EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 24.3.2025
COM(2025) 116 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de uitvoering van Verordening (EU) 2018/643 betreffende de statistieken van het spoorvervoer

1. INLEIDING

1.1 DOEL VAN HET VERSLAG

In artikel 9 van Verordening (EU) 2018/643 van het Europees Parlement en de Raad van 18 april 2018 betreffende de statistieken van het spoorvervoer[1] is bepaald dat de Commissie, na raadpleging van het Comité voor het Europees statistisch systeem, uiterlijk op 31 december 2020 en vervolgens om de vier jaar bij het Europees Parlement en de Raad een verslag moet indienen over de uitvoering van die verordening en over toekomstige ontwikkelingen. Dit is het tweede verslag dat aan dit vereiste voldoet[2].

In het eerste deel van dit verslag worden de achtergrond, de beleidscontext, het gegevensgebruik en het toepassingsgebied van de verordening geschetst. In het tweede deel wordt beschreven hoe de verordening door de lidstaten en de Commissie (Eurostat) wordt uitgevoerd en welke kosten en lasten de gegevensverzameling voor de lidstaten met zich meebrengt, worden kwesties beschreven met betrekking tot methodologie en gegevenskwaliteit en wordt beschreven via welke middelen de statistieken over het spoorvervoer worden gepubliceerd. De laatste twee delen handelen over mogelijke toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de statistieken over het spoorvervoer en bevatten de belangrijkste conclusies van het verslag.

1.2 ACHTERGROND VAN HET JURIDISCH KADER

Verordening (EG) nr. 91/2003 was bedoeld om de Commissie, de overige EU-instellingen, de nationale overheden en het grote publiek te voorzien van vergelijkbare, betrouwbare, geharmoniseerde, regelmatige en volledige statistieken over het goederen- en reizigersvervoer per spoor.

De in 2016 bij Verordening (EU) 2016/2032 aangebrachte wijzigingen waren bedoeld om de oorspronkelijke handeling te actualiseren en te vereenvoudigen (en zo de lasten voor de lidstaten te verlichten). Zij hadden ook tot doel om het bestaande rechtskader voor de Europese statistieken over het spoorvervoer te optimaliseren en dat in overeenstemming te brengen met het Verdrag van Lissabon.

1.3 BELEIDSCONTEXT EN GEGEVENSGEBRUIK

De ontwikkeling van een gemeenschappelijk vervoersbeleid vereist een grondige kennis van de omvang van het spoorvervoer en van de wijze waarop het is geëvolueerd.

De Europese Green Deal[3] is een groeistrategie die de economie van de EU duurzaam moet maken door uitdagingen op het gebied van klimaat en milieu om te zetten in kansen op alle beleidsterreinen en door ervoor te zorgen dat de transitie op een voor iedereen rechtvaardige en inclusieve manier haar beslag krijgt. In 2022 was de vervoerssector (waaronder internationale bunkers) verantwoordelijk voor ongeveer 28,9 % van de broeikasgasemissies van de EU. Om klimaatneutraliteit te bereiken, moeten de vervoersemissies tegen 2050 met

[1] PB L 112 van 2.5.2018, blz. 1. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/643/oj.

[2] Het eerste verslag werd aangenomen op 18 december 2020 (COM(2020) 838 final).

[3] COM(2019) 640 final.

90 % zijn afgenomen. Het goederenvervoer per spoor is de duurzame logistieke ruggengraat van de economie en het spoorvervoer draagt in belangrijke mate bij aan het bereiken van de klimaatdoelen in lijn met de economische groei en de groei van de vervoersector.

In december 2020 heeft de Commissie ook een mededeling gepubliceerd met de titel "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst"[4], waarin zij de beoogde maatregelen schetst om het vervoerssysteem van de EU om te vormen overeenkomstig de ambities van de Europese Green Deal. De mobiliteitsstrategie is gericht op het realiseren van een visie van duurzame, betaalbare, inclusieve, slimme, veerkrachtige en concurrerende mobiliteit, wat vraagt om een fundamentele transformatie van de vervoerssector. De aanpak die daarvoor binnen de mobiliteitsstrategie wordt gevolgd, bestaat onder meer uit het vergroten van het gebruik van minder vervuilende vervoerswijzen en een verschuiving van een belangrijk deel van het binnenlandse goederenvervoer dat momenteel over de weg plaatsvindt (75 %) naar het spoor en de binnenwateren. Een van de prioriteiten van de Commissie voor de periode 2024-2029 op het gebied van vervoer is het voorstellen van een plan voor een ambitieus Europees net van hogesnelheidstreinen dat de hoofdsteden van de EU verbindt, onder meer via nachttreinen, en voor het versnellen van het goederenvervoer per spoor.

Om de positie van het spoor ten opzichte van andere vervoerswijzen te versterken, heeft de Commissie de afgelopen 25 jaar actief voorgesteld om de Europese spoorvervoerssector te herstructureren. De inspanningen van de Commissie waren gericht op drie belangrijke doelstellingen, die allemaal essentieel zijn voor de ontwikkeling van een sterke en concurrerende spoorvervoerssector:

- de markt voor spoorvervoer openstellen voor mededinging;
- de interoperabiliteit en veiligheid van de nationale netten vergroten;
- de spoorweginfrastructuur ontwikkelen.

De gegevens die uit hoofde van Verordening (EU) 2018/643 worden verzameld, spelen een belangrijke rol bij de besluitvorming in de EU en bij het ontwerpen en monitoren van EU-beleid. De resultaten van die gegevensverzameling zijn cruciaal voor het monitoren van de spoorwegmarkt in de EU en in de mededelingen van de Commissie, de werkdocumenten van de diensten van de Commissie en de effectbeoordelingen wordt er dan ook regelmatig naar verwezen. Een grondige kennis van de markt vergroot ook het concurrentievermogen van de ondernemingen in de sector. De statistieken die uit hoofde van de verordening worden geproduceerd, kunnen ook gebruikt worden voor het beoordelen van de mogelijkheid om het goederenvervoer van de weg naar het spoor te verschuiven.

Voorts hebben de lidstaten opgemerkt dat de gegevens die uit hoofde van de verordening worden verzameld, op nationaal niveau nodig zijn om:

- via kortetermijnmonitoring (aan de hand van kwartaalgegevens) en langetermijnmonitoring (aan de hand van jaarlijkse gegevens) de ontwikkeling van het spoorvervoer te kunnen volgen;
- nationale trendanalyses uit te voeren en vergelijkingen met andere landen te maken;

[4] COM(2020) 789 final.

- te kunnen volgen hoe het aandeel van het spoorvervoer in het Europese vervoer als geheel zich ontwikkelt ten opzichte van andere wijzen van vervoer (uitsplitsing naar vervoerswijze).

De lidstaten hebben in dit verband aangegeven dat de gegevens worden gebruikt door:

- nationale instanties;
- universiteiten, onderzoeksinstellingen en modelontwikkelaars;
- economische instellingen;
- de spoorwegsector, voor analyse en planning;
- internationale organisaties zoals het Internationaal Transportforum (ITF) en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE);
- en beleidsmakers op nationaal niveau, ten behoeve van planning, monitoring van doelstellingen en besluitvorming.

1.4 BESTREKEN LIDSTATEN EN ANDERE LANDEN

Verordening (EU) 2018/643 is in al haar onderdelen en rechtstreeks van toepassing in alle lidstaten, die gehouden zijn de in de verordening genoemde gegevens te verstrekken. Alleen Malta en Cyprus, die geen spoorweginfrastructuur hebben en dus ook geen spoorvervoer, hoeven de verordening niet uit te voeren.

Ook de drie landen van de Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) — Noorwegen, Zwitserland en Liechtenstein — verstrekken gegevens over het spoorvervoer. Vijf kandidaat-lidstaten (Bosnië en Herzegovina, Montenegro, Noord-Macedonië, Servië en Turkije) verstrekken op vrijwillige basis gegevens. In juni 2024 heeft Oekraïne voor het eerst een dataset verstrekt over het totale goederen- en reizigersvervoer per spoor, voor referentiejaar 2021. Albanië, Georgië, Kosovo* en Moldavië onderzoeken momenteel over welke gegevens zij beschikken en hoe zij het beste aan de vereisten van Verordening (EU) 2018/643 kunnen voldoen.

Door de lidstaten wordt in overeenstemming met artikel 6 van Verordening (EU) 2018/643 het volgende bij Eurostat ingediend:

i) uitvoerige jaarstatistieken over het goederen- en reizigersvervoer;
ii) kwartaalstatistieken over het goederen- en reizigersvervoer;
iii) regionale statistieken over het goederen- en reizigersvervoer op NUTS-niveau 2[5] (om de vijf jaar, voor een referentieperiode van één jaar);
iv) statistieken over verkeersstromen op het spoorwegnet (om de vijf jaar, voor een referentieperiode van één jaar);
v) minder uitvoerige jaarstatistieken over het goederen- en reizigersvervoer van spoorwegondernemingen met een totaalvolume aan goederenvervoer van minder dan

* Deze benaming laat de standpunten over de status van Kosovo onverlet en is in overeenstemming met Resolutie 1244 (1999) van de VN-Veiligheidsraad en het advies van het Internationaal Gerechtshof over de onafhankelijkheidsverklaring van Kosovo.

[5] Verordening (EG) nr. 1059/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 betreffende de opstelling van een gemeenschappelijke nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek (NUTS): http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj.

200 miljoen tonkilometer en minder dan 500 000 ton, en ondernemingen met een totaalvolume aan reizigersvervoer van minder dan 100 miljoen reizigerskilometer.

2. FOLLOW-UP VAN DE UITVOERING VAN DE VERORDENING

2.1 NALEVING VAN WETTELIJKE VERPLICHTINGEN

De in Verordening (EU) 2018/643 neergelegde verplichtingen met betrekking tot gegevensverstrekking worden in hoge mate nageleefd en de gevraagde datasets worden door alle lidstaten regelmatig en binnen de daarvoor gestelde termijnen aangeleverd. Soms treedt er een kortdurende vertraging op ten gevolge van veranderingen op nationaal niveau (bv. veranderingen op IT-gebied of in de spoorwegmarkt). Die vertragingen zijn echter nooit van invloed geweest op de productie van de statistieken over het spoorvervoer. De landen hanteren de afgesproken methode, waardoor hoogwaardige en betrouwbare statistieken kunnen worden opgesteld over het goederen- en reizigersvervoer per spoor in Europa.

Om te voorkomen dat informatie betreffende individuele spoorwegondernemingen direct of indirect openbaar wordt gemaakt, markeren verscheidene lidstaten de door hen ingediende gegevens over het spoorvervoer als vertrouwelijk. Bij de meest recent ingediende gegevensverzamelingen hadden België, Frankrijk, Hongarije, Polen en Nederland de uitvoerige jaarlijkse gegevens over het reizigersvervoer per spoor als vertrouwelijk of deels vertrouwelijk aangemerkt, terwijl België, Polen en Zweden de uitvoerige jaarlijkse gegevens over het goederenvervoer per spoor geheel of gedeeltelijk als vertrouwelijk hadden aangemerkt. Bij regionale gegevens die om de vijf jaar op NUTS-niveau 2 worden verzameld, is het percentage vertrouwelijke gegevens hoger. Eurostat hanteert met betrekking tot vertrouwelijke gegevens voorschriften en maatregelen die moeten voorkomen dat die gegevens openbaar worden.

2.2 IN DE LIDSTATEN GEBRUIKTE METHODEN VOOR HET VERZAMELEN VAN GEGEVENS

Spoorwegondernemingen verzamelen gegevens volgens de methoden die door elk land zijn vastgesteld en sturen die gegevens naar de nationale instanties, die verantwoordelijk zijn voor de verwerking ervan. De *Reference Manual on Rail transport statistics*[6] van Eurostat bevat een hoofdstuk dat gewijd is aan nationale methoden, met een onderdeel over gegevensverzameling en kwaliteitsbeheer.

Uit een studie van Eurostat in 2021 over buitenlandse ondernemingen die op binnenlandse spoorwegnetten actief zijn, bleek dat sommige landen moeilijkheden ondervinden om gegevens van die ondernemingen te verkrijgen, aangezien hun geen rapportageverplichting kan worden opgelegd. In de studie werden bepaalde maatregelen aanbevolen om deze belemmeringen weg te nemen.

2.3 ADMINISTRATIEVE LASTEN EN KOSTEN VOOR DE LIDSTATEN

Verordening (EU) 2018/643 is zo opgesteld dat de lasten voor de lidstaten tot een minimum worden beperkt. De meeste lidstaten hoeven geen bijkomende maatregelen te nemen, omdat

[6] https://ec.europa.eu/eurostat/documents/29567/3217334/Rail_Reference_Manual_Ver+11.pdf/bd5bf79a-b6d3-be9e-ceb5-779a36cc0a7c?t=1698140752878 (alleen beschikbaar in het Engels).

hun bestaande procedures voldoende zijn om aan de gegevensverzamelingsvereisten van de verordening te voldoen.

Volgens de informatie in de nationale metagegevens die de gegevens over het spoorvervoer aanvullen, is de werkbelasting die het verstrekken van gegevens met zich meebrengt, voor de meeste rapporterende landen aanvaardbaar. In de meeste rapporterende landen ligt de responslast hoofdzakelijk bij de spoorwegondernemingen of -exploitanten en wordt deze tot een minimum beperkt. De respondenten kunnen de vereiste gegevens via een data-interface of via e-mail verstrekken. Er wordt alleen contact opgenomen met respondenten wanneer eventuele plausibiliteitsfouten niet door het nationale bureau voor de statistiek kunnen worden opgelost. Landen die de aan het verzamelen van gegevens over het spoorvervoer verbonden kosten en lasten kunnen kwantificeren, rapporteren kosten en lasten die aanzienlijk verschillen tussen de landen. Deze kosten en lasten zijn afhankelijk van het aantal ondernemingen en de hoeveelheid gegevens die worden verzameld, die beide van land tot land verschillen, alsook van de nationale systemen die hiervoor worden gebruikt. In een aantal gevallen is het aantal spoorwegondernemingen dat reageert toegenomen sinds de inwerkingtreding van de verordening, en de gevolgen voor daarmee gepaard gaande kosten en lasten zijn navenant. In de verordening zijn echter drempels vastgesteld voor de omvang van de vervoersactiviteit om de rapportagelast te beperken en tegelijkertijd de kwaliteit van de statistieken te handhaven. Desalniettemin zijn de landen van mening dat de gegevens over het spoorvervoer van aanmerkelijke waarde zijn en dat de voordelen van de statistieken die op basis van die gegevens worden geproduceerd, opwegen tegen de kosten en lasten voor respondenten en bureaus voor de statistiek.

Vermindering van administratieve lasten en vereenvoudiging

Het verminderen van administratieve lasten is een van de doelstellingen die de Commissie voortdurend op het oog heeft. In samenwerking met de nationale bureaus voor de statistiek heeft Eurostat specifieke maatregelen genomen om de nationale lasten te verminderen die het verzamelen en rapporteren van gegevens met zich meebrengen. Deze acties zijn onder meer:

1. het ontwikkelen van tools waarmee regionale gegevens op NUTS-niveau 2 gemakkelijker kunnen worden gerapporteerd, zoals de *geo-viewer* van Eurostat. De *geo-viewer* beschikt over een zoekfunctie die het gemakkelijker maakt om naar NUTS-codes te zoeken. Rapporterende landen kunnen de naam invoeren van een spoorwegstation of de plaats van vertrek/aankomst, waarna de *geo-viewer* de passende NUTS-code verstrekt. Eurostat kan ook een lijst van alle spoorwegstations met de bijbehorende NUTS-codes verstrekken.

2. het ontwikkelen van nieuwe tools voor gegevensvalidatie, waarmee de rapporterende landen hun gegevens kunnen valideren voordat zij deze officieel bij Eurostat indienen (pre-validatie) en die voor elke specifieke dataset feedback over fouten geven.

3. het regelmatig organiseren van bijeenkomsten van deskundigen uit lidstaten, EVA-landen, kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten in het kader van de deskundigengroep van de Commissie inzake statistieken over het spoorvervoer, voor het uitwisselen van goede praktijken met betrekking tot de verzameling en verwerking van gegevens over het spoorvervoer.

Uit een raadpleging van de lidstaten in juni 2024 kwam naar voren dat het door Verordening (EU) 2018/643 bepaalde kader toereikend is om aan de behoeften van gebruikers tegemoet te komen zonder dat de respondenten daardoor met buitensporige lasten worden opgezadeld.

2.4 VALIDATIE EN KWALITEITSCONTROLE VAN ONTVANGEN GEGEVENS

Het verzamelen en indienen van gegevens is de verantwoordelijkheid van de lidstaten, maar Eurostat neemt alle noodzakelijke maatregelen om te waarborgen dat de statistieken van hoge kwaliteit zijn en eventuele fouten en onwaarschijnlijkheden in de ontvangen gegevens worden opgespoord. Sinds 2023 heeft Eurostat een geperfectioneerd IT-systeem voor gegevensbeheer geïmplementeerd met twee verbeterde componenten: nieuwe tools voor gegevensvalidatie, en krachtige software (statistische-analysesystemen — SAS) voor de verwerking, kwaliteitscontrole en publicatie van gegevens over het spoorvervoer.

De rapporterende landen sturen de datasets naar Eurostat via het Edamis-portaal. De structuur van die datasets is in overeenstemming met de SDMX (*Statistical Data and Metadata eXchange*) -standaard. Vervolgens worden de ontvangen datasets onderworpen aan een robuuste validatie. Dat gebeurt in twee stappen:

- in de eerste stap wordt elke dataset met de tool Struval (STRUctural VALidation) gevalideerd op formaat, volledigheid van de verplichte velden en juistheid van de gebruikte structuur en codes.
- in de tweede stap wordt via de tool Conval (CONtent VALidation) de inhoud van elke dataset gevalideerd, op basis van vooraf bepaalde regels en drempelwaarden. De rapporterende landen ontvangen voor elke toegezonden dataset een uitgebreid validatieverslag, wat het gemakkelijk maakt om eventuele fouten te verbeteren. De toegepaste validatieregels worden voortdurend door Eurostat bijgewerkt om tegemoet te komen aan veranderende behoeften en om te waarborgen dat de geproduceerde statistieken van hoge kwaliteit zijn.

De kwaliteit van de ingediende gegevens is in het algemeen zeer goed. Bij alle rapporterende landen is het gebruikelijk dat gegevens worden herzien wanneer via de validatietools Struval en Conval fouten worden ontdekt.

De volgende stap is dat Eurostat bij de gegevens over het spoorvervoer controleert of de tijdreeksen consistent zijn en de verzamelingen van kwartaal- en jaargegevens onderling consistent zijn. Als bij geen van deze gegevenscontroles problemen aan het licht zijn gekomen, of zodra de landen hun datasets hebben herzien en een verklaring hebben gegeven voor eventuele inconsistenties, worden de gegevens opgeslagen voor verdere verwerking en publicatie in de onlinedatabank van Eurostat.

2.5 METHODOLOGISCHE ONDERSTEUNING VOOR LIDSTATEN

Eurostat verleent de rapporterende landen voortdurend ondersteuning bij de uitvoering van Verordening (EU) 2018/643, in het bijzonder met betrekking tot de gevraagde gegevens over het spoorvervoer en de methode voor het verzamelen van die gegevens.

De bijeenkomsten van de deskundigengroep inzake statistieken over het spoorvervoer bieden de lidstaten, EVA-landen, kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten de gelegenheid

tot het uitwisselen van goede praktijken en het bespreken van de gegevenskwaliteit, methodologische kwesties en nieuwe projecten. De uitvoering van de verordening is ook een terugkerend agendapunt op de jaarlijkse vergaderingen van de coördinatiegroep voor vervoersstatistieken.

De *Reference manual on rail transport statistics* biedt de rapporterende landen uitgebreide richtsnoeren voor de uitvoering van de verordening. Deze referentiehandleiding wordt regelmatig (doorgaans jaarlijks) bijgewerkt met de meest recente informatie, documentatie en richtsnoeren die voor de verzameling van de statistieken over het spoorvervoer van belang zijn.

In 2019 was Eurostat, in nauwe samenwerking met de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties en het Internationaal Transportforum, mede-uitgever van de vijfde editie van de *Glossary for transport statistics*[7], die een bijgewerkt en verbeterd deel over het spoorvervoer bevat. Dit glossarium is bedoeld om de definities van vervoersstatistieken op Europees en internationaal niveau te standaardiseren. De drie organisaties maken momenteel een plan voor een uitgebreide update van het glossarium. De nieuwe versie wordt volgens de planning in 2025 gepubliceerd.

2.6 GEGEVENSVERSPREIDING

Onlinedatabank van Eurostat

Eurostat publiceert de uit hoofde van Verordening (EU) 2018/643 verzamelde gegevens via zijn onlinedatabank, die vrij toegankelijk is via de website van Eurostat. Er zijn 26 tabellen over spoorvervoer, die op gezette tijden worden bijgewerkt en aangevuld met uitgebreide Europese en nationale metagegevensbestanden.

Om de vijf jaar actualiseert Eurostat twee datasets met regionale statistieken (NUTS-niveau 2) over het goederen- en reizigersvervoer (bijlage IV bij Verordening (EU) 2018/643); en maakt het ongeveer 28 datasets (één per rapporterend land) over de verkeersstromen op het spoorwegnet (bijlage V bij Verordening (EU) 2018/643). Het meest recente referentiejaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn voor deze statistieken is 2020.

Verspreidingsproducten

Via het platform *Statistics Explained* publiceert Eurostat twee artikelen over het spoorvervoer waarin voor de media en het grote publiek een overzicht wordt gegeven van de belangrijkste ontwikkelingen en de uit hoofde van Verordening (EU) 2018/643 verzamelde gegevens worden geanalyseerd:

- *Railway freight transport statistics*[8],
- *Railway passenger transport statistics - quarterly and annual data*[9].

[7] https://www.doi.org/10.2785/675927 (beschikbaar in het Engels, Frans en Duits).
[8] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_freight_transport_statistics (alleen beschikbaar in het Engels).
[9] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Railway_passenger_transport_statistics_-_quarterly_and_annual_data (alleen beschikbaar in het Engels).

Deze artikelen worden jaarlijks bijgewerkt, zodra de gegevensverzameling voor een bepaald referentiejaar is samengesteld.

Andere verspreidingsmiddelen

Gegevens over het spoorvervoer worden ook verspreid via op maat gemaakte extracties voor gebruikers in nieuwsartikelen (bv. *Rail freight transport slightly down in 2022*[10]) en andere publicaties van Eurostat, zoals *Key figures on European transport*[11], *Key figures on Europe*[12] en *Eurostat regional yearbook*[13]. De gegevens worden ook verspreid via de publicaties van andere directoraten-generaal van de Commissie, in het bijzonder die van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer (bv. het *Statistical pocketbook*[14]), en de publicaties van het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA). Alle gegevens in op maat gemaakte extracties en publicaties worden ook in de onlinedatabank van Eurostat gepubliceerd.

Gegevens over het spoorvervoer zijn ook te vinden in het *Sustainable Development Monitoring Report*[15], waarin verslag wordt gedaan van de vooruitgang die is geboekt met de EU-beleidsdoelstelling om het goederenvervoer te verschuiven van de weg naar het spoor en de binnenwateren. Dit verslag bevat een analyse van de ontwikkeling op korte en lange termijn van het aandeel van het goederenvervoer per spoor en over de binnenwateren in het totale binnenlandse goederenvervoer, uitgedrukt in tonkilometers. Een andere hoofdindicator die in deze publicatie wordt gebruikt, is de korte- en langetermijnontwikkeling van het aandeel van bussen en treinen in het binnenlandse reizigersvervoer.

3. VERDERE ONTWIKKELING VAN STATISTIEKEN OVER HET SPOORVERVOER

In het kader van de Europese Green Deal is voor alle economische sectoren, met inbegrip van de vervoerssector, een reeks ingrijpende beleidsmaatregelen voorgesteld. Statistieken over het goederen- en reizigersvervoer per spoor kunnen behulpzaam zijn bij het formuleren en monitoren van beleidsdoelstellingen, want zij bieden gegevens over hoeveelheden vervoerde goederen, reizigersaantallen, afgelegde kilometers, en materieel en infrastructuur. Die informatie wordt voor het grootste deel verzameld uit hoofde van Verordening (EU) 2018/643 en deels op vrijwillige basis via de *Eurostat/ITF/UNECE Common Questionnaire on inland transport statistics* (gemeenschappelijke vragenlijst van Eurostat/ITF/UNECE betreffende statistieken over het binnenlands vervoer).

In enkele landen wordt de mogelijkheid om alle uit hoofde van Verordening (EU) 2018/643 verzamelde gegevens te publiceren, beperkt door de vertrouwelijkheid van die gegevens. Dit geldt ook voor sommige EU-aggregaten. Eurostat en de lidstaten bespreken voortdurend hoe de door de vertrouwelijkheid van gegevens gestelde restricties kunnen worden verlicht.

[10] https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20231115-2.
[11] https://doi.org/10.2785/4866 (alleen beschikbaar in het Engels).
[12] https://doi.org/10.2785/494153 (beschikbaar in het Engels, Frans en Duits).
[13] https://doi.org/10.2785/606702 (beschikbaar in het Engels, Frans en Duits).
[14] Https://doi.org/10.2832/319371 (alleen beschikbaar in het Engels).
[15] https://doi.org/10.2785/98370 (alleen beschikbaar in het Engels).

Ten behoeve van een bredere dekking van de statistieken over het spoorvervoer heeft Eurostat een administratieve overeenkomst met het ERA ondertekend voor de ontvangst en publicatie van gegevens over:

- de lengte van de lijnen en sporen die met het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) zijn uitgerust;
- het aantal spoorwegstations dat beschikt over voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit.

De gegevens over de lengte van de lijnen die met het ERTMS zijn uitgerust, worden sinds het derde kwartaal van 2020 jaarlijks gepubliceerd. De rest van voornoemde gegevens wordt gepubliceerd wanneer zij door het ERA zijn verstrekt.

Sinds 2022 coördineren het ERA en Eurostat ook hun inspanningen voor het verwerven van meer geharmoniseerde en consistente gegevens over spoorweginsfrastructuur en spoorvervoermaterieel. Een belangrijke taak was het vergelijken van de geogerefereerde gegevens betreffende spoorvakken uit het infrastructuurregister (RINF) van het ERA met de gegevens betreffende netsegmenten die uit hoofde van bijlage V bij Verordening (EU) 2018/643 zijn toegezonden. Hierdoor konden verschillen in bereik tussen de twee sets van statistieken worden vastgesteld en verklaard en in 2023 de eerste kaarten van verkeersstromen per netsegment worden gepubliceerd, voor referentiejaar 2020. Verder zal de bestaande samenwerking met het ERA de gegevensverzameling uit hoofde van bijlage V voor referentiejaar 2025 vergemakkelijken doordat gebruik kan worden gemaakt van informatie uit het RINF (bv. namen van spoorwegstations en spoorlijnen en kenmerken van netsegmenten die in het RINF per spoorvak zijn vastgelegd).

Eurostat heeft een afstandenmatrix voor het spoor ontwikkeld waarmee indicatoren voor de uitsplitsing naar vervoerswijzen per afstandsklasse kunnen worden berekend zonder dat dit voor de rapporterende landen bijkomende lasten oplevert. De afstandenmatrix voor het spoor is gebaseerd op de nomenclatuur van regio's volgens NUTS-niveau 2, zodat deze aansluit bij de regionale gegevens over het spoorvervoer die uit hoofde van bijlage IV bij Verordening (EU) 2018/643 worden verzameld. De verdere ontwikkeling van de afstandenmatrix zelf is afhankelijk van de verbetering van de geografische netten. De toepassing ervan zal echter hoofdzakelijk afhangen van de beschikbaarheid en kwaliteit van de spoorweggegevens die op regionaal niveau worden gerapporteerd (bv. minder rapportage over onbekende regio's door landen).

Het geografisch bereik van de statistieken over het spoorvervoer kan mogelijk worden vergroot als gevolg van toekomstige uitbreidingen van de EU. Eurostat ondersteunt de inspanningen van kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten om te voldoen aan Verordening (EU) 2018/643 door het bespreken van methodologische kwesties, gegevenskwaliteit en toekomstige vooruitgang.

Blijkens de antwoorden op de enquête die in juni 2024 werd toegezonden aan de leden van de deskundigengroep inzake statistieken over het spoorvervoer, achten de lidstaten het momenteel niet nodig om Verordening (EU) 2018/643 te wijzigen of te verbeteren. Daardoor blijven de lasten voor de respondenten op het huidige niveau. Nieuwe nationale, Europese en internationale beleidsinitiatieven met betrekking tot duurzaamheid en de transformatie van

vervoerssystemen kunnen echter nieuwe gegevensbehoeften doen ontstaan. Zodra dergelijke behoeften worden vastgesteld, worden deze tijdig door de deskundigengroep inzake statistieken over het spoorvervoer beoordeeld en besproken.

4. CONCLUSIES

De ervaringen met en de resultaten van de uitvoering van Verordening (EU) 2018/643 betreffende de statistieken van het spoorvervoer zijn nog steeds positief. De lidstaten voldoen aan de verplichtingen inzake gegevensverstrekking en de middelen die zowel op nationaal als Commissieniveau worden toegekend, maken het mogelijk kwalitatief hoogwaardige resultaten te bereiken. De Commissie ondersteunt de lidstaten bij de uitvoering van de verordening en moedigt de kandidaat-lidstaten en potentiële kandidaat-lidstaten aan tot het verkrijgen en verzamelen van gegevens over het spoorvervoer waarover de nationale infrastructuurbeheerders, spoorwegondernemingen of de nationale ministeries voor Vervoer beschikken. De Commissie heeft haar IT-systeem voor het valideren en verwerken van gegevens over het spoorvervoer gemoderniseerd, wat het werk van de nationale bureaus voor de statistiek vergemakkelijkt. De deskundigengroep van de Commissie inzake statistieken over het spoorvervoer blijft het orgaan waar de uitvoering van de verordening en mogelijke verbeteringen ervan actief worden besproken.

Verordening (EU) 2018/643 is nog steeds een doelmatig en doeltreffend instrument voor het produceren van betrouwbare en vergelijkbare statistieken over het spoorvervoer op zowel EU- als nationaal niveau. De geproduceerde statistieken worden verspreid via de onlinedatabank van Eurostat, artikelen over statistiek, nieuwsartikelen en in op maat gemaakte extracties. Statistieken over het spoorvervoer zijn waardevol voor beleidsmakers, de spoorwegsector en nationale organisaties, alsook voor het ontwerpen en beoordelen van EU-beleid voor het bevorderen van duurzaam, schoon en veilig vervoer.