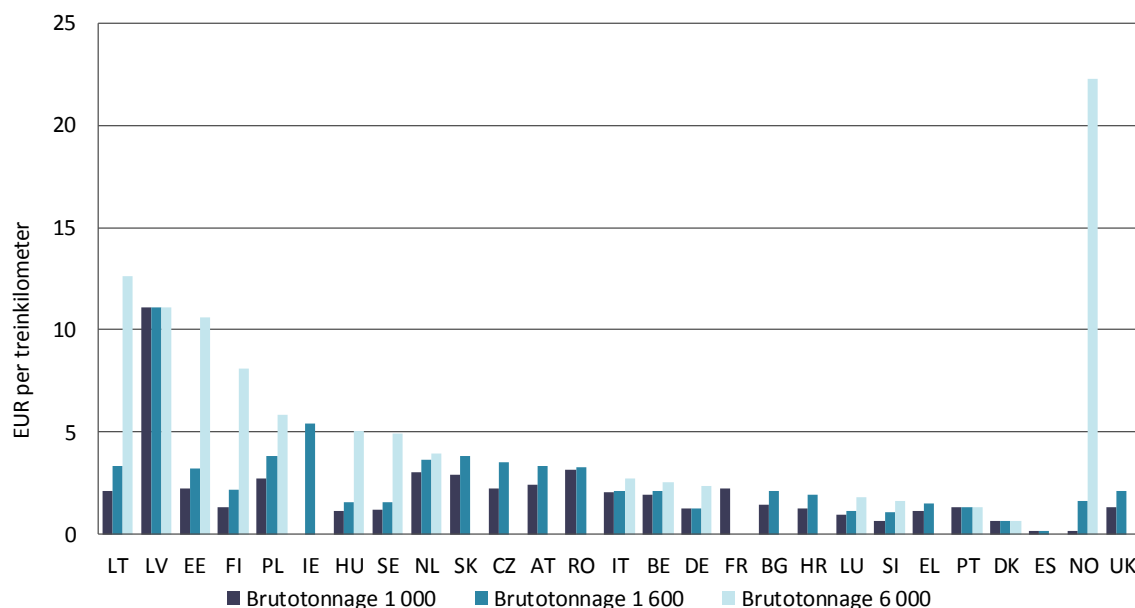


Bron: RMMS, 2020.

De heffingen voor goederentreinen (zonder toeslagen) worden gemonitord voor drie verschillende maximale brutotonnages (1 000, 1 600 en 6 000). In de meeste lidstaten is de heffing gekoppeld aan het volume van de trein, al is dat niet per definitie naar rato van de tonnage.

¹⁷ EU-28: respectievelijk 84 % en 89 %.

Figuur 8: Toegangsheffingen (zonder toeslagen) voor verschillende categorieën goederentreinen, per land (EUR per treinkilometer, 2018)



Bron: RMMS, 2020.

Er was geen sprake van een duidelijke opwaartse of neerwaartse tendens voor passagiers- of goederentreinen met betrekking tot de gerapporteerde heffingniveaus¹⁸ tussen 2015 en 2018, behalve voor hogesnelheidstreinen (waarvoor de infrastructuurheffingen overal daalden, behalve in het Verenigd Koninkrijk).

Het platform voor spoorinfrastructuurbeheerders in Europa (PRIME) zal een uitgebreid onderzoek van de heffings- en financieringsmechanismen van infrastructuurbeheerders uitvoeren. Dit onderzoek zal in 2021 worden voltooid en omvat een overzicht van de toegangsrechten en de verschillende componenten waaruit deze bestaan.

Teneinde de economische gevolgen van de COVID-19-pandemie te beperken, biedt Verordening (EU) 2020/1429¹⁹, vastgesteld in oktober 2020, de mogelijkheid om de financiële lasten van de spoorsector te verminderen door de heffingsregels tijdelijk te versoepelen.

6.2. Capaciteitstoewijzing en infrastructuurbeperkingen

Het spoornet in de EU-27 had in 2018 een gebruiksintensiteit van 18,2 duizend treinkilometer per lijnkilometer (19,5 voor de EU-28). De drukst bereden netwerken lagen in 2018 in West-Europa, met name in Nederland, waar het spoornet een gebruiksintensiteit heeft van 50,6 duizend treinkilometer per lijnkilometer. Griekenland lijkt de laagste gebruiksintensiteit te hebben, met slechts 4,8 duizend treinkilometer per lijnkilometer. Hoewel deze

¹⁸ Toegangsheffingen, zonder toeslagen.

¹⁹ Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de Raad van 7 oktober 2020 tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak (PB L 333 van 12.10.2020, blz. 1).

uiteenlopende nationale gemiddelden niets zeggen over de minst bereiden delen van het spoornet, kunnen ze wel enkele indicaties geven over welke netwerken gemiddeld drukker zijn dan andere en daarom mogelijk een beperkte capaciteit hebben voor extra verkeer.

De totale lengte van het spoornet dat overbelast is verklaard in de EU-27 neemt sinds 2015 voortdurend toe en was in 2018 bijna verdubbeld. Dit betrof 2 261 kilometer spoor (3 432 kilometer in de EU-28), waarvan 1 339 kilometer op corridors voor goederenvervoer.

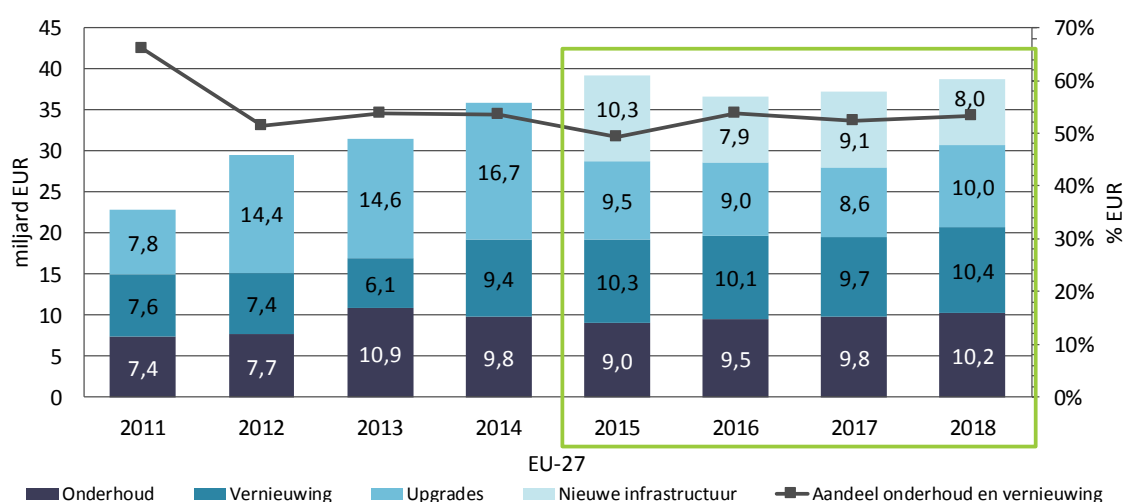
In geval van congestie wordt door de lidstaten gewoonlijk prioriteit gegeven aan treinen die op grond van openbaredienstverplichtingen worden geëxploiteerd, deze hebben de voornaamste prioriteit in dertien landen, gevolgd door internationale passagierstreinen (zeven landen). Het goederenvervoer (zowel binnenlands als internationaal) krijgt zelden de eerste prioriteit.

Om een oplossing te bieden voor de operationele infrastructuurbeperkingen en incompatibiliteit tussen verouderde nationale treinbesturingssystemen, die aanzienlijke obstakels vormen voor een soepele interoperabiliteit, heeft de EU een gemeenschappelijk Europees seingevingssysteem ingevoerd, het European Railway Traffic Management System (ERTMS). Volgens het Europese implementatieplan voor ERTMS²⁰, moet dit beheerssysteem tegen 2023 zijn ingevoerd op 15 682 kilometer spoor. Tot dusver is het systeem geïnstalleerd op 5 906 kilometer (38 %) van de geplande spoorlengte, wat overeenkomt met 78 % van de doelstelling voor eind 2019.

6.3. Financiering en uitgaven voor infrastructuur

De totale uitgaven voor spoorinfrastructuur in de EU-27 bedroegen 38,7 miljard EUR in 2018, na een piek van 39,1 miljard EUR in 2015²¹.

Figuur 9: Uitgaven voor infrastructuur en aandeel onderhoud en vernieuwing (miljard EUR, 2011–2018)



Bron: RMMS, 2020.

²⁰ Uitvoeringsverordening (EU) 2017/6 van de Commissie van 5 januari 2017 betreffende het Europees implementatieplan voor ERTMS, (PB L 3 van 6.1.2017, blz. 6).

²¹ EU-28: van 49,5 miljard EUR in 2015 tot 47,5 miljard EUR in 2018.

In 2018:

- bedroegen de totale gerapporteerde uitgaven voor onderhoud en vernieuwing voor de EU-27, 20,6 miljard EUR, wat neerkomt op 53 % van de totale uitgaven (25,8 miljard EUR en 54 % voor de EU-28), met aanzienlijke verschillen tussen de landen; en
- bedroegen in de EU-27 de nationale begrotingen 72,3 % van de totale uitgaven en investeringen voor infrastructuur, bedroeg de medefinanciering van de EU 8,3 % en was 19,4 % afkomstig uit andere bronnen, waaronder leningen, aandelenfinanciering en heffingen²².

6.4. Kwaliteit van de spoorwegdiensten

Het spoor blijft een van de veiligste vervoerswijzen. Reizen per auto is vijftig keer gevaarlijker dan reizen per trein. Tussen 2015 en 2018 verbeterde de spoorveiligheid zich verder, ondanks een lichte toename van het aantal doden en ernstig gewonden in 2016²³.

Op basis van de gehanteerde definitie²⁴ daalde de gemiddelde stiptheid van lokale en regionale passagierstreinen in de EU-27 licht van 93 % in 2015 tot 90 % in 2018²⁵. De gemiddelde stiptheid van langeafstands- en hogesnelheidstreinen voor passagiers daalde van 85 % in 2015 tot 79 % in 2018²⁶. De gemiddelde betrouwbaarheid van lokale en regionale passagierstreinen nam tussen 2015 en 2018 af, waarbij het aandeel uitgevallen ritten steeg van 1,4 % tot 1,9 %²⁷. De gemiddelde betrouwbaarheid van langeafstands- en hogesnelheidstreinen voor passagiers nam tussen 2015 en 2018 toe, waarbij het aantal uitgevallen ritten daalde van 1,5 % naar 1,3 %²⁸.

In 2018 bedroeg de gemiddelde stiptheid²⁹ van het goederenvervoer in de EU-27 60 % voor binnenlands en 53,2 % voor internationaal vervoer: 7,3 % van de binnenlandse en 11,0 % van de internationale treinen viel uit³⁰.

6.5. Openbaredienstcontracten

In 2018 maakte het passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen in de EU-27 gemiddeld 60 % uit van de totale passagierskilometers per spoor (ten opzichte van 53 % in 2015³¹); 98 % van de openbaredienstcontracten had betrekking op binnenlandse treinen. Openbaredienstverplichtingen voor binnenlands vervoer hadden meestal betrekking op regionale treinen, in mindere mate op langeafstandstreinen.

²² EU-28: respectievelijk 68,8 %, 6,6 % en 24,5%.

²³ Bron: "Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020" van het Spoorwegbureau van de Europese Unie.

²⁴ Volgens het RMMS is een passagierstrein op tijd als hij maximaal vijf minuten vertraging heeft.

²⁵ EU-28: grotendeels dezelfde cijfers.

²⁶ EU-28: van 84 % tot 77 %.

²⁷ EU-28: van 1,6 % tot 2,2 %.

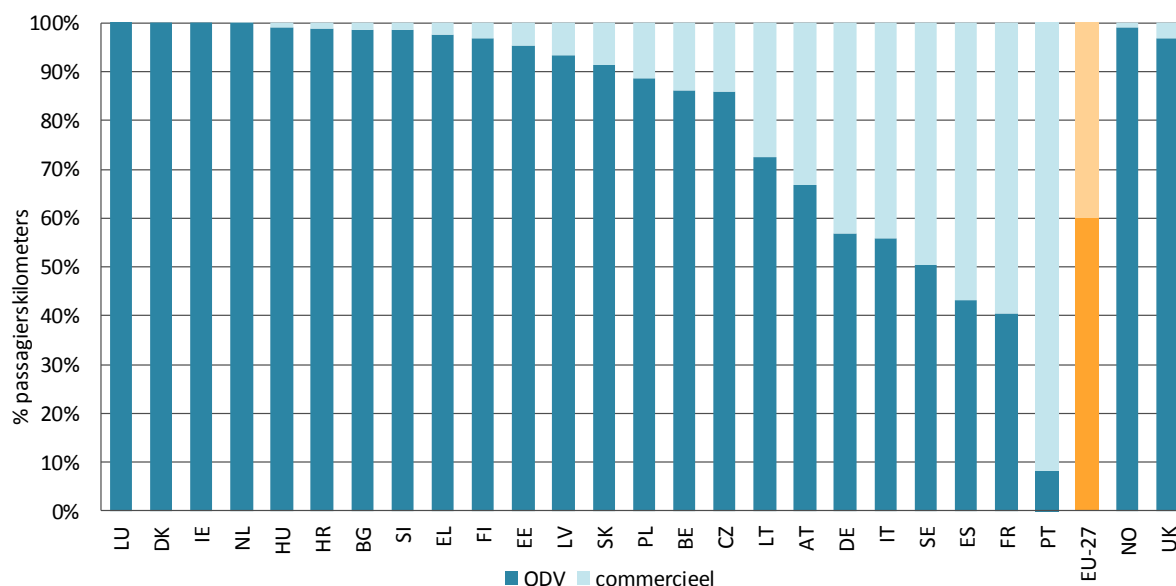
²⁸ EU-28: gestegen van 1,7 % tot 1,8 %.

²⁹ Volgens het RMMS is een goederentrein op tijd als hij maximaal 15 minuten vertraging heeft.

³⁰ EU-28: de gemiddelde stiptheid bedroeg 63,0 % voor binnenlandse en 53,2 % voor internationale treinen; 6,8 % van de binnenlandse en 11,0 % van de internationale treinen viel uit.

³¹ EU-28: 66 % een stijging ten opzichte van 60 % in 2015.

Figuur 10: Aandeel van het passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen en commerciële spoordiensten per land (% passagierskilometers, 2018)



Bron: RMMS, 2020. De gegevens voor BE, PT, EL en FR zijn ramingen. RO niet beschikbaar.

Van alle openbare diensten die in 2018 in de EU-27 werden uitgevoerd werd slechts 26 % aanbesteed (43 % in de EU-28). Dat gebeurde bijna uitsluitend in de lidstaten die hun spoorwegmarkt al eerder hadden geliberaliseerd (Duitsland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk).

Compensaties voor openbaredienstverplichtingen blijven een aanzienlijke bron van inkomsten voor spoorwegondernemingen in het merendeel van de lidstaten, hoewel het niveau van deze compensaties per treinkilometer aanzienlijk verschilt tussen de landen. De gemiddelde compensatie voor openbaredienstverplichtingen in de EU-27 bedroeg in 2018 10,51 EUR per treinkilometer (8,57 EUR in de EU-28).

6.6. Vergunningen

In 2018 werden in de EU-27 in totaal 1 082 geldige vergunningen voor spoorwegondernemingen gerapporteerd (1 126 in de EU-28). Duitsland rapporteerde het hoogste aantal (434) en Ierland en Luxemburg het laagste (2).

De gemiddelde kostprijs voor de aanvraag van een vergunning (indien aanwezig) varieerde in 2018 tussen 37 500 EUR in Portugal en 5 EUR in Kroatië.

In Spanje, Polen en het Verenigd Koninkrijk neemt de aanvraag van een vergunning gemiddeld het meeste tijd in beslag (meer dan 100 dagen).

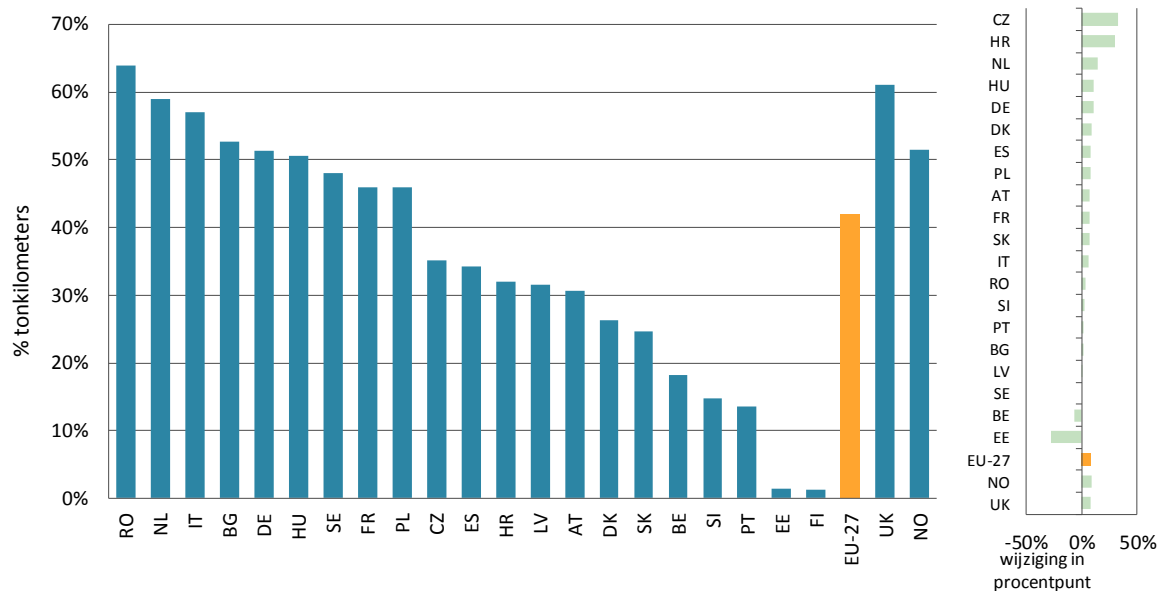
6.7. Opening van de markt en het gebruik van toegangsrechten

Het gemiddelde marktaandeel van nieuwe spelers op de markt voor het goederenvervoer per spoor nam in de EU-27 tussen 2015 en 2018 toe van 34 % tot 42 %³². In 2018 concurreerden

³² EU-28: van 35 % tot 43 %.

nieuwe marktdeelnemers met de traditionele nationale exploitanten in alle landen, behalve Griekenland, Ierland, Litouwen en Luxemburg. In meer dan de helft van de gevallen bezaten de nieuwe spelers een marktaandeel van meer dan 30 %.

Figuur 11: Marktaandeel van nieuwe spelers in het goederenvervoer per spoor per land (% in 2018) en verandering in procentpunten (2015–2018)



Bron: RMMS, 2020. In EL, IE, LT en LU is er één exploitant met een marktaandeel van 100 %.

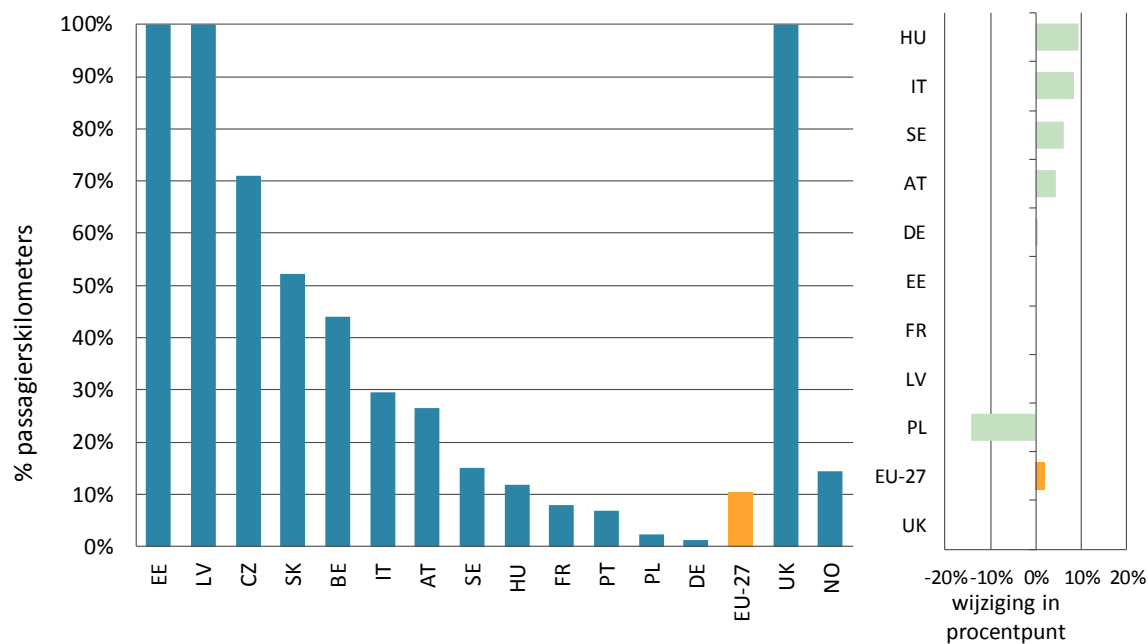
Pas met het vierde spoorwegpakket werden open toegang en verplichte aanbestedingen voor openbaredienstcontracten in het binnenlandse passagiersvervoer op EU-niveau ingevoerd. Het is nog te vroeg om de effecten daarvan te zien op landen die hun markten eerder nog niet hadden opengesteld.

Nieuwe spelers hadden in 2018 in de EU-27 een marktaandeel van gemiddeld 10 % van het nationale commerciële passagiersvervoer, een stijging met twee procentpunten in vergelijking met 2015³³ en een marktaandeel van 16,2 % van het nationale passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen, een niveau dat bijna gelijk blijft in vergelijking met 2015 (een daling met 0,5 procentpunt³⁴).

³³ EU-28: 12 %, +2 procentpunten ten opzichte van 2015.

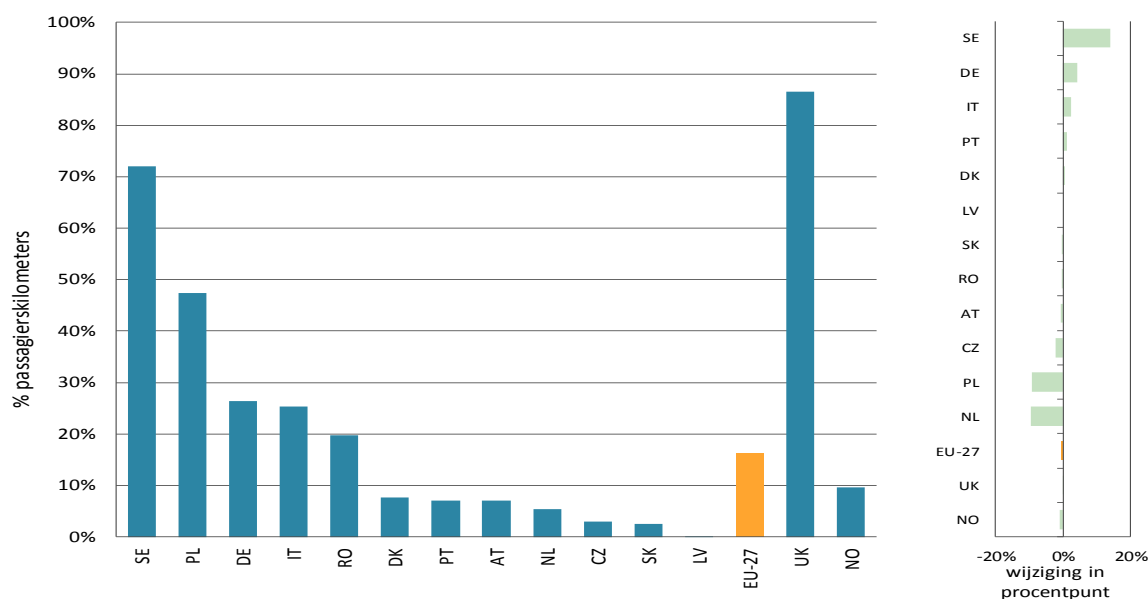
³⁴ EU-28: 32 %, -2 procentpunten ten opzichte van 2015.

Figuur 12: Marktaandeel van nieuwe spelers in het commerciële passagiersvervoer per land (% in 2018) en verandering in procentpunten (2015–2018)



Bron: RMMS, 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI en ES rapporteerden geen nieuwe spelers voor commerciële diensten met een marktaandeel van 1 % of meer voor 2018. Er was geen commercieel passagiersvervoer in IE. Er waren geen gegevens beschikbaar voor NL en RO.

Figuur 13: Marktaandeel van nieuwe spelers in het passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen per land (% in 2018) en verandering in procentpunten (2015–2018)



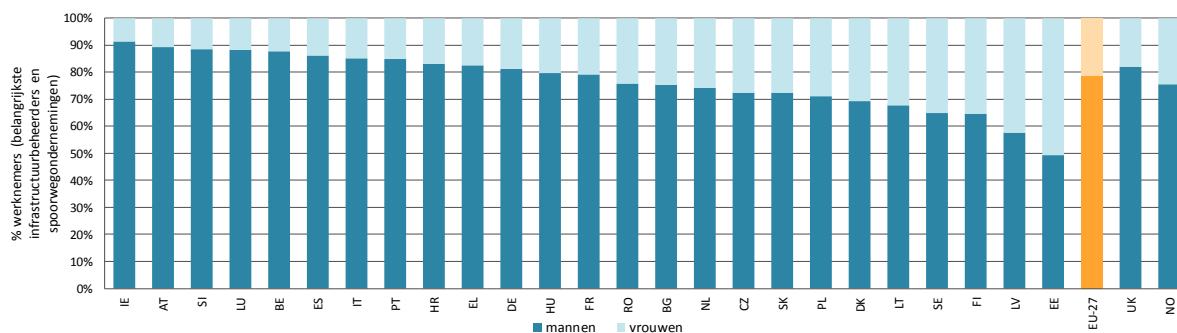
Bron: RMMS, 2020. De gegevens voor PT over 2015 zijn een raming. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI en ES rapporteerden geen nieuwe spelers in het passagiersvervoer op basis van openbaardienstverplichtingen.

6.8. Werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden

Eind 2018 werkten in de EU-27 iets meer dan 916 000 personen in de spoorwegsector, waarvan ongeveer 527 000 bij spoorwegondernemingen (zowel grote exploitanten als alternatieve exploitanten) en 389 000 bij infrastructuurbeheerders³⁵.

Het personeelsbestand voor de spoorwegen is overwegend mannelijk. Vrouwen vertegenwoordigen gemiddeld slechts 21 % van de werknemers. Het percentage vrouwelijke werknemers varieert tussen 51 % in Estland en 9 % in Ierland.

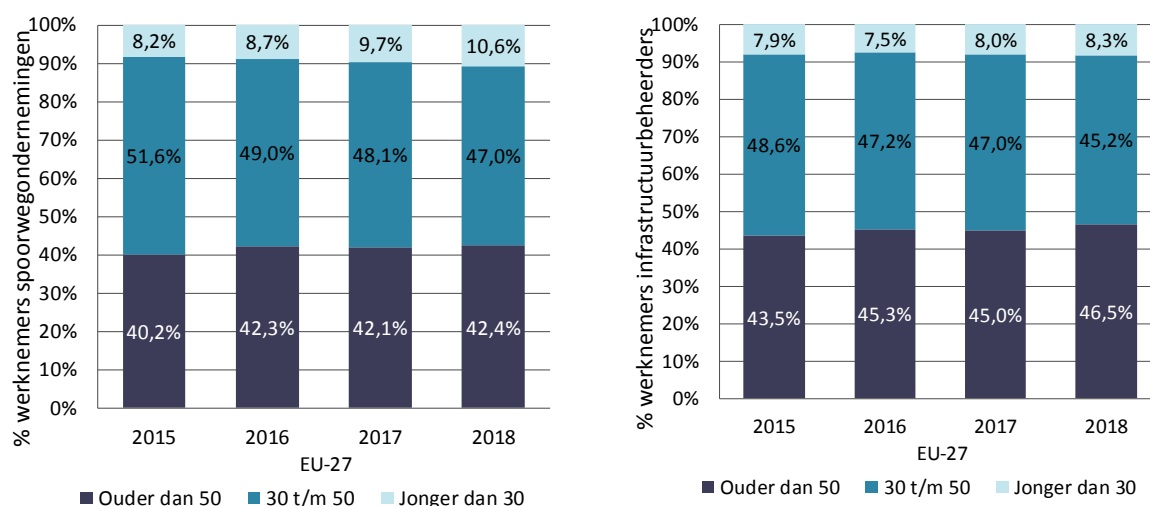
Figuur 14: Totaal aantal medewerkers (belangrijkste infrastructuurbeheerders plus spoorwegondernemingen) naar geslacht (% in 2018)



³⁵ EU-28: iets meer dan 1 034 000 werknemers, waarvan ongeveer 600 000 bij spoorwegondernemingen en 434 000 bij infrastructuurbeheerders.

Het aandeel jongere werknemers (jonger dan 30) van spoorwegondernemingen is in de EU-27 toegenomen, van 8,2 % in 2015 tot 10,6 % in 2018³⁶. De vergrijzing van het personeelsbestand blijft een bron van zorg, met name in Bulgarije, Griekenland, Litouwen, Roemenië en Spanje, waar in 2018 meer dan 50 % van de werknemers ouder was dan 50. Infrastructuurbeheerders hebben vaak een ouder personeelsbestand dan spoorwegondernemingen, maar ook daar is het aandeel jongere werknemers tussen 2015 en 2018 gestegen van 7,9 % tot 8,3 %.

Figuur 15: Werknemers naar leeftijdsgroep (% in 2015–2018)



Bron: RMMS, 2020. Voor 2015 waren geen gegevens over spoorwegondernemingen in LV, LU, ES en SE beschikbaar. Voor 2015 waren geen gegevens over infrastructuurbeheerders in ES, LU en LV beschikbaar.

De meeste werknemers van zowel infrastructuurbeheerders als spoorwegondernemingen zijn voltijds in dienst. In België, Denemarken en Luxemburg lijken alle medewerkers van infrastructuurbeheerders een vast contract te hebben, terwijl dat in Ierland slechts voor 89 % geldt. Alleen Duitsland, Italië, Nederland, Noorwegen, Polen en Zweden rapporteerden dat minder dan 95 % van de werknemers van spoorwegondernemingen een vast contract heeft. Het kleinste aandeel voltijdse contracten voor werknemers van infrastructuurbeheerders is te vinden in Nederland (83 %) en België (88 %). Bij de grote spoorwegondernemingen is het kleinste aandeel voltijdse contracten te vinden in België (86 %).

Slechts een paar lidstaten maakten melding van leer- of stagemogelijkheden. Dergelijke systemen zijn het meest gangbaar in Duitsland en Oostenrijk bij zowel spoorwegondernemingen als infrastructuurbeheerders.

7. CONCLUSIES

De spoorwegsector draagt in aanzienlijke mate bij aan de economische en sociale cohesie in de EU-27, door rechtstreeks werk te verschaffen aan meer dan 900 000 personen en elk jaar zo'n 1,6 miljard ton aan goederen³⁷ en 7,1 miljard passagiers³⁸ te vervoeren.

³⁶ EU-28: respectievelijk 8,4 % en 10,6 %.

³⁷ Eurostat, EU-27 zonder BE, dat deze gegevens als vertrouwelijk heeft aangemerkt.

Om te voldoen aan de vraag naar duurzamer vervoer, is het van cruciaal belang om meer gebruik te maken van het spoor. Dit zou ook aanzienlijke positieve effecten hebben op de vervuiling en het energieverbruik en mede bijdragen tot de ambitieuze emissiebeperkingen die zijn vastgesteld in de Europese Green Deal.

Hoewel de passagiersaantallen over het spoor de afgelopen jaren gestaag zijn toegenomen, vertoonde de groei in het goederenvervoer een aantal schommelingen. Het aantal passagiers- en goederenritten is stabiel gebleven, terwijl de vraag naar duurzame vormen van vervoer is toegenomen, in lijn met het publieke bewustzijn op het gebied van klimaatverandering.

Ondanks deze positieve ontwikkelingen, benut het spoor zijn volledige potentieel nog niet optimaal. Door in te zetten op klantgerichtheid en innovatie beter te benutten moet het vervoer per spoor in vergelijking met andere vervoerswijzen stipter en betrouwbaarder worden. Vervoer per spoor moet tevens efficiënter en betaalbaarder worden.

Het optreden van de EU om de sector te helpen het hoofd te bieden aan de belangrijkste uitdagingen op de markt is gericht op vier doelstellingen:

1. Een concurrerende markt

Eerlijke toegang tot de markt voor alle marktdeelnemers maakt de invoering van een nieuw, multimodaal aanbod en meer keuze voor passagiers en bedrijven mogelijk.

Hiervoor is met de marktpijler van het vierde spoorwegpakket openbare aanbesteding ingevoerd als de standaardprocedure voor de gunning van openbardienstcontracten, met een overgangsperiode tot december 2023. Tevens is hiermee de toegang vrijgegeven voor commerciële binnenlandse treinen, te beginnen met de dienstregeling van 2021. De Commissie zal met name nauw toezicht houden op de juiste omzetting en toepassing van het vierde spoorwegpakket om ervoor te zorgen dat op de middellange termijn het volledige potentieel wordt benut.

Eerlijke mededinging tussen de vervoerswijzen moet ook worden bevorderd door ervoor te zorgen dat elke vervoerswijze betaalt voor zijn externe kosten.

2. Verbeterd grensoverschrijdend spoorvervoer

Het oversteken van de binnengrenzen van de EU moet soepeler verlopen om het marktaandeel van het spoor te vergroten. Het wegnemen van belemmeringen voor de interoperabiliteit, de invoering van het ERTMS, de beschikbaarheid van geschikt rollend materieel en de beschikbaarheid van machinisten zijn essentieel om deze doelstelling te verwezenlijken.

De Commissie start op verzoek van het Europees Parlement een onderzoek naar grensoverschrijdende langeafstandsverbindingen, met speciale aandacht voor nachttreinverbindingen. Medio 2021 wordt hierover een verslag verwacht.

3. Betere prestaties van de spoorinfrastructuur

Een goed ontwikkelde infrastructuur zonder knelpunten en ontbrekende schakels is een vereiste om een efficiënt aanbod van spoorvervoersdiensten te kunnen waarborgen. De

³⁸ Eurostat, EU-27 zonder BE, HU, NL en PL, die deze gegevens als vertrouwelijk hebben aangemerkt.

EU zet haar beleid voor de ontwikkeling van infrastructuur met behulp van het trans-Europees vervoersnet (TEN-T) voort, waarbij aanzienlijke financiële ondersteuning aan het spoor wordt verleend in het kader van de Connecting Europe Facility. Eind 2030 zal met de voltooiing van belangrijke TEN-T-projecten een uitgebreider performant hogesnelheidsnet met hoge prestaties beschikbaar zijn.

De spoorwegsector slurpt een aanzienlijke hoeveelheid overheidsfinanciering op. Met een groeiende groene obligatiemarkt zou de overstap naar particuliere financiering van duurzame beleggingen kunnen worden gemaakt. In de taxonomieverordening³⁹ en de daarop gebaseerde gedelegeerde handelingen worden het noodzakelijke kader en de noodzakelijke criteria voor een duidelijk classificatiesysteem voor de identificatie van duurzame activiteiten vastgesteld.

Een toename van de congestie zorgt voor knelpunten, met name op de belangrijkste spoorcorridors, en omvangrijke onderhoudswerkzaamheden zorgen ervoor dat het netwerk niet efficiënt kan worden gebruikt. De Commissie ondersteunt de nieuwe werkwijzen van de sector op het gebied van capaciteitstoeiwijzing en -beheer op basis van onderling verbonden digitale platforms/hulpmiddelen en de snelle invoering daarvan.

4. Meer klantgerichtheid

Het spoor moet inspelen op de behoeften van de klant. Verbeterde stiptheid en betrouwbaarheid en betere toegang tot diensten in spoorfaciliteiten zijn van groot belang voor zowel het passagiers- als het goederenvervoer.

De rechten van passagiers op informatie, bijstand, voortzetting van de reis en compensatie moeten worden gegarandeerd om het gebruik van de trein te bevorderen. Het voorstel van de Commissie voor de herschikking van Verordening (EG) nr. 1371/2007⁴⁰, waarover in oktober 2020 overeenstemming is bereikt met het Europees Parlement en de Raad, moet de rechten van passagiers met een handicap of beperkte mobiliteit verbeteren, de regels voor handhaving en klachtenbehandeling verduidelijken en een betere bescherming van passagiers in geval van een verstoring van de reis waarborgen.

De corridors voor goederenvervoer per spoor blijven het belangrijkste onderdeel van het beleid van de Commissie om het goederenvervoer per spoor te bevorderen. De evaluatie van het rechtskader voor Verordening (EU) nr. 913/2010⁴¹ vormt een voorbereiding op aanvullende wetgevingsmaatregelen.

De Commissie verleent haar volledige steun aan initiatieven ter verbetering van de efficiëntie en flexibiliteit van het dienstregelingsproces, het proces voor de afhandeling van probleemsituaties en de coördinatie van tijdelijke capaciteitsbeperkingen.

³⁹ Verordening (EU) 2020/852 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2020 betreffende de totstandbrenging van een kader ter bevordering van duurzame beleggingen en tot wijziging van Verordening (EU) 2019/2088 (PB L 198 van 22.6.2020, blz. 13).

⁴⁰ Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 14).

⁴¹ Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22).

Het bevorderen van digitalisering is van fundamenteel belang om het spoorvervoer aantrekkelijker te maken voor bedrijven. De nieuwe verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI⁴²) maakt de digitale uitwisseling van informatie tussen bedrijven en bevoegde instanties mogelijk. De Commissie is ook voornemens een voorstel over een Europees partnerschap inzake onderzoek en innovatie op het gebied van spoorvervoer in te dienen, voortbouwend op de huidige gemeenschappelijke onderneming Shift2Rail. Het toekomstige partnerschap zal zich richten op het versnellen van het onderzoek naar en de ontwikkeling van innovatieve technologieën en operationele oplossingen, die worden gefaciliteerd door digitalisering en automatisering.

Het Europees Jaar van de spoorwegen 2021 vormt een verdere ondersteuning van inspanningen om het aandeel passagiers en goederen dat per spoor wordt vervoerd te vergroten, waarbij kennis en beste praktijken worden gedeeld.

⁴² Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33).