EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 13.9.2023
COM(2023) 510 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Achtste 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(2023) 288 final}

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Achtste 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.

Dit verslag heeft betrekking op gegevens tot en met 2020 met inbegrip van de gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de sector.

Er zijn verschillende belangrijke bevindingen voor de periode 2015-2020.

- Tussen 2015 en 2019 is het passagiersvervoer, uitgedrukt in passagierskilometers, jaarlijks met gemiddeld 3 % gestegen. In 2020 kenden de passagierskilometers echter een scherpe daling met 46 % ten gevolge van de maatregelen in verband met de COVID-19-pandemie, waaronder reisbeperkingen[1].

- Tussen 2015 en 2019 steeg ook het goederenvervoer per spoor, uitgedrukt in tonkilometers, met 3 % per jaar. Het goederenvervoer per spoor werd eveneens door de pandemie getroffen, maar in mindere mate dan het passagiersvervoer per spoor. Het kende van 2019 tot 2020 een daling van 8 %.

- Tussen 2015 en 2019 nam het marktaandeel van het passagiersvervoer per spoor in de meeste landen licht toe. Ten gevolge van de pandemie daalde het marktaandeel in 2020 echter met 2,4 procentpunt. De pandemie had zowel gevolgen voor de vraag (individuele voorkeuren leidden tot een groter gebruik van individuele vervoermiddelen) als voor het aanbod (annulering van bepaalde commerciële treinen) van het spoorvervoer.

- De lengte van het hogesnelheidsnet nam tussen 2015 en 2020 met bijna 1 500 km toe, terwijl het aantal passagierskilometers op hogesnelheidstreinen in 2020 drastisch daalde ten gevolge van de reisbeperkingen in verband met de pandemie. De cijfers voor 2019 laten echter veelbelovende ontwikkelingen zien in het aantal passagierskilometers. Als de trend voor 2015-2019 in verband met het toenemende aantal passagierskilometers zich doorzet, zullen de streefcijfers die voor 2030 en 2050 in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit zijn vastgesteld met betrekking tot het aantal passagiers dat van hogesnelheidstreinen gebruikmaakt, worden behaald en zelfs overtroffen.

- In 2020 hadden spoorwegondernemingen 1 192 actieve vergunningen, een toename met 100 vergunningen in vergelijking met 2018.

- Het gemiddelde marktaandeel van nieuwe spelers ten opzichte van traditionele

[1] Voorlopige gegevens voor 2021 wijzen op een geleidelijk herstel voor zowel passagiers- als goederenvolumes.

exploitanten bedroeg in 2020:

- 46 % van het goederenvervoer per spoor, een toename van 11 procentpunt in vergelijking met 2015;

- 14 % van het passagiersvervoer (openbaredienstverplichtingen en commerciële diensten samen), een toename van 2 procentpunt in vergelijking met 2015.

– Het spoor blijft een van de veiligste vervoerswijzen.

– Eind 2020 werkten er meer dan 910 000 personen in de spoorwegsector. Dit is iets minder dan in 2018.

2. METHODE

Dit is het achtste verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt dat de Commissie op grond van artikel 15, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU[2] 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 spoor[3]. In het achtste verslag gaat de aandacht vooral uit naar ontwikkelingen tussen 2015 en 2020, waarbij naar gegevens uit 2019 wordt verwezen om de gevolgen van de COVID-19-pandemie onder de aandacht te brengen, en naar trends en beleidsontwikkelingen die verder reiken dan de rapportageperiode tot op de datum waarop dit verslag werd opgesteld.

Dit verslag is niet alleen opgesteld op basis van de monitoringgegevens die de lidstaten en Noorwegen hebben ingediend, maar ook op basis van informatie uit het statistisch zakboekje *EU transport in figures*[4], verslagen van het Spoorwegbureau van de Europese Unie[5], Eurostatgegevens[6], statistieken van verschillende sectororganisaties, presentaties en studies. Wanneer de monitoringverordening de enige bron is, worden in het verslag de ontwikkelingen voor de periode 2015-2020 beoordeeld om de vergelijkbaarheid van gegevens te waarborgen. Wanneer gebruik wordt gemaakt van andere bronnen, worden in het verslag ook ontwikkelingen over een langere periode weergegeven.

Samengevoegde gegevens en gemiddelden verwijzen naar de EU-27 (het huidige aantal EU-lidstaten[7]).

3. SPOORVERVOER EN DUURZAAMHEID

Het spoorvervoer, dat in 2020 ongeveer 11,5 % van de goederen en 5,1 % van de passagiers in alle vervoerswijzen binnen de EU vervoerde, heeft zijn directe broeikasgasemissies sinds

---

2 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).

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

4 https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2020_en

5 https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications

6 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database

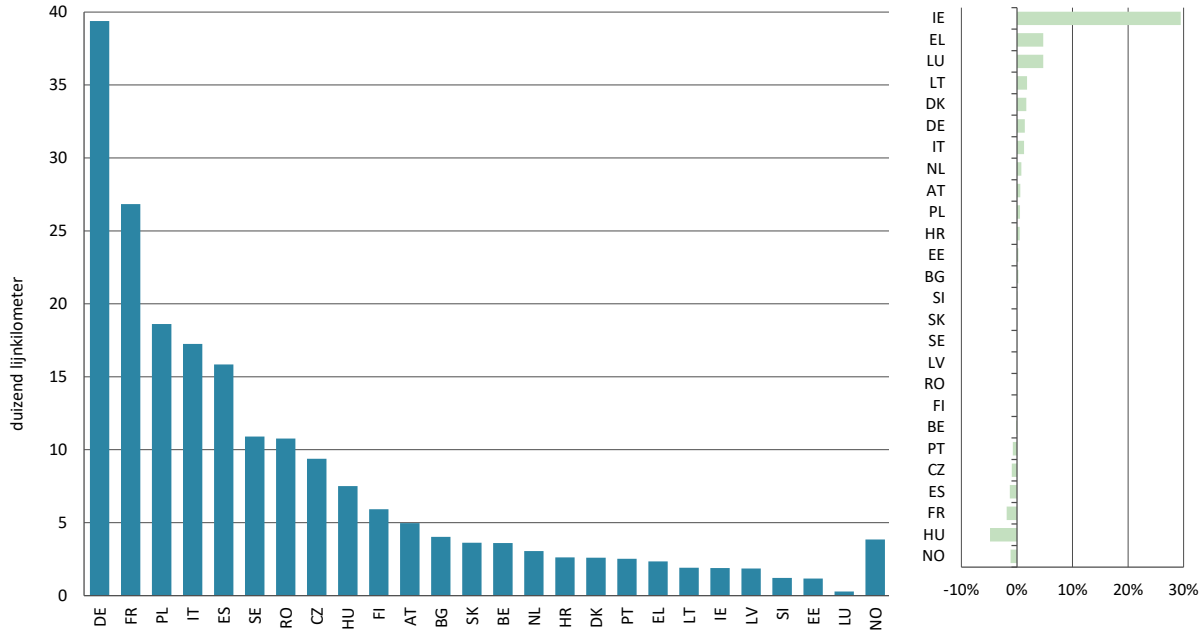
7 Noorwegen neemt deel aan het Rail Market Monitoring Scheme (RMMS), maar de gegevens voor dat land zijn niet opgenomen in de totalen en gemiddelden voor de EU.

1990 bijna voortdurend verminderd. Het spoorvervoer heeft zijn emissies tussen 1990 en 2019 weliswaar voortdurend verminderd, maar daarbij is het goederenvervoer per spoor met nagenoeg 10 % toegenomen, uitgedrukt in ton per kilometer, terwijl het aantal passagierskilometers met ongeveer 35 % gestegen is. Het spoorvervoer is over het algemeen genomen minder vervuilend en energie-efficiënter dan andere gemotoriseerde vormen van vervoer. In 2020 nam het spoor 0,4 % van zowel de broeikasgas- als CO_2-emissies van het vervoer en 1,9 % van het energieverbruik door vervoer in de EU-27 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 2020 bedroeg de totale lengte van het spoorwegnet in de EU-27 ongeveer 201 000 lijnkilometer (0,4 % minder dan in 2015). Ongeveer 57 % van het spoorwegnet was geëlektrificeerd, een toename van 2 410 km sinds 2015 (+2,2 %).

Figuur 1: lengte van nationale spoornetten per land (duizend lijnkilometer, 2020) en relatieve wijziging (2015-2020)



Bron: Statistisch zakboekje, 2022.

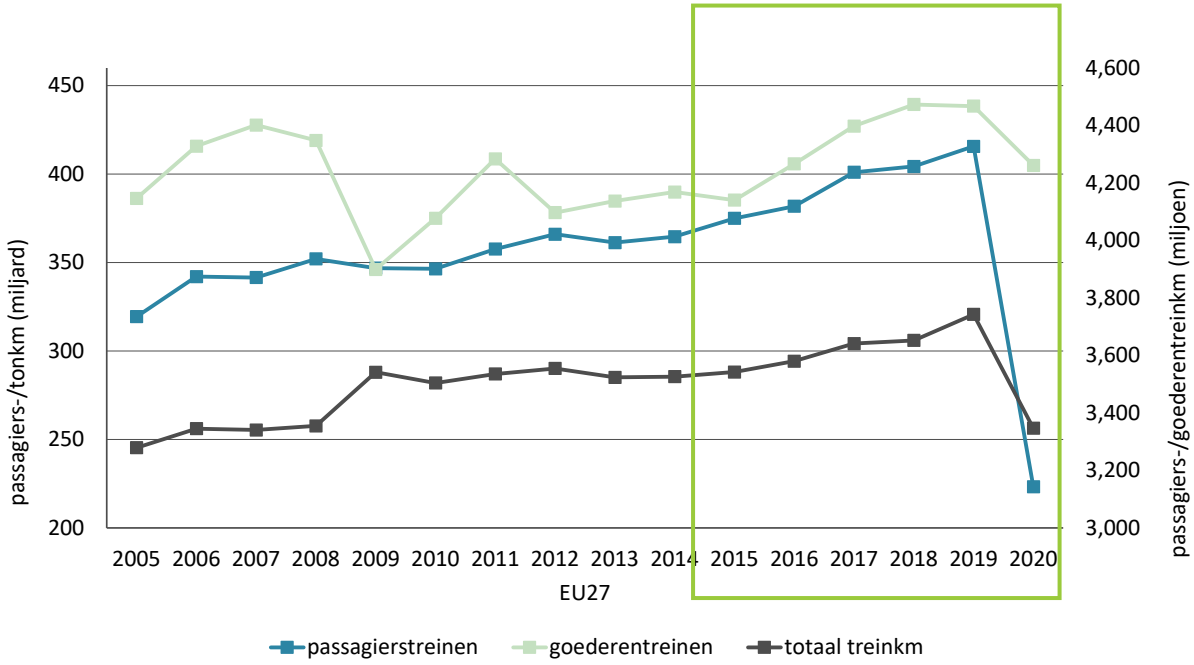
De EU telde eind 2020 meer dan 11 500 km aan hogesnelheidslijnen, een toename van 14,5 % sinds 2015. Wanneer de huidige trend bij de uitbreiding van het net zich de volgende decennia voortzet, zal de lengte van het hogesnelheidsnet een toename kennen van ongeveer 50 % voor 2015-2030 en een stijging met een factor 2,5 voor 2015-2050. In de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit zijn ambitieuze streefcijfers vastgesteld voor het hogesnelheidstreinverkeer, waarvan het volume tegen 2030 moet verdubbelen en tegen 2050 moet verdriedubbelen vergeleken met de cijfers van 2015.

5. ONTWIKKELING VAN SPOORWEGDIENSTEN

Na een decennium van matige volumestijgingen werd het totaal aantal EU-treinkilometers (zowel voor passagiers- als voor goederenvervoer) in 2020 ernstig geraakt door de COVID-

19-pandemie. In vergelijking met 2019 daalde het goederenvervoer in 2020 met 8 %, uitgedrukt in treinkilometers. Het passagiersvervoer werd ernstiger getroffen aangezien de volumes met ongeveer de helft (46 %) daalden in vergelijking met het niveau van 2019. Recente ontwikkelingen op de markt wijzen echter op een terugkeer naar het niveau van vóór de pandemie, en in bepaalde segmenten zelfs op hogere niveaus in vraag en aanbod dan vóór de pandemie.

Figuur 2: passagiers- en goederenvolumes (passagierskilometers, tonkilometers en treinkilometers, 2005-2020)



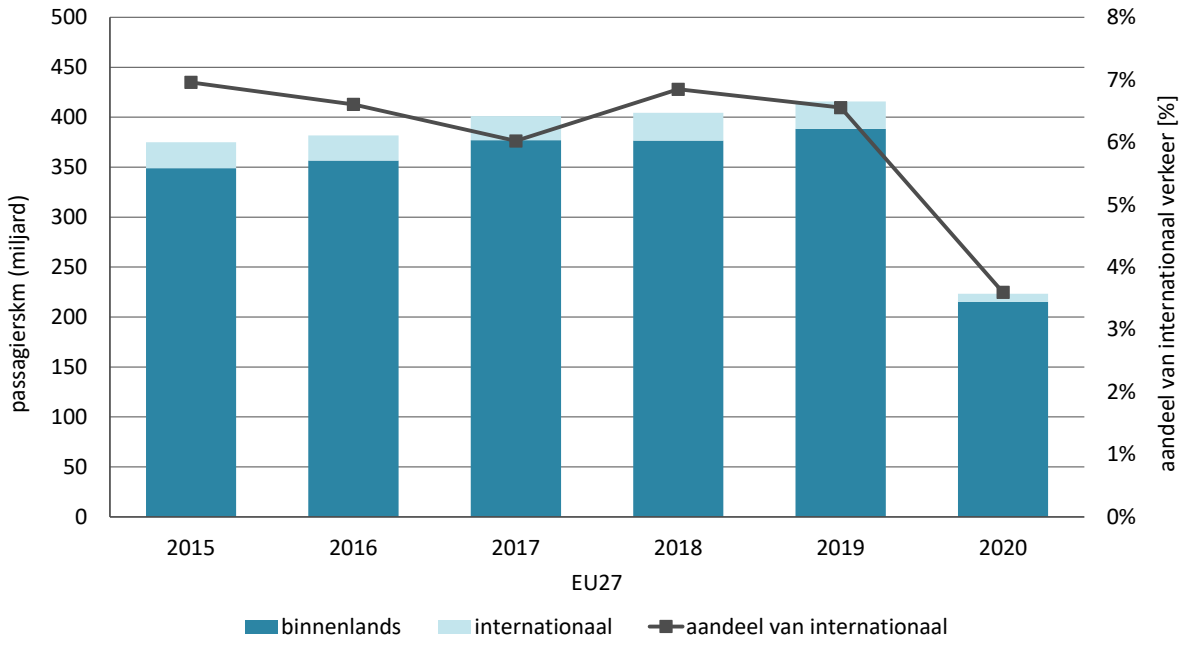
Bron: RMMS, 2022. Aanvullende gegevens uit verschillende andere bronnen en ramingen. RO 2014 en PT 2020 werden gecorrigeerd wegens een foutieve grootteorde. RO 2015, LU 2015, LU 2016, HU 2016, LU 2019, HR 2019, NL 2019, LV 2020 en PL 2020 zijn schattingen van de EC.

In 2020 werden via het spoor zo'n 1,4 miljard ton goederen en 4,2 miljard passagiers vervoerd.

Door de pandemie kwam de voornamelijk binnenlandse dimensie van het passagiersvervoer per spoor verder naar voren. Vóór de pandemie was het aandeel internationale passagiersvervoersdiensten tussen 2015 en 2019 nog ongeveer 7 %, maar in 2020 kromp dit aandeel tot minder dan 4 %. In een studie uit 2021[8] werden de belangrijkste belemmeringen voor grensoverschrijdende langeafstandsverbindingen per spoor aangewezen, onder meer de variabiliteit van de infrastructuurheffingen, de capaciteit van de spoorinfrastructuur om in te spelen op de vraag, het gebrek aan geschikt rollend materieel, de versnippering van de kaartverkoopsystemen en de handhaving van passagiersrechten. In het actieplan van de Commissie ter bevordering van de internationale en langeafstandstrein[9] werd een reeks maatregelen vastgesteld om deze belemmeringen voor het passagiersvervoer met internationale en langeafstandstreinen weg te werken.

[8] https://op.europa.eu/nl/publication-detail/-/publication/34244751-6ea3-11ec-9136-01aa75ed71a1
[9] https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_nl

Figuur 3: ontwikkeling van het passagiersverkeer per spoor (binnenlands, internationaal en aandeel internationaal van totaal verkeer) (miljard passagierskilometer, 2015-2020)

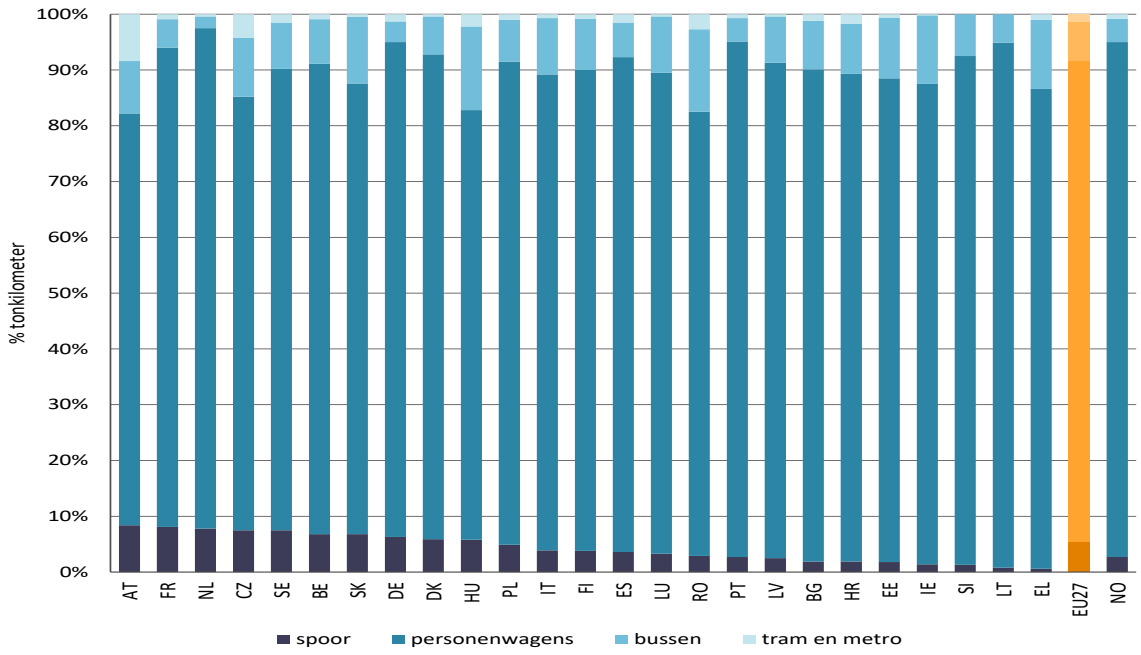


Bron: RMMS, 2022. RO 2015, LU 2015, NL 2019 en HR 2019 zijn schattingen van de EC.

In 2020 kozen Europeanen voor de trein met gemiddeld 500 passagierskilometer per inwoner, een forse daling ten opzichte van 2019 (934 km).

Tussen 2015 en 2019 steeg het gemiddelde marktaandeel van het spoor van 7,6 % naar 7,8 %. In 2020 daalde het aandeel van het spoor ten gevolge van de pandemie echter met 2,4 procentpunt, aangezien mensen meer geneigd waren om weer de auto te nemen.

Figuur 4: modal split van het passagiersvervoer over land, per land (% in 2020) en verandering in procentpunten voor het spoor (2015-2019 en 2019-2020)

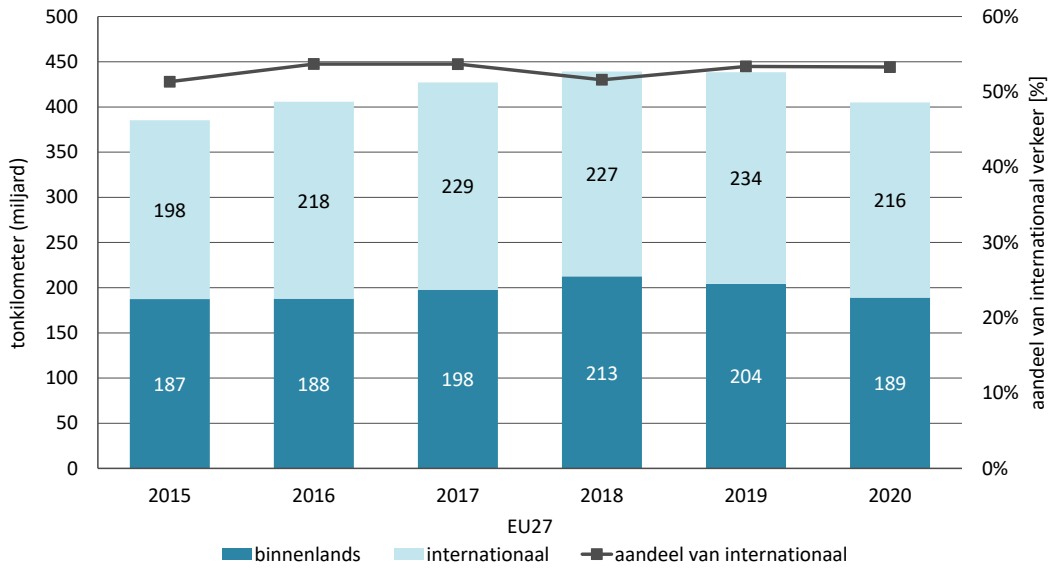


Bron: Statistisch zakboekje, 2022; zonder CY en MT.

Het totale goederenverkeer per trein steeg van 385 miljard tonkilometer in 2015 naar 404 miljard tonkilometer in 2020, met inbegrip van een daling van 33 miljard tonkilometer tussen 2019 en 2020. Wanneer we de evolutie tussen 2009 en 2019 bekijken, blijkt dat het aantal miljard tonkilometers met bijna 27 % toenam. Wanneer deze opwaartse trend de volgende decennia wordt volgehouden, kan de mijlpaal van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit om het goederenverkeer per spoor met 50 % te doen stijgen tegen 2030 en het tussen 2015 en 2050 te verdubbelen, worden behaald en zelfs licht worden overtroffen.

Het aandeel van het internationaal goederenvervoer per spoor bleef consistent boven 50 %, wat wijst op het feit dat de effecten van de pandemie op de internationale spoorverbindingen in het goederenvervoer aanzienlijk kleiner waren dan die op het internationale passagiersvervoer per spoor.

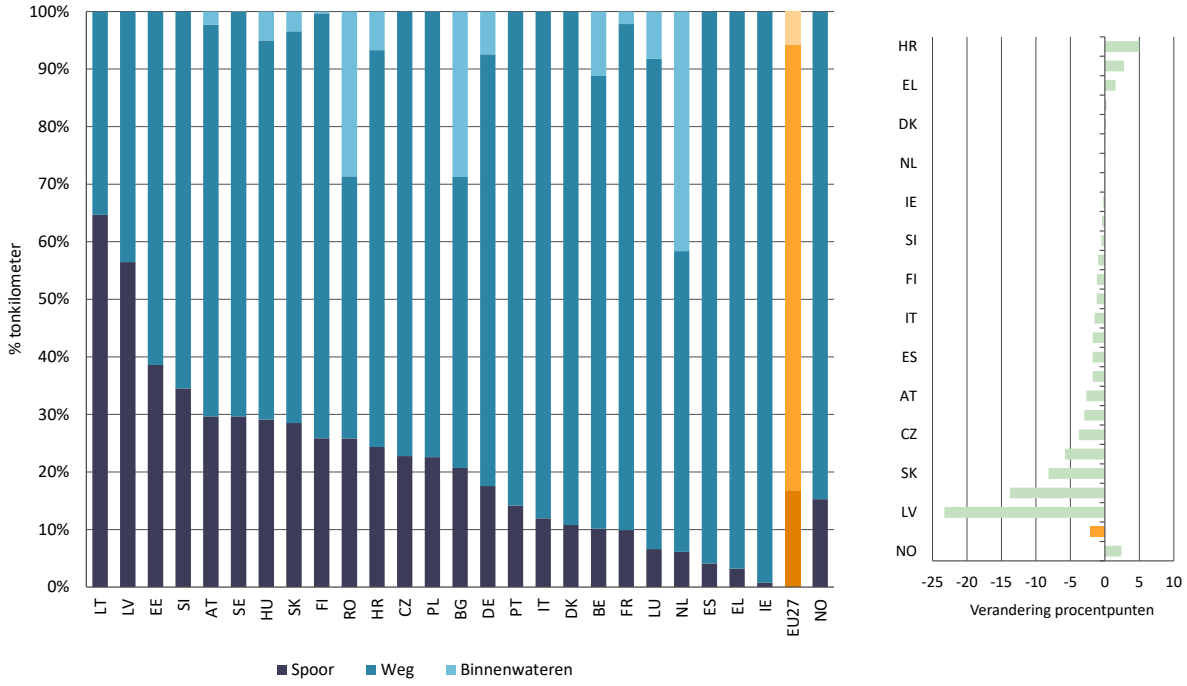
Figuur 5: ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor (binnenlands, internationaal en aandeel internationaal van totaal verkeer) (miljard tonkilometer, 2015-2020)



Bron: RMMS, 2022. LU 2015, RO 2015, HU 2016, LU 2019, LV 2020 en PL 2020 zijn schattingen van de EC.

Het wegvervoer domineert het goederenvervoer over land in de EU-27, met een aandeel dat tussen 2015 en 2020 consistent hoger is dan 70 %. Tijdens dezelfde periode nam het marktaandeel van het spoorvervoer van 18,9 % af naar 16,7 %, met aanzienlijke verschillen tussen de landen.

Figuur 6: modal split van het goederenvervoer over land, per land (% in 2020) en verandering in procentpunten voor het spoor (2015-2020)



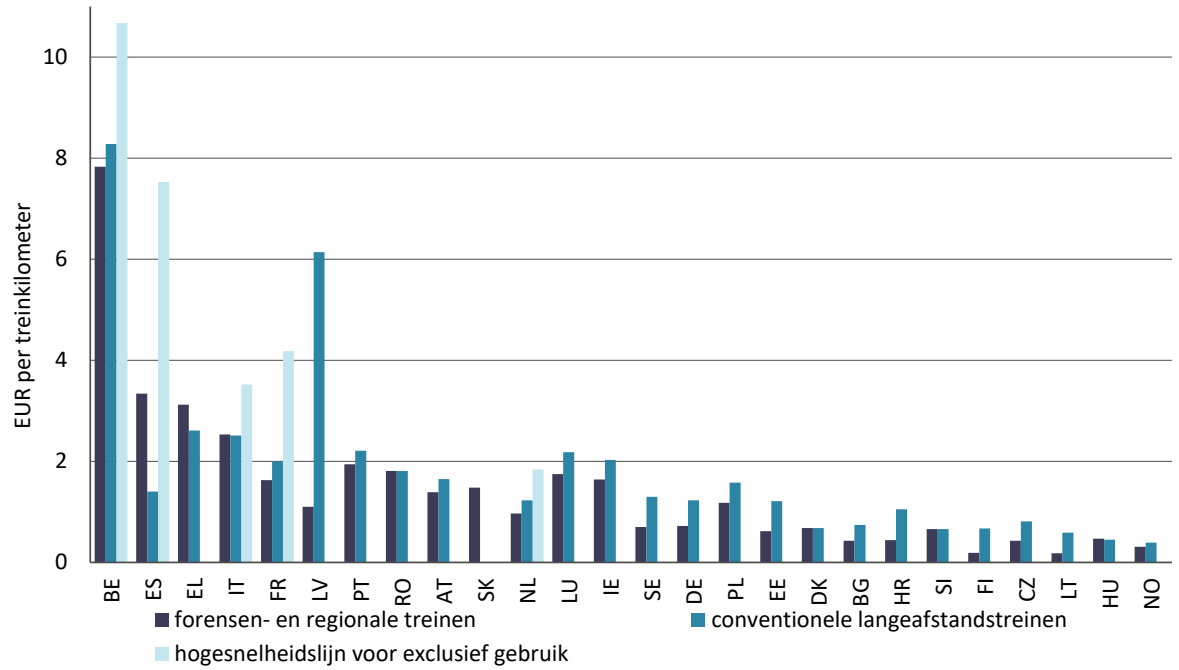
Bron: Statistisch zakboekje, 2022.

6. ONTWIKKELING VAN DE RANDVOORWAARDEN IN DE SPOORWEGSECTOR

6.1. Infrastructuurheffingen

De toegangsrechten waren gemiddeld hoger voor hogesnelheidslijnen (zonder toeslagen) dan voor andere passagierstreinen.

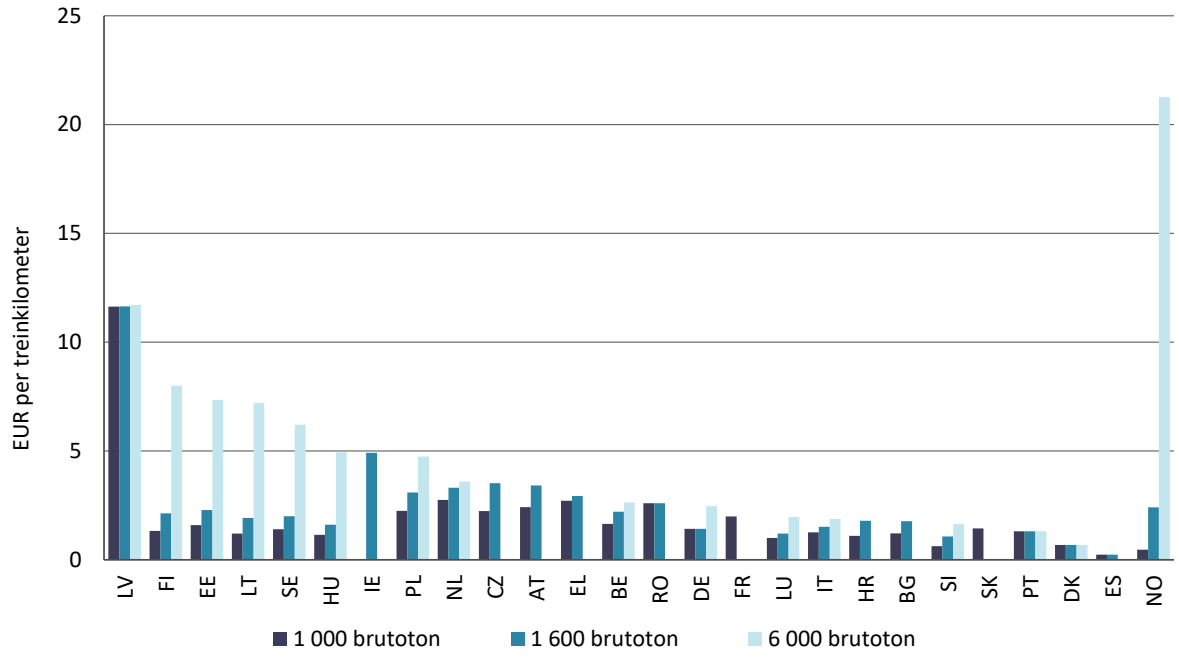
Figuur 7: toegangsrechten (zonder toeslagen) voor verschillende categorieën passagierstreinen, per land (EUR per treinkilometer, 2020)



Bron: RMMS, 2022.

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

Figuur 8: toegangsheffingen (zonder toeslagen) voor verschillende categorieën goederentreinen, per land (EUR per treinkilometer, 2020)



Bron: RMMS, 2022.

Voor hogesnelheidslijnen zijn de toegangsheffingen in de hele EU consistent gedaald.

Teneinde de economische gevolgen van de COVID-19-pandemie te beperken, bood Verordening (EU) 2020/1429, vastgesteld in oktober 2020, de mogelijkheid om de heffingsregels tijdelijk te versoepelen[10]. De maatregel bleek nuttig om de financiële last voor de spoorsector te verminderen — vooral voor spoorwegondernemingen die in het passagiersvervoer actief zijn — in een context van dalende verkeersvolumes.

6.2. Capaciteitstoewijzing en infrastructuurbeperkingen

In 2020 had het spoornet in de EU-27 een totale gecombineerde gebruiksintensiteit (goederen- en passagierstreinen) van 16,73 duizend treinkilometer per lijnkilometer. Dit is aanzienlijk minder dan in de jaren voor de COVID-19-pandemie.

De totale lengte van overbelast verklaarde spoorlijnen is sinds 2015 voortdurend gestegen en nam in 2020 sterk toe. Hoewel gedurende de verslagperiode in de meeste lidstaten een toename werd waargenomen, is de sterke stijging van overbelaste lijnen grotendeels toe te schrijven aan een wijziging van de criteria die in Italië worden gebruikt om een deel van het spoor overbelast te verklaren.

In geval van congestie wordt door de lidstaten gewoonlijk prioriteit gegeven aan treinen die op grond van openbaredienstverplichtingen worden geëxploiteerd, gevolgd door internationale passagierstreinen. Aan goederentreinen wordt zelden topprioriteit gegeven.

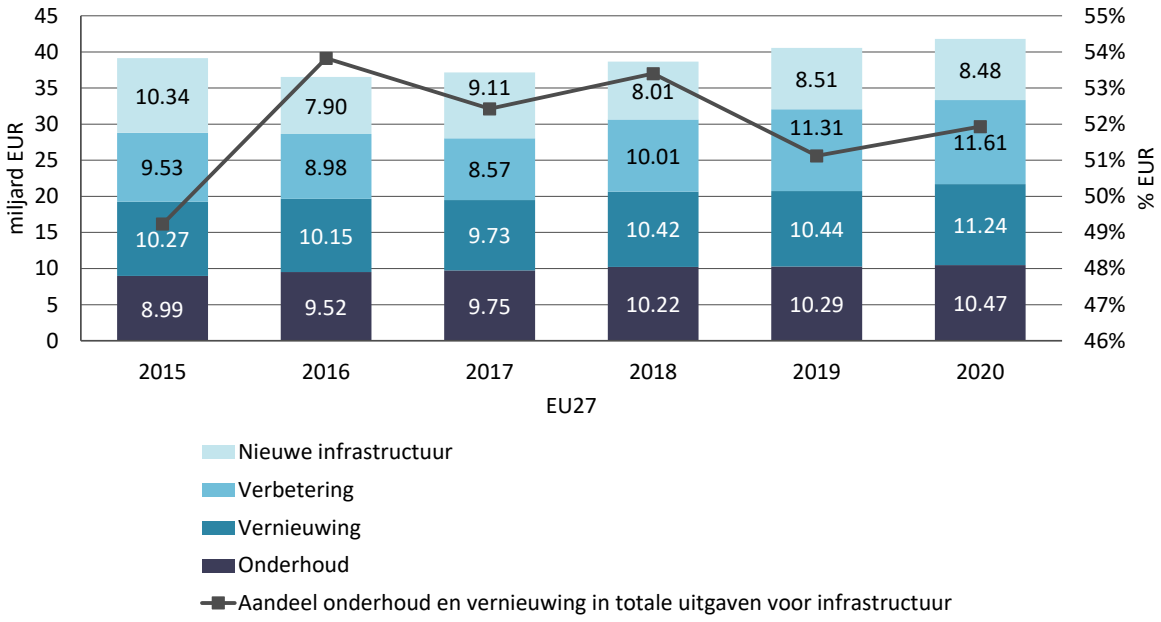
[10] Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de Raad van 7 oktober 2020 tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak (PB L 333 van 12.10.2020, blz. 1).

Om een oplossing te bieden voor de incompatibiliteit tussen verouderde nationale treinbesturingssystemen, wordt momenteel een gemeenschappelijk Europees seingevingssysteem, het European Railway Traffic Management System (ERTMS), ingevoerd. Volgens het Europese implementatieplan voor ERTMS[11] moet dit beheerssysteem tegen 2023 zijn ingevoerd op 15 682 kilometer spoor. Tot dusver is het systeem aangebracht op 5 906 kilometer van de geplande spoorlengte (d.w.z. 38 %), een aanzienlijke vertraging op de planning aangezien de installatie die tegen einde 2019 was bereikt ongeveer 78 % van de geplande doelstelling uitmaakte.

6.3. Financiering en uitgaven voor infrastructuur

De totale uitgaven voor infrastructuur stegen van 39,1 miljard EUR in 2015 tot 41,8 miljard EUR in 2020. In 2020 werd 25 % van de uitgaven besteed aan onderhoud, 27 % aan vernieuwing, 28 % aan verbeteringen en 20 % aan investeringen in nieuwe infrastructuur.

Figuur 9: uitgaven voor infrastructuur en aandeel onderhoud en vernieuwing (miljard EUR, 2011-2020)



Bron: RMMS, 2022.

In 2020 werd in de EU-27:

- een totaalbedrag van 21,7 miljard EUR aan uitgaven voor onderhoud en vernieuwing gerapporteerd, zijnde 52 % van de totale uitgaven, met aanzienlijke verschillen tussen de landen;

- de nationale begrotingen droegen tot 69 % van de totale uitgaven bij, terwijl de

[11] 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).

medefinanciering van de EU 8 % bedroeg. Het overige gedeelte van de financiering was afkomstig uit andere bronnen, onder meer leningen, aandelenfinanciering en heffingen. Omdat de EU na 2020 financiering verstrekt via de Connecting Europe Facility, het cohesiebeleid en de herstel- en veerkrachtfaciliteit, zal financiering van de EU waarschijnlijk een groter aandeel van de totale uitgaven voor de spoorwegen voor haar rekening nemen.

6.4. Kwaliteit van de spoorwegdiensten

Veiligheid blijft de topprioriteit voor de ontwikkeling van één Europese spoorwegruimte. Het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) monitort de voortgang inzake veiligheid en interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de EU. In zijn verslag over 2022[12] wees het ERA er eens te meer op dat de Europese spoorwegen nog altijd tot de veiligste spoorwegen ter wereld behoren[13] en dat zij veiliger zijn dan andere vervoerswijzen. Reizen per auto is naar schatting ongeveer 44 keer gevaarlijker dan reizen per trein.

De gemiddelde stiptheid van regionale en lokale passagierstreinen[14] daalde van 93,1 % in 2015 tot 88,7 % in 2020. De gemiddelde stiptheid van langeafstands- en hogesnelheidstreinen voor passagiers daalde eveneens, van 84,9 % in 2015 tot 82,6 % in 2020.

De gemiddelde betrouwbaarheid[15] van lokale en regionale passagierstreinen nam tussen 2015 en 2020 af, waarbij het aandeel uitgevallen ritten steeg van 1,4 % tot 4,0 %. De gemiddelde betrouwbaarheid van langeafstands- en hogesnelheidstreinen voor passagiers nam tussen 2015 en 2020 eveneens af, waarbij het aantal uitgevallen ritten steeg van 1,5 % tot 6,0 %. Voor beide indicatoren verslechterden de prestaties in 2020 ten opzichte van 2019 echter als een direct gevolg van de COVID-19-pandemie.

In het goederenvervoer per spoor daalde de gemiddelde stiptheid[16] tussen 2015 en 2020 licht, van 65 % naar 64,1 % voor binnenlandse treinen, terwijl zij voor internationale treinen steeg van 44,2 % naar 47,4 %.

Gedurende dezelfde periode daalde de betrouwbaarheid licht voor binnenlandse treinen, waarbij het aandeel uitgevallen ritten steeg van 6,6 % naar 7,4 %, maar was er een grotere daling in het aandeel uitgevallen internationale ritten, van 15,5 % in 2015 naar 8,9 % in 2020.

6.5. Openbaredienstcontracten

In 2020 maakte het passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen in de EU-27 gemiddeld 64 % uit van de totale passagierskilometers per spoor, een toename ten opzichte van 2019, toen dit 60 % was. De stijging van het aandeel passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen kan worden toegeschreven aan een meer dan evenredige daling van het aantal passagierskilometers in commerciële spoordiensten in de context van de

12 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/Report%20on%20Railway%20Safety%20and%20Interoperability%20in%20the%20EU%202022.pdf

13 Op basis van het geschatte percentage dodelijke spoorongevallen in vijf rechtsgebieden, bestempelt het verslag over 2022 het spoorwegsysteem van de EU als het op één na veiligste ter wereld, na dat van Zuid-Korea.

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

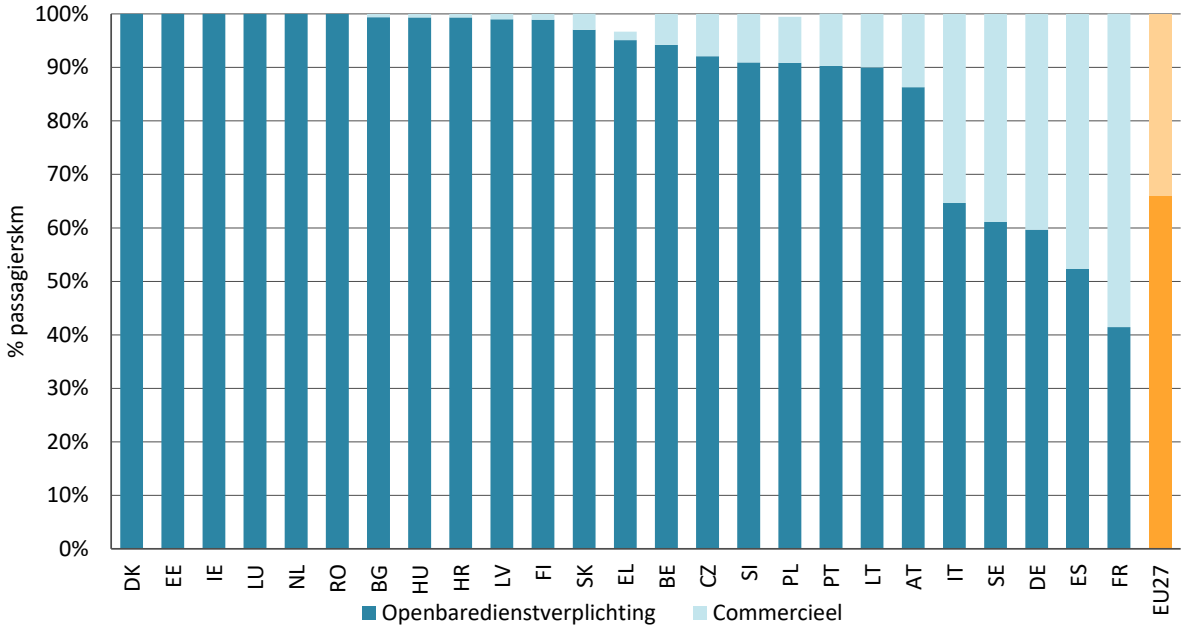
15 Uitgedrukt als aandeel uitgevallen ritten.

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

pandemie. 99 % van de openbaredienstcontracten voor passagiersvervoer had betrekking op binnenlandse treinen, met een groter aandeel regionale treinen dan langeafstandstreinen.

Volgens de RMMS-gegevens viel alle passagiersvervoer per spoor onder een openbaredienstverplichting in Denemarken, Estland, Ierland, Luxemburg en Nederland. Veel landen vermeldden een aandeel openbaredienstverplichtingen van bijna 100 %. In Italië, Zweden, Duitsland, Spanje en Frankrijk wordt meer dan 30 % van de passagierskilometers op commerciële basis geëxploiteerd.

Figuur 10: aandeel van het passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen en commerciële spoordiensten per land (% passagierskilometers, 2020)



Bron: RMMS, 2022. Gegevens voor BE, PT, EL en FR zijn schattingen. RO niet beschikbaar.

Van de 149 miljoen passagierskilometers op basis van openbaredienstverplichtingen in 2020 was voor 28 % een openbare aanbesteding uitgeschreven. Relatief gezien vond 92 % van alle openbare aanbestedingen in de EU-27 plaats in de twee lidstaten die hun spoorwegmarkt al vroeg hadden geliberaliseerd (80 % in Duitsland en 12 % in Zweden). Het aandeel van 28 % aan openbaar aanbestede treindiensten is relatief laag, aangezien de waarde van deze indicator in 2019 bijna 44 % bedroeg, een stijging ten opzichte van 40 % in 2015.

Compensaties voor openbaredienstverplichtingen blijven een aanzienlijke bron van inkomsten voor spoorwegondernemingen in het merendeel van de lidstaten.

6.6. Vergunningen

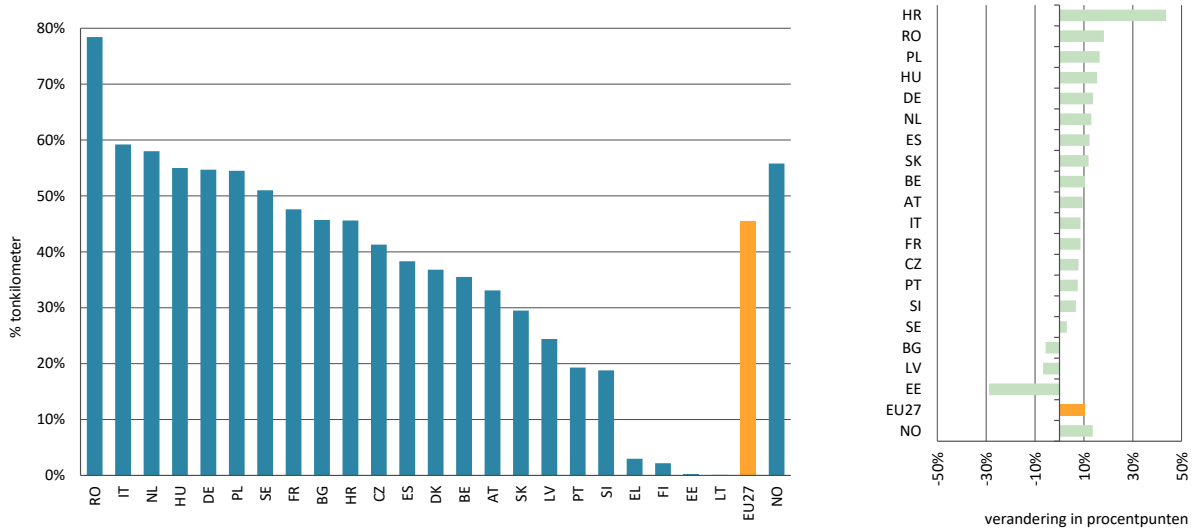
In 2020 werden in de EU-27 in totaal 1 192 geldige vergunningen voor spoorwegondernemingen gerapporteerd. Duitsland rapporteerde het hoogste aantal (475) en Luxemburg het laagste (2).

6.7. Opening van de markt en het gebruik van toegangsrechten

Wat het goederenvervoer per spoor betreft, is het gemiddelde marktaandeel voor nieuwe

spelers tussen 2015 en 2020 gestegen van 35 % naar 46 %. In het algemeen genomen heeft de COVID-19-pandemie de marktpenetratie van nieuwkomers in het segment goederenvervoer per spoor niet vertraagd.

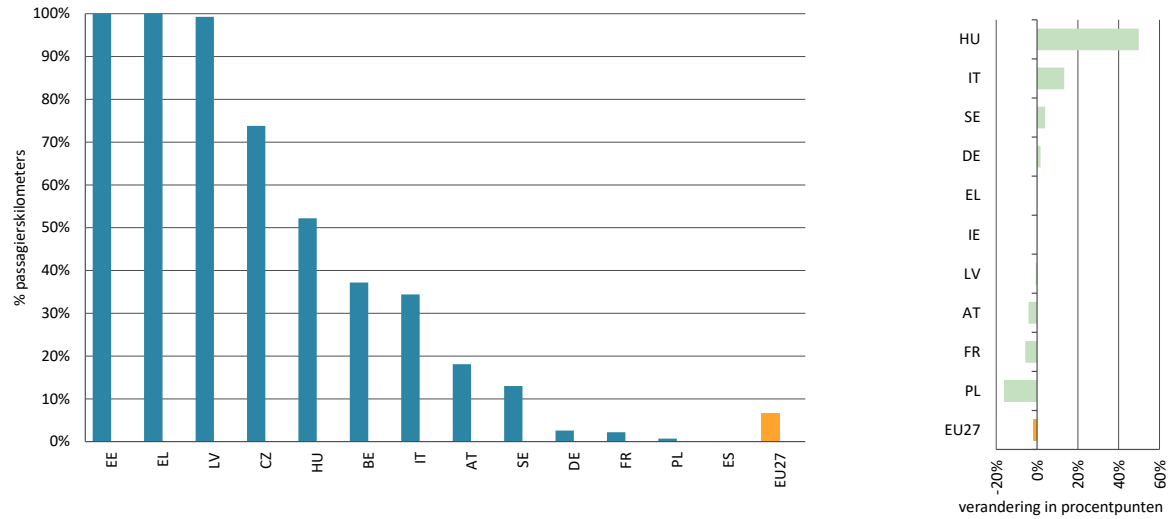
Figuur 11: marktaandeel van nieuwe spelers in het goederenvervoer per spoor per land (% in 2020) en verandering in procentpunten (2015-2020)



Bron: RMMS, 2022. NL 2015 aangepast. RO 2015, LV 2020 en PL 2020 zijn schattingen. DK, FI, EL, IE, LV, LT en LU voor 2015 niet beschikbaar.

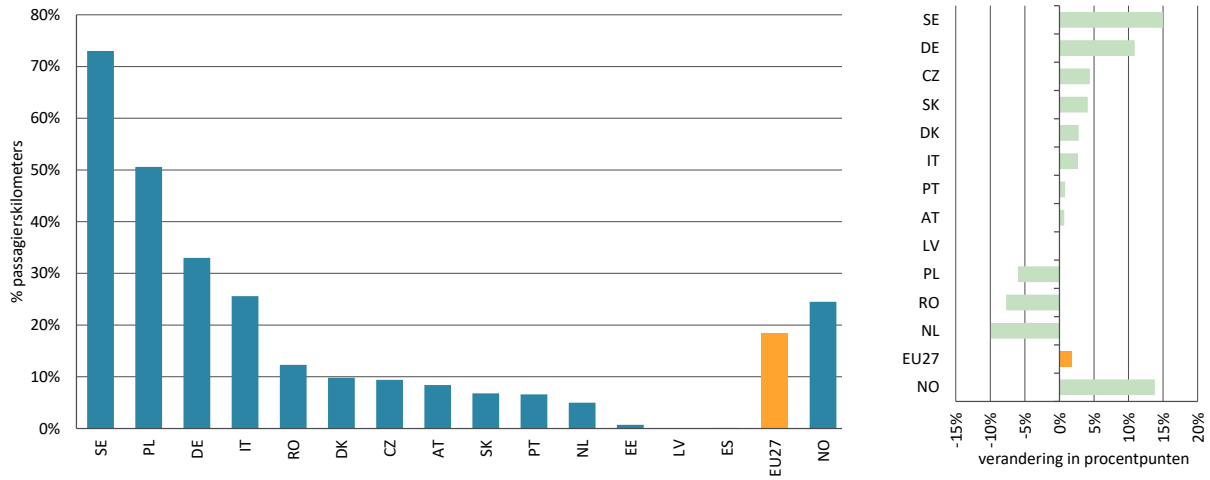
In het commerciële passagiersvervoer bezaten nieuwe spelers gemiddeld een marktaandeel van 6,6 % in 2020 en een marktaandeel van 18,5 % in het nationale passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen.

Figuur 12: marktaandeel van nieuwe spelers in het commerciële passagiersvervoer per land (% in 2020) en verandering in procentpunten (2015-2020)



Bron: RMMS, 2022. NO heeft de gegevens aangemerkt als vertrouwelijk. BG, DK, FI, HR, LT, PT en SI rapporteerden geen nieuwe spelers voor commerciële diensten met een marktaandeel van 1 % of meer voor 2020. Geen commerciële passagierstreinen in IE en RO. Geen gegevens beschikbaar voor NL, LU en SK.

Figuur 13: marktaandeel van nieuwe spelers in het passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen per land (% in 2020) en verandering in procentpunten (2015-2020)



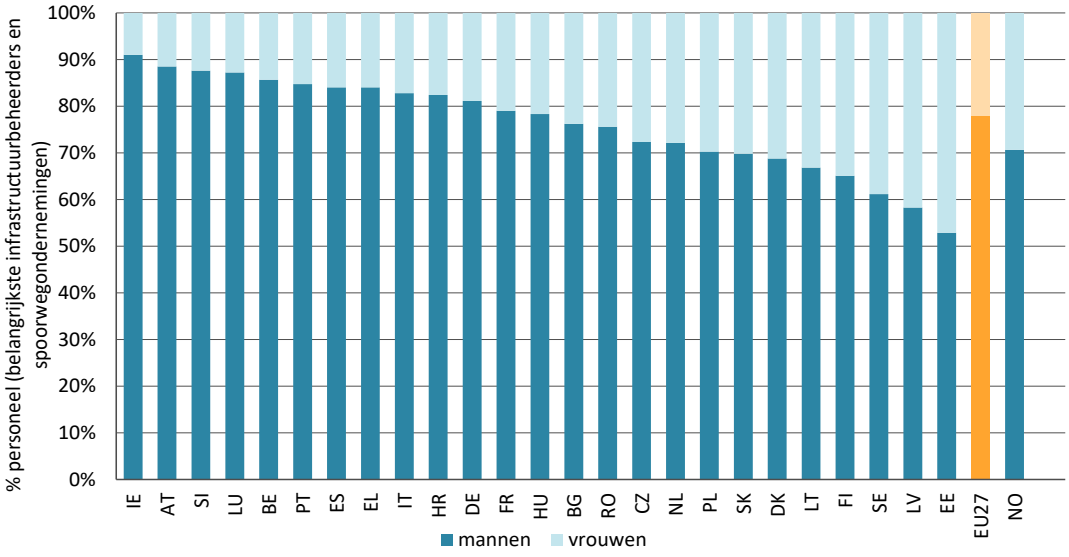
Bron: RMMS, 2022. Gegevens voor PT 2015 zijn een schatting. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI en ES rapporteerden geen nieuwe spelers in het passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen.

6.8. Werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden

Einde 2020 werkten in de EU-27 meer dan 910 000 personen in de spoorwegsector, van wie ongeveer 523 000 bij spoorwegondernemingen en 387 000 bij infrastructuurbeheerders. Dit is een lichte daling ten opzichte van 2018, met ongeveer 2 000 minder werknemers zowel bij spoorwegondernemingen als bij infrastructuurbeheerders.

Het personeel van de spoorwegen is overwegend mannelijk. Vrouwen vertegenwoordigen gemiddeld slechts 22 % van de werknemers.

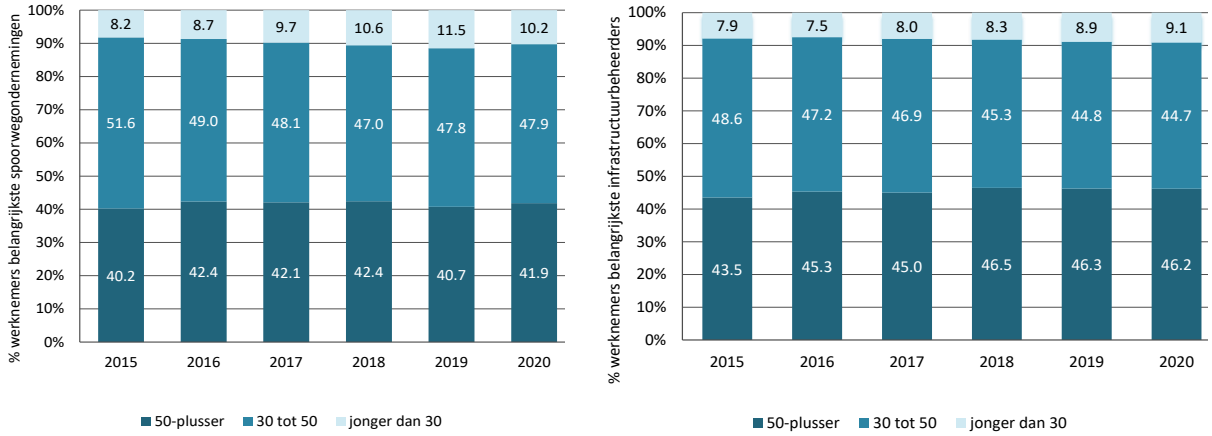
Figuur 14: totaal aantal werknemers (belangrijkste infrastructuurbeheerders plus spoorwegondernemingen) naar geslacht (% in 2020)



Bron: RMMS, 2022.

Het aandeel jongere werknemers (jonger dan 30 jaar) van spoorwegondernemingen is toegenomen, van 8,2 % in 2015 tot 10,2 % in 2020. Een vergrijzend personeelsbestand blijft een punt van zorg: in 2020 was gemiddeld 41,9 % van het personeel bij spoorwegondernemingen ouder dan 50 jaar. Infrastructuurbeheerders hebben vaak een ouder personeelsbestand dan spoorwegondernemingen, maar het aandeel jongere werknemers is tussen 2015 en 2020 ook gestegen, van 7,9 % naar 9,1 %.

Figuur 15: werknemers volgens leeftijdsgroep, belangrijkste spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders (%, 2015-2020)



Bron: RMMS, 2022. Voor 2015 geen gegevens over spoorwegondernemingen in LV, LU, ES en SE beschikbaar; voor 2020 geen gegevens over spoorwegondernemingen in NL beschikbaar; voor 2015 geen gegevens over infrastructuurbeheerders in ES, LU en LV beschikbaar.

De meeste werknemers van zowel infrastructuurbeheerders als spoorwegondernemingen zijn voltijds in dienst.

7. CONCLUSIES

De COVID-19-pandemie heeft in 2020 zeer ingrijpende gevolgen gehad voor de spoorwegsector, vooral voor het passagiersvervoer, waar de volumes bijna halveerden ten opzichte van 2019. De EU heeft verschillende maatregelen genomen om de effecten van de pandemie op de spoorwegsector tegen te gaan, zoals de herstel- en veerkrachtfaciliteit en een verordening om heffingsregels tijdens de pandemie te versoepelen.

Naarmate de ernst van de pandemie afnam en de door de lidstaten opgelegde beperkende maatregelen (onder meer belangrijke beperkingen op het vrij verkeer van personen) werden opgeheven, kon de sector zich echter geleidelijk aan herstellen. De sector zal naar verwachting een rol van toenemend belang spelen binnen het vervoerssysteem van de EU en bijdragen tot de vermindering van de vervuiling en het energieverbruik die met het vervoer samenhangen.

Bij een vergelijking van de gegevens uit 2019 in dit verslag met gegevens uit vorige verslagen kunnen, naast de effecten van de pandemie, ook enkele trends voor de langere termijn worden waargenomen.

Ten eerste heeft het spoor sinds 1990 vrijwel voortdurend de directe uitstoot van

broeikasgassen verminderd, terwijl de verkeersvolumes substantieel zijn blijven toenemen. Dit was voornamelijk het resultaat van de elektrificatie van het spoorwegnet en de afnemende koolstofintensiteit van de elektriciteitsmix in de EU.

Ten tweede blijft de opening van de markt een gevarieerd beeld opleveren. Met het vierde spoorwegpakket werd de toegang vrijgegeven voor commerciële binnenlandse passagierstreinen, te beginnen met de dienstregeling van 2021. Ook werd met dat pakket openbare aanbesteding ingevoerd als de standaardprocedure voor de gunning van openbaredienstcontracten, met een overgangsperiode tot december 2023. De Commissie zal nauw toezicht houden op de juiste omzetting[17] en toepassing van het vierde spoorwegpakket om ervoor te zorgen dat op de middellange termijn het volledige potentieel wordt benut.

Ten derde is het hogesnelheidsnet blijven groeien, terwijl het internationale passagiersvervoer grotendeels stagneerde. Het actieplan ter bevordering van de internationale langeafstandstrein, dat de Commissie in 2021 heeft vastgesteld, is erop gericht de belangrijkste belemmeringen voor deze vervoersdiensten weg te werken, van kaartverkoop tot betere interoperabiliteit over de grenzen heen. Tegelijkertijd geldt dat hoewel het goederenvervoer per spoor is blijven toenemen totdat de COVID-19-pandemie uitbrak (en het werd minder getroffen dan het passagiersvervoer), er meer moet worden gedaan om deze positieve trend voort te zetten zodat de streefcijfers in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en de Europese Green Deal kunnen worden behaald. Het spoorvervoer moet met name de capaciteit op het EU-netwerk volledig benutten en beter worden geïntegreerd met andere vervoerswijzen. Dit zal de doelstelling zijn van het pakket voor de vergroening van het goederenvervoer dat later in 2023 zal worden vastgesteld.

Ten vierde blijft de spoorwegsector, wat financiering betreft, een belangrijke begunstigde van nationale en Europese fondsen, maar lijken de resultaten erop te wijzen dat een aantal lidstaten operationele subsidies verkiest boven investeringen voor de langere termijn die de kwaliteit van de infrastructuur en de randvoorwaarden voor alle spoorwegondernemingen zouden verbeteren.

De Connecting Europe Facility (CEF), het cohesiebeleid en de herstel- en veerkrachtfaciliteit (RRF) bieden gouden financieringskansen om de broodnodige modernisering van de spoorwegsector een impuls te geven. De CEF-financiering is voornamelijk gericht op projecten voor spoorgrensovergangen, zoals Rail Baltica, Brenner en Lyon-Turijn. In de loop van twee financiële vooruitzichten, sinds 2014, werd 70 % van de CEF-begroting geïnvesteerd in het spoor. In de herstel- en veerkrachtplannen die de lidstaten hebben ingediend om steun uit de herstel- en veerkrachtfaciliteit te kunnen ontvangen, is slechts iets meer dan 50 miljard EUR toegewezen aan de spoorwegen (met inbegrip van investeringen in ERTMS en rollend materieel). Dit bedrag vertegenwoordigt het merendeel van de financiering uit de herstel- en veerkrachtfaciliteit die aan de vervoerssector wordt toegekend. In de programma's voor het cohesiebeleid 2021-2027 is nog eens 18,2 miljard EUR uit het EFRO en het Cohesiefonds aan de spoorwegsector toegewezen. Er moet nu dringend werk worden gemaakt van de snelle uitvoering van deze projecten overeenkomstig de afgesproken streefcijfers.

Bij de ontsluiting van het volledige potentieel van de sector blijven onderzoek en innovatie

[17] In het Unierecht is omzetting een proces waarbij de lidstaten van de Europese Unie uitvoering geven aan een richtlijn door passende uitvoeringsmaatregelen door te voeren.

centraal staan. De Gemeenschappelijke Onderneming “Europese spoorwegen” (EU-Rail) van de EU, die in 2021 is opgericht, zal voortbouwen op de succesvolle werkzaamheden van de Gemeenschappelijke Onderneming Shift2Rail. Daarbij wordt gestreefd naar een snelle transitie naar een aantrekkelijker, gebruikersvriendelijk, concurrerend, betaalbaar, gemakkelijk te onderhouden, doeltreffend en duurzaam Europees spoorwegsysteem dat in het bredere vervoerssysteem is geïntegreerd.

Als we verder kijken dan 2020, heeft het Europees Jaar van de Spoorwegen 2021 het spoor opnieuw voor het voetlicht gehaald. Het Europees Jaar van de Spoorwegen heeft instellingen van de EU, de lidstaten en de brede sector bij elkaar gebracht om de voordelen van het spoorwegvervoer te promoten, en daarbij ook te bespreken hoe de belangrijkste belemmeringen voor de sector kunnen worden aangepakt. In 2022 is Rusland begonnen met zijn aanvalsoorlog tegen Oekraïne, waardoor dit een tragisch jaar was voor heel Europa. De spoorwegsector vormde het hart van de solidariteitsrespons van de EU ten aanzien van Oekraïne. Spoorwegondernemingen hebben immers massaal gereageerd op de vraag om hulp, zodat Oekraïense vluchtelingen veilig naar Europa konden worden gebracht. Tegelijkertijd heeft de spoorwegsector ook geholpen met het aanleggen van solidariteitscorridors tussen de EU en Oekraïne, alternatieve handels- en vervoerscorridors die Oekraïne helpen bij de uitvoer van zijn goederen naar de rest van de wereld en bij de invoer van de goederen die het zelf nodig heeft. Tegelijkertijd heeft de oorlog tegen Oekraïne opnieuw de nadruk gelegd op de noodzaak om de eengemaakte Europese spoorwegruimte te verbeteren, met name op het gebied van grensoverschrijdende connectiviteit en de beschikbaarheid van één Europese spoorbreedte, om de nodige veerkracht voor Europa te bereiken.

Alles bij elkaar genomen tonen de gegevens in dit verslag aan dat het spoor, ondanks de COVID-19-pandemie, opnieuw vooruitgang boekt en meer verkeer genereert. Het tempo van de vooruitgang is echter niet evenredig met het dwingende karakter van de klimaatverandering en de verwachte bijdrage van de spoorwegen aan het koolstofvrij maken van het vervoer. De gehele sector moet, met de steun van de lidstaten en de EU, voortbouwen op het momentum dat door het Europees Jaar van de Spoorwegen 2021 tot stand is gebracht en een impuls geven aan de broodnodige transformatie van de spoorwegen zodat zij de ruggengraat kunnen vormen van het duurzame, slimme en veerkrachtige mobiliteitssysteem van de EU.