EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 6.2.2019
COM(2019) 51 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Zesde verslag over de monitoring van de spoorwegmarkt

{SWD(2019) 13 final}

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Zesde verslag over de monitoring van de spoorwegmarkt, krachtens artikel 15, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad

1. Inleiding

De spoorwegen[1] leveren een aanzienlijke bijdrage aan de economie van de EU. Samen tellen de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders 1 miljoen werknemers. De Europese spoorwegen vervoeren jaarlijks 1,6 miljard ton goederen en 9 miljard passagiers. Spoorvervoer is van cruciaal belang voor de EU-strategie voor een duurzamere vervoerssector, voor economische en sociale cohesie en voor de contacten tussen Europese burgers binnen en tussen de lidstaten.

Dit is het zesde verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt dat de Commissie op grond van artikel 15, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU[2] indient bij het Europees Parlement en de Raad. Het geeft een overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen op de spoorvervoersmarkten in het licht van de EU-beleidsdoelstellingen[3] voor het spoor en bestrijkt een breed scala van onderwerpen: de ontwikkeling van de interne markt voor spoorwegdiensten, de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en diensten, de randvoorwaarden (met inbegrip van de kosten[4]), de toestand van de spoornetten, toegangsrechten en obstakels voor een efficiënter spoorvervoer. Voor een gedetailleerde analyse verwijzen we naar het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie.

Dit is het eerste verslag dat is opgesteld op basis van de vragenlijst over het toezicht op de spoorwegmarkt van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1100 van de Commissie betreffende de rapportageplicht van de lidstaten in het kader van het toezicht op de spoormarkt[5] (hierna „de monitoringverordening” genoemd). Die verordening is sinds 1 januari 2016 van toepassing en moet stapsgewijs tot een meer coherente en consistente dataset leiden. De overgangsperiode eindigt met het verslagjaar 2016.

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 Statistical pocketbook “EU transport in figures”[6], verslagen van het Spoorwegbureau van de

---

1 In dit verslag worden onder "spoor/spoorwegen" zowel de spoorwegondernemingen als infrastructuurbeheerders verstaan.

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 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. Naast de verslagen over de spoorwegmarkt, publiceert het Spoorwegbureau van de Europese Unie jaarlijks verslagen over de veiligheid en halfjaarlijkse verslagen over de interoperabiliteit en prestaties van de spoorwegen.

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

5 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.

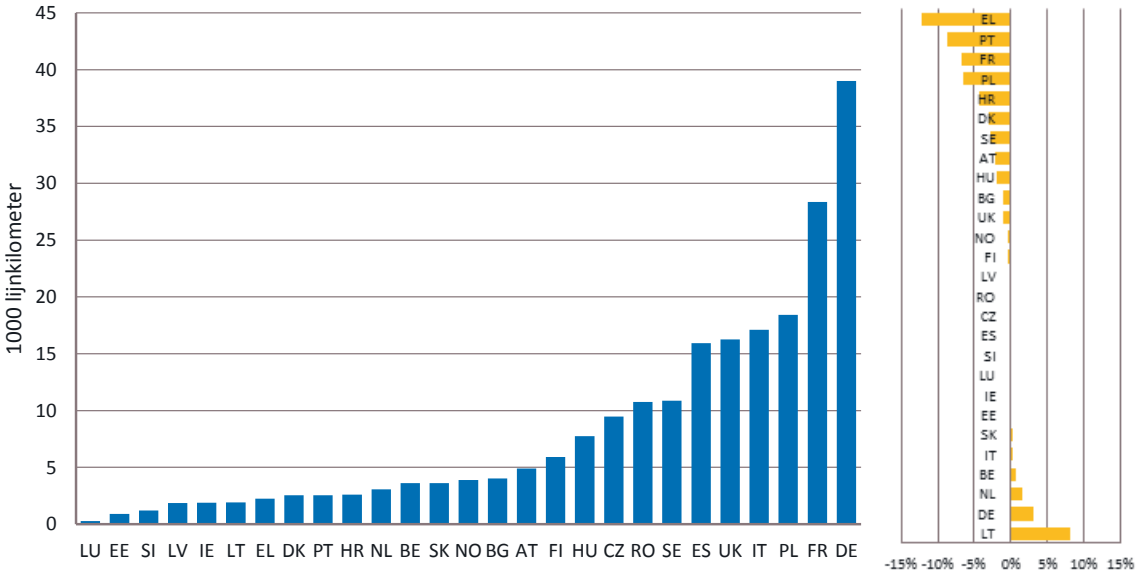
6 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en

Europese Unie[7], Eurostatgegevens[8], statistieken van verschillende sectororganisaties, presentaties en studies.

2. Het spoorwegnet van de Unie

In 2016 bedroeg de **totale lengte van het spoorwegnet in de EU**[9] ongeveer 221 000 lijnkilometer (1,6 % minder dan in 2011). De **dichtheid van de nationale spoorwegnetten** weerspiegelt de verschillende geografische kenmerken. In de Noordse en Baltische landen is de dichtheid van het net het laagst in verhouding tot de oppervlakte en het hoogst in verhouding tot de bevolking. Ongeveer 54 % van het spoorwegnet van de EU was in 2016 geëlektrificeerd, een toename met 2 097 km sinds 2011 (+ 1,7 %). De EU telde eind 2017 8 400 km **hogesnelheidslijnen**, meer dan het dubbele van het aantal km in 2003.

Figuur 1: lengte van de nationale spoornetten in 2016 en relatieve verandering, 2011-2016



Bron: Statistical pocketbook, 2018, aangevuld met gegevens uit verschillende andere bronnen.

3. Diensten aan spoorwegondernemingen

Het in kaart brengen van dienstvoorzieningen is een permanente uitdaging gezien de diversiteit van de aangeboden diensten en het grote aantal exploitanten van diverse omvang.

Volgens de beschikbare monitoringgegevens[10] telde de Unie in 2016:

– 31 000 passagiersstations,

– 2 358 goederenterminals,

[7] https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en
[8] http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database
[9] Met inbegrip van Noorwegen.
[10] Onvolledige gegevens met lacunes en op basis van verschillende definities; de gegevens omvatten ook Noorwegen.

– 452 rangeerstations,

– 1 667 onderhoudsfaciliteiten,

– 702 zee- en binnenhavens, en

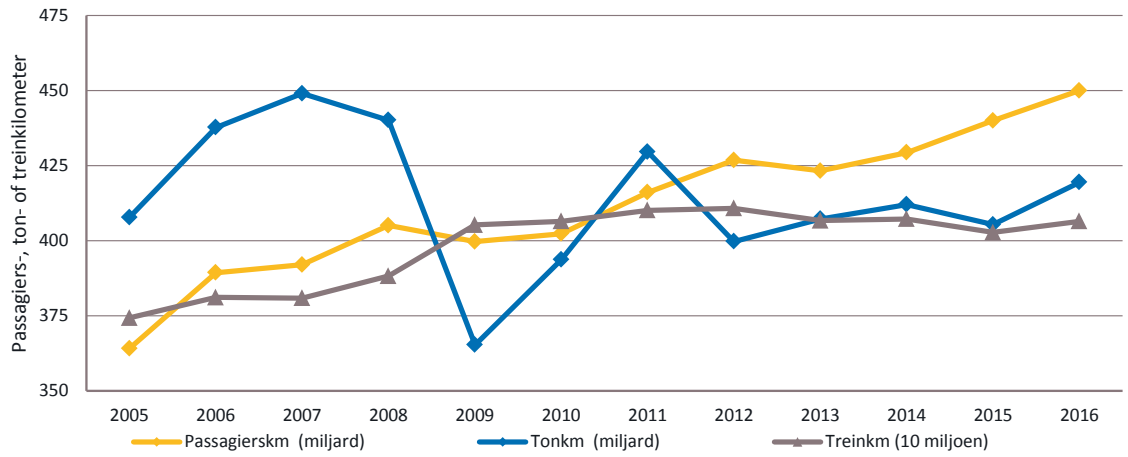
– 954 tankinstallaties.

De Commissie werkt aan de uitvoering van Verordening (EU) 2017/2177 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen[11], aan een Europese portaalsite om die voorzieningen in kaart te brengen en aan een betere uitvoering van de monitoringverordening om daar toezicht op uit te oefenen.

4. Ontwikkeling van spoorwegdiensten

Het totale aantal treinkilometers, voor goederen en passagiers samen, bleef tussen 2009 en 2016 stabiel. Het passagiersvervoer per spoor is blijven groeien met 1,7 % per jaar. Het goederenvervoer per spoor heeft het daarentegen moeilijk om te herstellen na de scherpe daling van de volumes in 2009, het dieptepunt van de economische crisis. Na een piek in 2011 kent het goederenvervoer sinds 2012[12] een langzame groei.

Figuur 2: personen- en goederenvervoer, 2005-2016



Bron: RMMS, 2018, aangevuld met gegevens uit verschillende andere bronnen.

Het spoor kan een belangrijke bijdrage leveren om de emissies door vervoer sneller te verminderen. Het vertegenwoordigt slechts 2 % van het totale energieverbruik voor vervoer in de EU, terwijl in 2016 11,2 % van alle goederen en 6,6 % van alle passagiers per trein werden vervoerd. Bovendien is het spoor de enige vervoerswijze die haar CO_2-uitstoot sinds 1990 voortdurend heeft verminderd: in 2016 bedroeg het aandeel van het spoor in de totale CO_2-uitstoot door vervoer[13] slechts 0,5 %.

---

[11] Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten, PB L 307 van 23.11.2017, blz. 1.

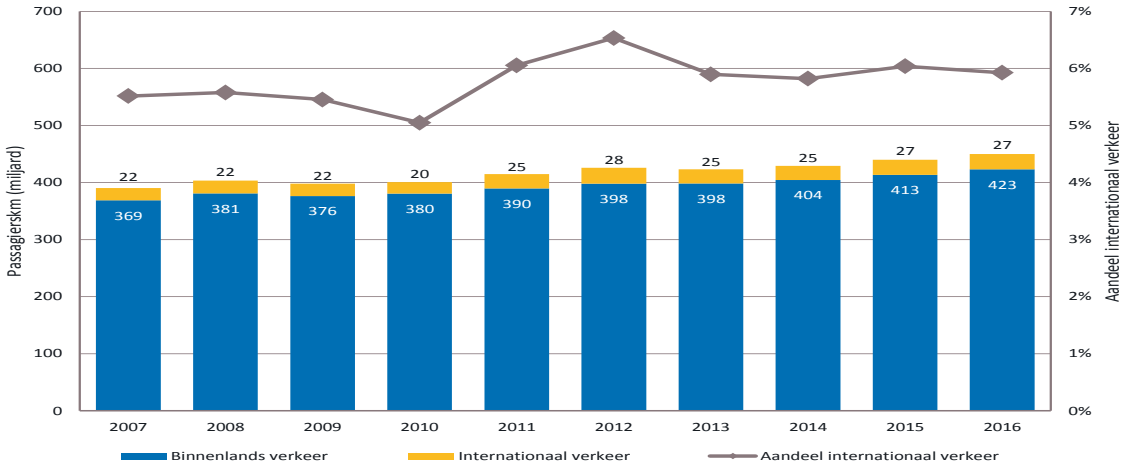
[12] Door het verschillend toepassingsgebied, de potentiële dubbeltelling van transitvervoer en de bewerking van de gegevens (ramingen en integratie uit andere bronnen) kan er een verschil zijn tussen de in de monitoringvragenlijsten gerapporteerde gegevens over de jaarlijkse volumes en de cijfers van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

[13] Met uitzondering van de indirecte emissies van stroomverbruik.

Passagiersverkeer

In 2016 werden in de Unie in totaal 450 miljard passagierskilometers met de trein afgelegd, ten opzichte van in totaal ongeveer 6 biljoen passagierskilometers voor alle vervoer over land. Het merendeel van het passagiersvervoer per spoor is binnenlands verkeer; slechts 6 % is internationaal verkeer.

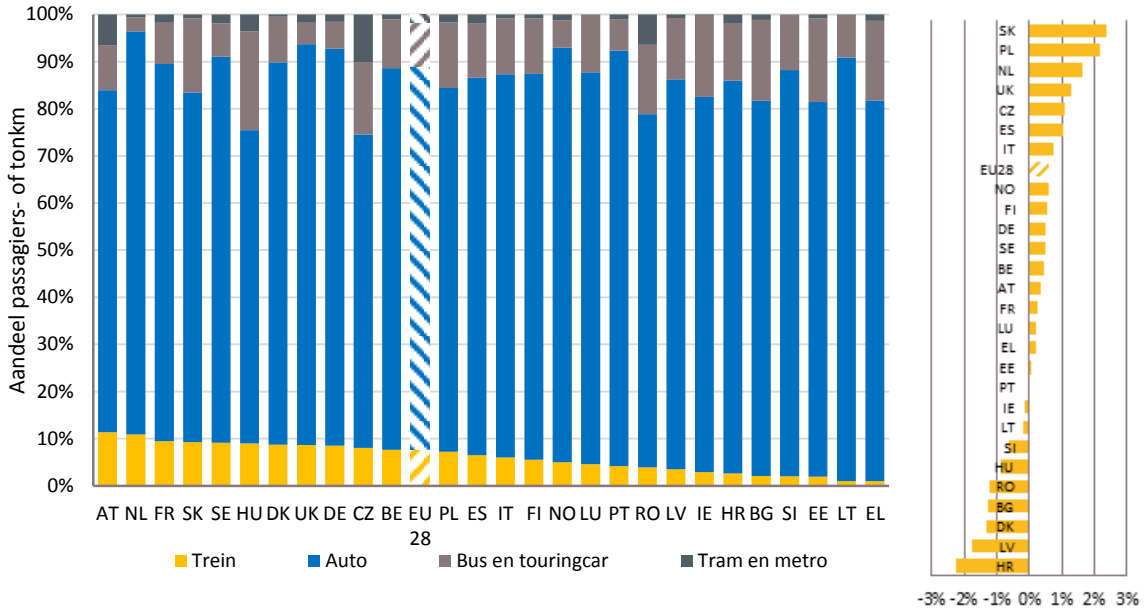
Figuur 3: ontwikkeling van het passagiersvervoer per spoor, 2007-2016



Bron: RMMS, 2018, aangevuld met gegevens uit verschillende andere bronnen.

De gemiddelde afstand die reizigers in de EU afleggen, steeg van 830 passagierskilometers per inwoner in 2011 tot 882 in 2016 (+ 1,2 % per jaar). Terwijl de auto **in de modal split van het vervoer over land** nog steeds een aandeel van meer dan 80 % bezit, groeide het passagiersvervoer per spoor van 7,0 % tot 7,6 % tussen 2007 en 2016.

Figuur 4: modal split van het passagiersvervoer per land 2016 en evolutie van het aandeel van het spoor, 2011-2016

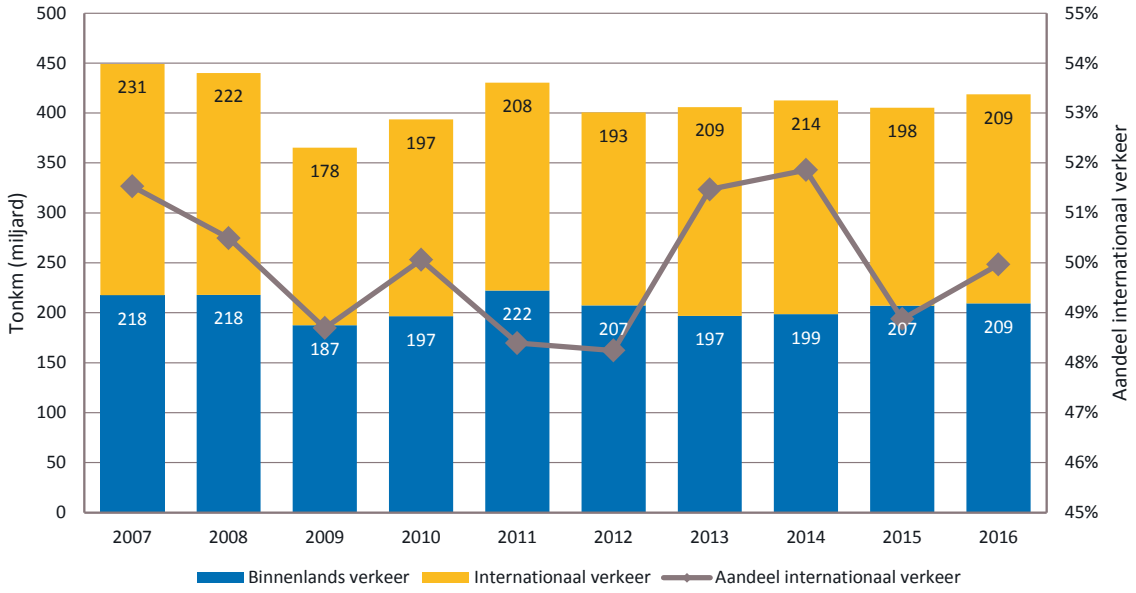


Bron: Eurostat en statistical pocketbook, 2018; gegevens van 2011 voor de EU-27.

Goederenverkeer

In 2016 vertegenwoordigde het goederenvervoer per spoor een volume van 419 miljard tonkilometers op een totaal van ongeveer 2,5 biljoen voor alle vervoer over land. Ongeveer de helft van alle goederenvervoer per spoor is internationaal vervoer. Hierdoor heeft het goederenvervoer per spoor een sterke Europese dimensie en ondervindt het nog sterker de impact van het gebrek aan interoperabiliteit en samenwerking tussen de nationale spoorwegnetten, wat zijn concurrentiepositie kan aantasten.

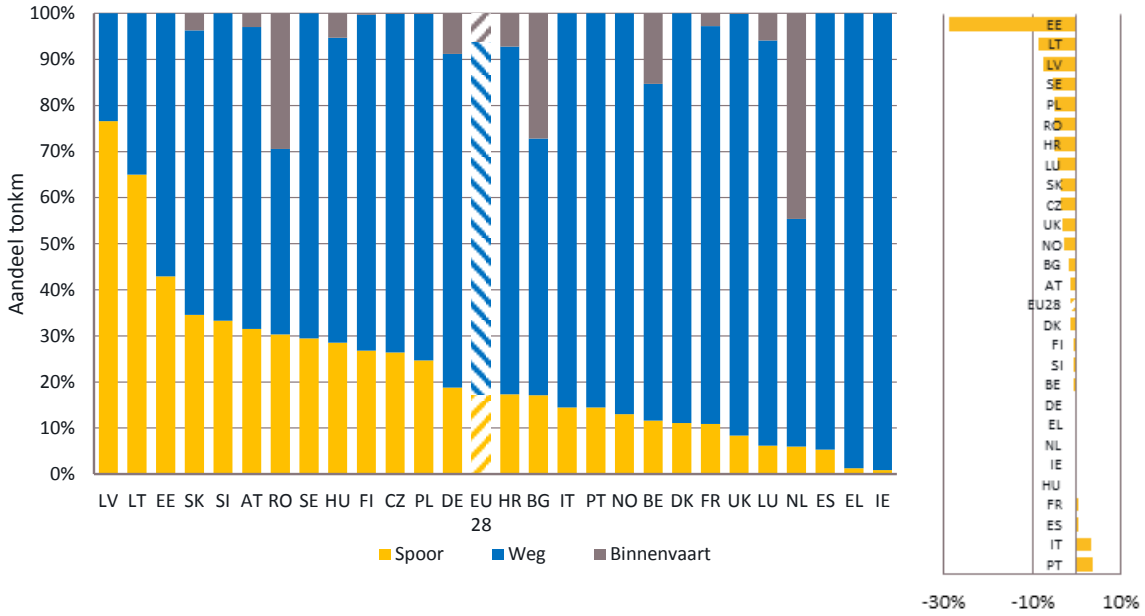
Figuur 5: ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor, 2007-2016



Bron: RMMS, 2018, aanvullende gegevens uit verschillende andere bronnen.

Sinds de piek in 2011 (19 %) heeft het goederenvervoer per spoor in de EU marktaandeel verloren, hoewel het aandeel in 2016 stabiel is gebleven rond 17 %. Het aandeel van het wegvervoer groeide van 75 % tot 76 %.

Figuur 6: modal split van het goederenvervoer per land 2016 en evolutie van het aandeel van het spoor, 2011-2016



Bron: Eurostat

5. Ontwikkeling van de randvoorwaarden in de spoorwegsector

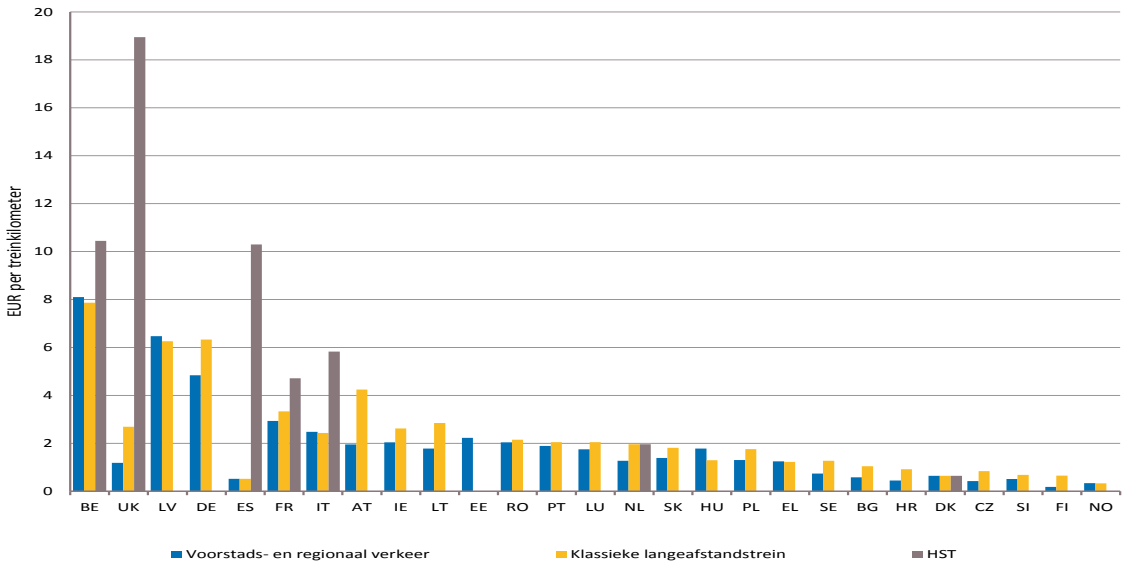
5.1. Infrastructuurheffingen

De vergoedingen voor het gebruik van het spoornet, door zowel passagiers- als goederentreinen, vertegenwoordigden in de meeste landen meer dan 80 % van de inkomsten van infrastructuurbeheerders.

De infrastructuurheffingen voor hogesnelheidstreinen (zonder toeslagen) liggen hoger dan voor andere passagierstreinen. De hoogste cijfers worden genoteerd in het VK (19 EUR per treinkilometer in 2016).

De infrastructuurheffingen voor klassieke passagierstreinen over lange afstand (zonder toeslagen-) bedroegen in de meeste landen minder dan 3 EUR/treinkilometer.

Figuur 7: infrastructuurheffingen (zonder toeslagen): passagierstreinen per type per land, 2016

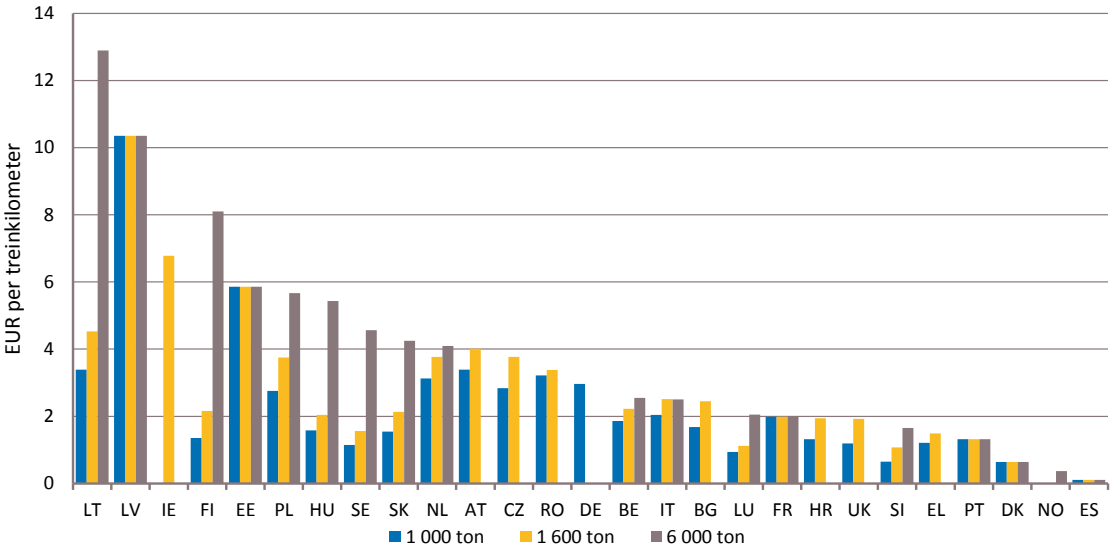


Bron: RMMS, 2018; DE: gegevens inclusief toeslagen.

De heffingen voor goederentreinen (zonder toeslagen) worden gemonitord voor drie verschillende maximale brutotonnages (1 000, 1 600 en 6 000). Vijf lidstaten (Letland, Estland, Frankrijk, Portugal en Denemarken) werken met een vaste heffing per treinkilometer. In de meeste andere lidstaten is de heffing gekoppeld aan het volume van de trein, al is dat niet per definitie naar rato van de tonnage.

Op basis van de evolutie van de heffingen in de periode 2013-2016 (voor zover die gegevens beschikbaar zijn) kan voor zowel passagiers- als goederentreinen geen duidelijke op- of neerwaartse trend worden vastgesteld.

Figuur 8: infrastructuurheffingen (zonder toeslagen): goederentreinen per type per land, 2016

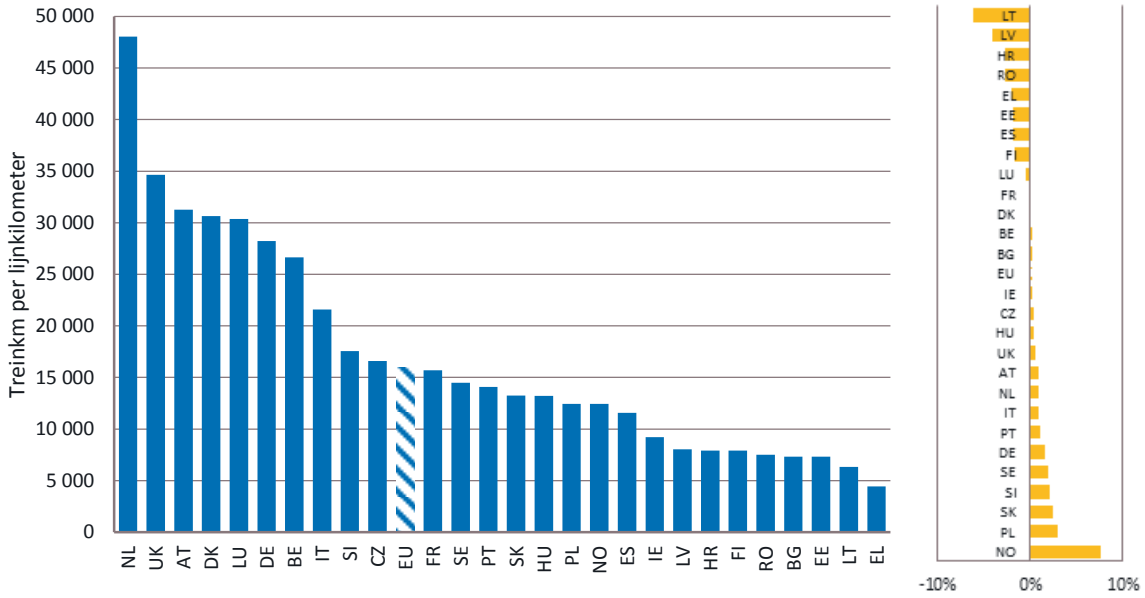


Bron: RMMS, 2018; voor DE: uitsplitsing naar type trein niet beschikbaar, figuur inclusief toeslagen.

5.2. Capaciteitstoewijzing, infrastructuurbeperkingen en obstakels voor een efficiënter spoorvervoer

De drukst bereden netwerken liggen in noordwest-Europa, onder meer in Nederland (met in 2016 bijna 50 000 treinkilometer per routekilometer) en het Verenigd Koninkrijk, Oostenrijk, Denemarken, Luxemburg, Duitsland en België, waar de benuttingsgraad van het net ongeveer 70 % hoger lag dan het gemiddelde in de EU.

Figuur 9: gebruik van de spoornetten in 2016 en samengesteld gemiddeld groeipercentage, 2011-2016



Bron: RMMS 2018, en Statistical pocketbook, 2018

Congestie duidt op een gebrek aan infrastructuurcapaciteit, waardoor niet alle potentiële verkeer het netwerk kan gebruiken. De totale lengte aan overbelast verklaarde lijnen (met inbegrip van Noorwegen) blijft stijgen en bedroeg in 2016 bijna 3 000 km, waarvan 1 000 km op corridors voor goederenvervoer per spoor. 40 % van de overbelaste lijnen bevinden zich in het Verenigd Koninkrijk. Ook in Duitsland, Italië en Roemenië, met telkens meer dan 100 km overbelaste lijnen, is er sprake van aanzienlijke congestie.

In de lidstaten wordt gewoonlijk prioriteit gegeven aan treinen die op grond van openbaredienstverplichtingen worden geëxploiteerd (hoogste prioriteit in 11 lidstaten), gevolgd door internationale passagiers- en goederentreinen.

Operationele infrastructuurbeperkingen kunnen het spoorvervoer beperken en een obstakel vormen voor efficiëntere spoorvervoersdiensten. Met name de incompatibiliteit van de historische nationale beveiligingssystemen vormt een belangrijke belemmering voor de interoperabiliteit. Daarom heeft de Unie een gemeenschappelijk Europees seingevingssysteem ingevoerd: het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Volgens het nieuwe Europese implementatieplan[14] voor ERTMS moet ongeveer 30-40 % van de kernnetwerkcorridors tegen 2023 met ERTMS worden

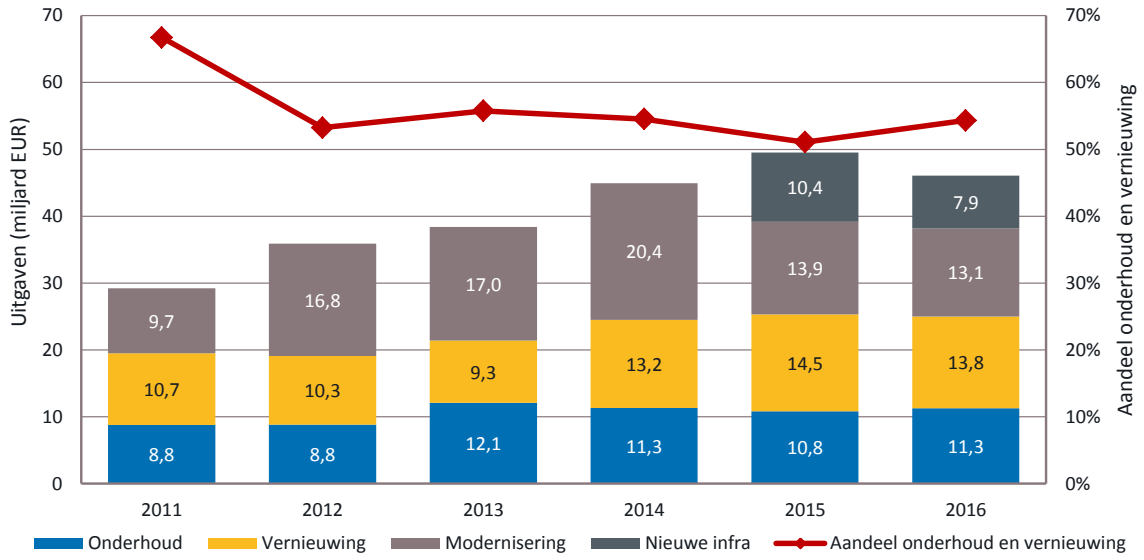
14 Uitvoeringsverordening (EU) 2017/6 van de Commissie van 5 januari 2017 betreffende het Europees implementatieplan voor ERTMS, PB L 3 van 6.1.2017, blz. 6.

uitgerust (15 672 km). Aangezien slechts een derde daarvan reeds in werking is, moet er de volgende jaren nog veel gebeuren.

5.3. Financiering en uitgaven voor infrastructuur

De totale EU-uitgaven voor infrastructuur stegen tussen 2011 en 2015 van 29 miljard EUR tot 50 miljard EUR en zijn daarna in 2016[15] met 3,5 miljard EUR gedaald.

Figuur 10: uitgaven voor infrastructuur en aandeel voor onderhoud en vernieuwing, 2011-2016



Bron: RMMS, 2018.

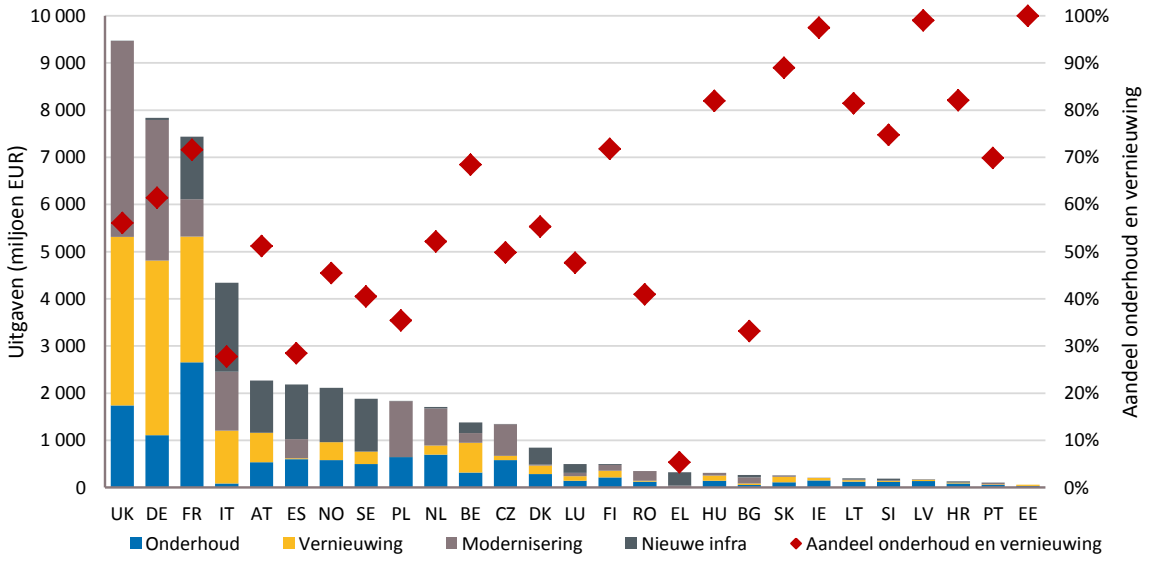
De EU verleent medefinanciering of bijstand voor investeringsprojecten via het Cohesiefonds, het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, de Connecting Europe Facility, de Europese Investeringsbank en het Europees Fonds voor strategische investeringen. In het kader van het huidige financieel kader (2014-2020) is meer dan 33 miljard EUR aan subsidies toegekend.

Het is voor infrastructuurbeheerders een grote uitdaging om tegelijk het bestaande net te onderhouden en te vernieuwen, de veiligheid en prestaties te verbeteren en de betrouwbaarheid van de dienstverlening te waarborgen — met name gezien de toename van het verkeer en de strenge prestatiedoelstellingen die de nationale autoriteiten met de exploitanten hebben afgesproken.

In 2016 bedroegen de gerapporteerde uitgaven voor onderhoud en vernieuwing in totaal 26 miljard EUR[16]. Onderhoud en vernieuwing waren goed voor 54 % van de totale uitgaven, al verschilt dat percentage van land tot land. In Midden- en Oost-Europese landen gaat een aanzienlijk deel van de uitgaven naar onderhoud en de vernieuwing van spoorlijnen.

15 Noorwegen niet inbegrepen.
16 Noorwegen inbegrepen.

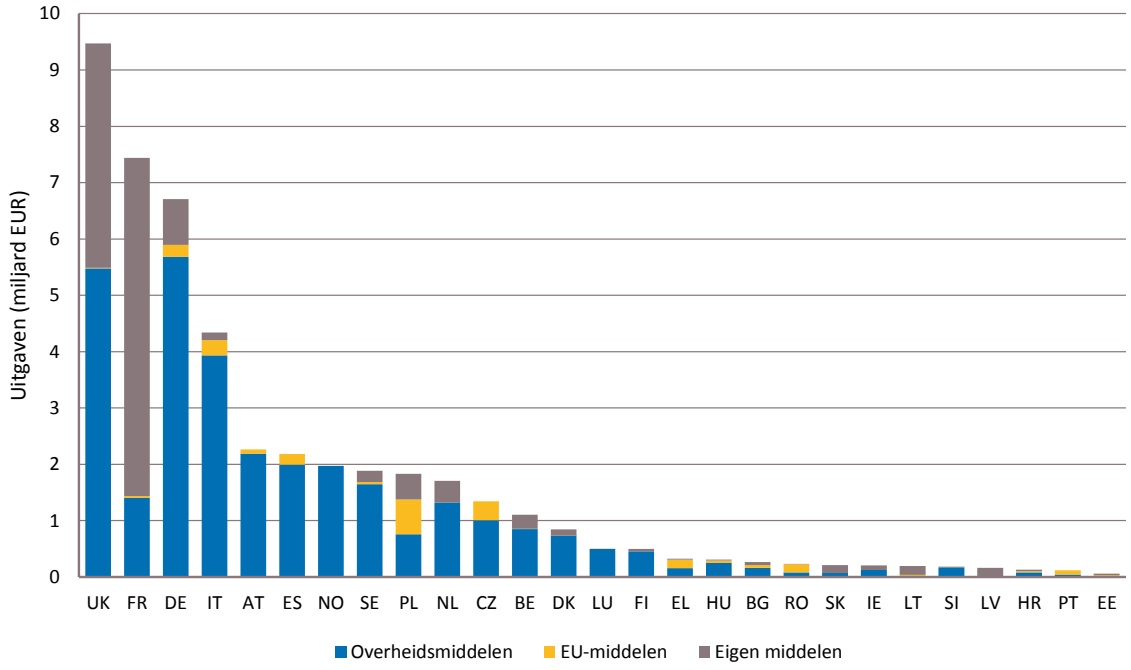
Figuur 11: uitgaven voor infrastructuur en aandeel van onderhoud en vernieuwing per land, 2016



Bron: RMMS, 2018; NO, SE met inbegrip van moderniseringen en vernieuwingen.

De middelen van infrastructuurbeheerders voor het onderhoud en de verbetering van de spoorweginfrastructuur komen uit diverse bronnen, hoewel 70 % daarvan in 2016 uit de nationale begrotingen werd gefinancierd. Eigen middelen zijn onder meer de infrastructuurheffingen. Het aandeel van de totale eigen financiering lag het hoogst in Letland (100 %), Litouwen en Frankrijk (beide 81 %), gevolgd door Slowakije (69 %) en het Verenigd Koninkrijk (42 %).

Figuur 12: financiering van de spoorweginfrastructuur per land en financieringsbron, 2016



Bron: RMMS, 2018.

5.4. Kwaliteit van de spoorwegdiensten

Stiptheid en betrouwbaarheid van passagierstreinen

Op basis van de gehanteerde definitie[17] bedraagt de gemiddelde **stiptheid** van lokale en regionale treinen 90 %. Langeafstandstreinen zijn doorgaans minder stipt omdat zij vaak gedeeltelijk over drukke lijnen met gemengd verkeer rijden. De **betrouwbaarheid** van de dienstverlening wordt uitgedrukt in het uitvalpercentage, dat voor zowel langeafstandstreinen als lokale en regionale treinen doorgaans minder dan 2 % bedraagt.

Stiptheid en betrouwbaarheid van het goederenvervoer

Aangezien de lidstaten nog steeds gebruik maken van de overgangsperiode om zich aan te passen aan de rapportageverplichtingen van de monitoringverordening, zijn er slechts beperkte gegevens beschikbaar over de **betrouwbaarheid** van het goederenvervoer per spoor. De meeste lidstaten hebben aangegeven dat binnenlandse goederentreinen **stipter**[18] waren dan het internationale goederenvervoer. Uit de weinige beschikbare gegevens blijkt dat goederentreinen aanzienlijk minder stipt rijden dan passagierstreinen en dat internationale treinen, voornamelijk door de langere afstanden die ze afleggen, minder stipt zijn dan binnenlandse treinen.

Veiligheid

Het spoor blijft een van de veiligste vervoerswijzen. In 2016 vielen er bij het spoorvervoer in de Unie 964 doden[19]. Meestal ging het om gebruikers van overwegen (255) of onbevoegden op spoorwegterreinen (600). Het aantal dodelijke slachtoffers onder werknemers en reizigers bedroeg respectievelijk 32 en 44. Tussen 2010 en 2015 vertoonden de veiligheidscijfers een aanhoudende positieve trend, gevolgd door een lichte toename van het aantal doden en ernstig gewonden in 2016. Tussen 2011 en 2015 was reizen per spoor meer dan 25 keer veiliger dan reizen met de auto.

Tevredenheid van klanten over het passagiersvervoer

Uit de resultaten van een Eurobarometeronderzoek[20] dat in september 2018 is gepubliceerd, blijkt dat 66 % van alle Europeanen tevreden waren over de frequentie van passagierstreinen, 59 % over de stiptheid en betrouwbaarheid en 55 % over de informatie tijdens de reis, met name in geval van vertraging. Die cijfers zijn aanzienlijk beter dan de resultaten van een vergelijkbaar onderzoek van 2013.

Het onderzoek biedt ook inzicht in de reisgewoonten van de Europeaan. Vier op vijf Europeanen (80 %) gebruiken de trein, meestal voor voorstedelijke verplaatsingen (67 %). Er is nog veel ruimte voor verbetering: slechts 38 % van alle Europeanen is tevreden over de manier waarop klachten worden behandeld en het spoor moet beter toegankelijk worden gemaakt voor reizigers met beperkte mobiliteit. Uit het onderzoek blijkt ook dat 75 % van de Europeanen het gemakkelijk vinden om een kaartje te kopen

---

17 Volgens het RMMS is een passagierstrein stipt als hij maximaal 5 minuten vertraging heeft.

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

19 Met uitzondering van zelfmoorden. Voor meer informatie zie het "Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2018" van het Spoorwegbureau.

20 http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172.

en dat 62 % tevreden is over de mogelijkheid om tickets te kopen voor reizen waarbij verschillende treinen of vervoerswijzen gecombineerd worden.

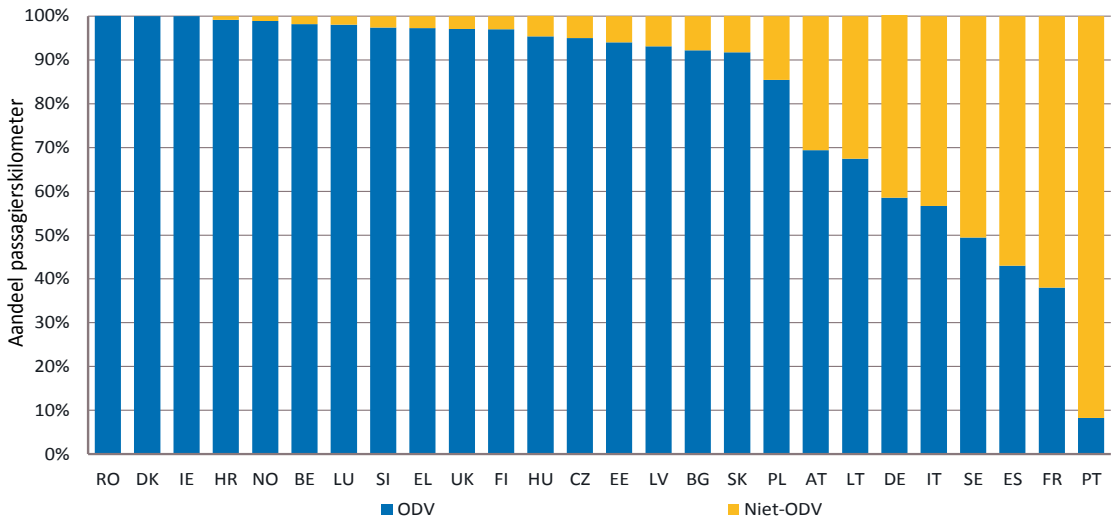
Tevredenheid van de belanghebbenden over de diensten van de corridors voor goederenvervoer per spoor

Er bestaat geen EU-breed vergelijkbaar onderzoek naar de tevredenheid van de klanten over het goederenvervoer per spoor[21]. Niettemin lijkt er onder belanghebbenden een zekere consensus te bestaan over drie basiselementen die de tevredenheid van de klanten over het goederenvervoer per spoor waarborgen: betrouwbaarheid, flexibiliteit en het verstrekken van betrouwbare gegevens over het vervoer.

5.5. Openbaredienstcontracten

In 2016 werd meer dan 60 % van het totale aantal in de EU afgelegde reizigerskilometers afgelegd met treinen die op basis van openbaredienstverplichtingen (ODV) werden ingelegd. Compensaties voor openbaredienstverplichtingen blijven in de meeste lidstaten een belangrijke bron van inkomsten voor spoorwegondernemingen. Er wordt meer met openbaredienstverplichtingen gewerkt voor binnenlandse en regionale treinen dan voor langeafstandsverbindingen; slechts een paar landen hebben openbaredienstverplichtingen voor internationaal vervoer ingevoerd.

Figuur 13: passagierskilometers op grond van openbaredienstverplichtingen en commerciële spoorwegdiensten, 2016

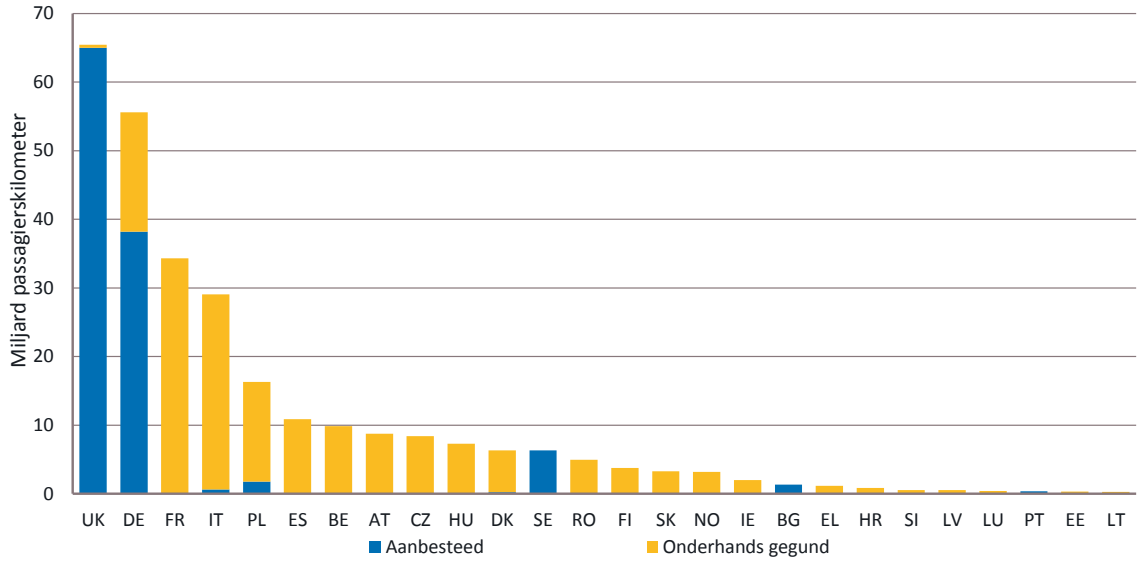


Bron: RMMS, 2018; geen recente gegevens voor NL.

Van alle in 2016 uitgevoerde openbare diensten werd 41 % aanbesteed. Dat gebeurde bijna uitsluitend in drie lidstaten die hun spoorwegmarkt reeds lang geliberaliseerd hebben: het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Zweden. Dankzij het vierde spoorwegpakket worden openbare aanbestedingen geleidelijk de regel. Onderhandse gunningen zullen alleen in uitzonderingsgevallen nog toegestaan zijn. De in 2016 aanbestede contracten zijn goed voor meer dan 32 miljoen treinkilometer per jaar.

[21] De corridors voor goederenvervoer per spoor publiceren jaarlijkse enquêtes op basis van een gestandaardiseerde vragenlijst.

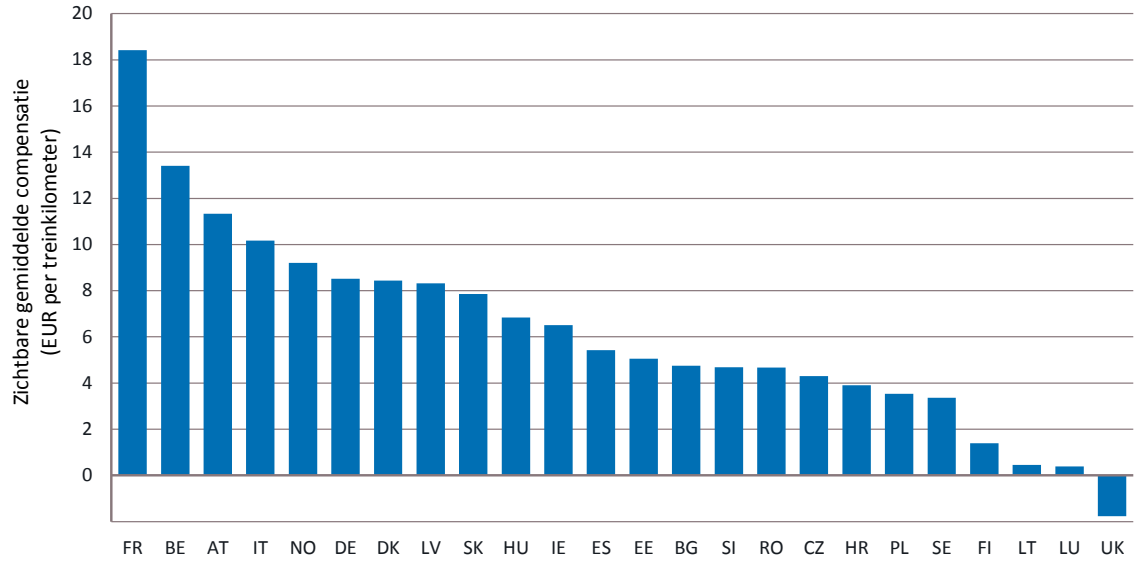
Figuur 14: aanbesteding en onderhandse gunning van openbaredienstverplichtingen, 2016



Bron: RMMS, 2018; geen gegevens voor NL.

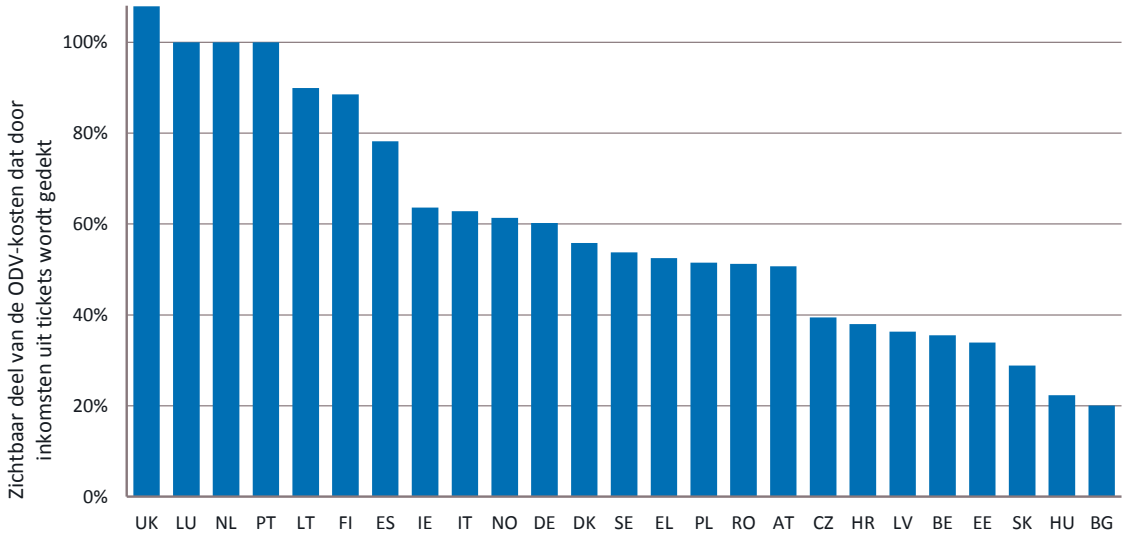
Het niveau van de ODV-compensatie per treinkilometer en het aandeel van de ODV-kosten dat door de ticketverkoop wordt gedekt, verschillen sterk van land tot land. Gemiddeld is de ODV-compensatie negatief in het Verenigd Koninkrijk, waar kandidaten voor exclusieve rechten op basis van openbaredienstcontracten („concessies") soms een "premie" betalen voor diensten die volgens hen op basis van de huidige infrastructuurheffingen en ticketprijzen rendabel kunnen zijn.

Figuur 15: zichtbare gemiddelde ODV-compensaties, 2016



Bron: RMMS, 2018; geen gegevens voor EL, NL en PT.

Figuur 16: zichtbaar deel van de ODV-kosten dat wordt gedekt door de verkoop van tickets, 2016



Bron: RMMS, 2018; geen gegevens voor FR en SI.

5.6. Vergunningen

Het **aantal geldige vergunningen** van spoorwegondernemingen varieerde in 2016 tussen 448 in Duitsland en 2 in Luxemburg en Ierland. Ook Polen en Tsjechië meldden meer dan 100 actieve vergunningen, het VK meer dan 50.

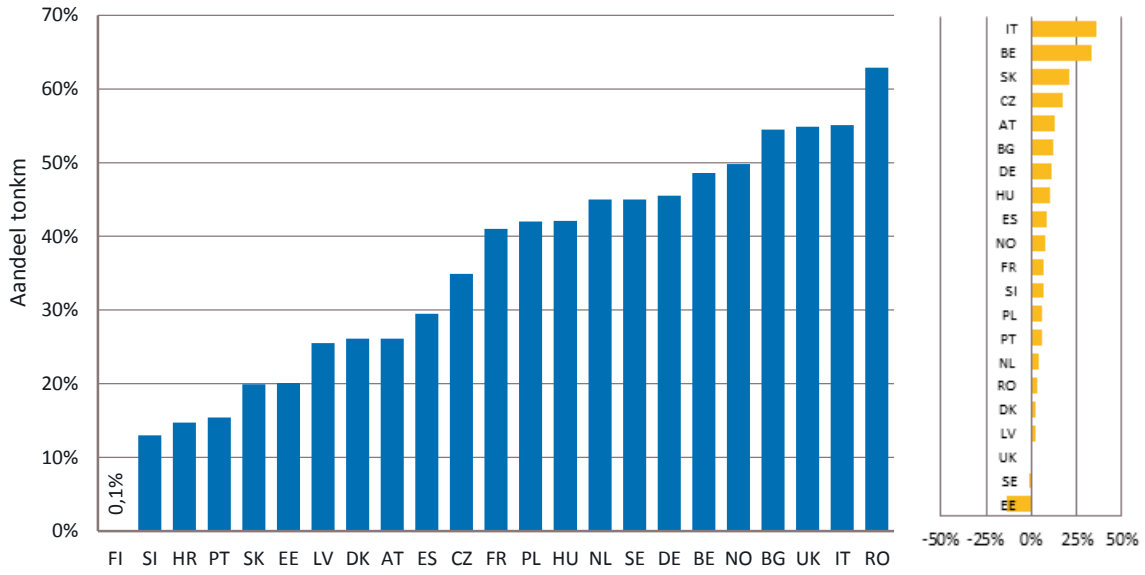
De **gemiddelde kostprijs** voor de aanvraag van een vergunning varieerde in 2016 tussen 37 500 EUR in Portugal en 10 EUR in Kroatië.

In Zweden, Spanje en Polen **duurt het gemiddeld het langst om een vergunning te krijgen** (meer dan 100 dagen).

5.7. Opening van de markt en het gebruik van toegangsrechten

Dankzij de EU-wetgeving is de markt voor het **goederenvervoer per spoor** in 2007 opengesteld voor **concurrentie**. In 2016 concurreerden nieuwe marktdeelnemers met de traditionele nationale exploitanten in alle landen behalve Griekenland, Ierland, Litouwen en Luxemburg. In de helft van de gevallen bezaten de nieuwe spelers een **marktaandeel** van meer dan 40 %. Tussen 2011 en 2016 is het marktaandeel van concurrenten in alle landen van de EU gestaag toegenomen. Alleen in Zweden en Estland hebben de concurrenten marktaandeel verloren, met een daling van 41 % tot 20 % in Estland.

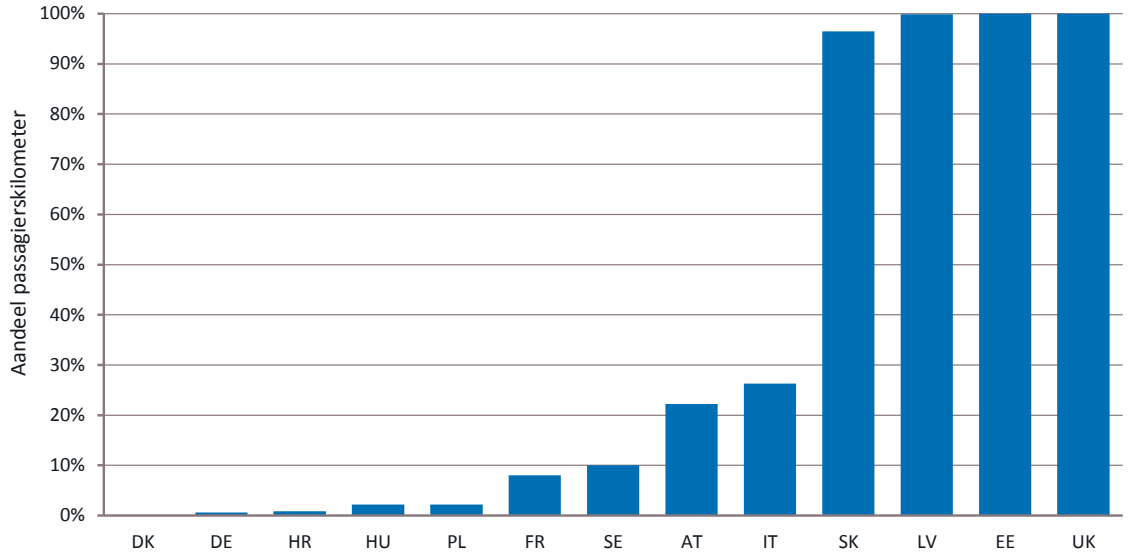
Figuur 17: concurrenten in het goederenvervoer, marktaandeel en samengesteld gemiddeld groeipercentage, 2011-2016



Bron: RMMS, 2018; één exploitant met een marktaandeel van 100 % in EL, IE, LT, LU.

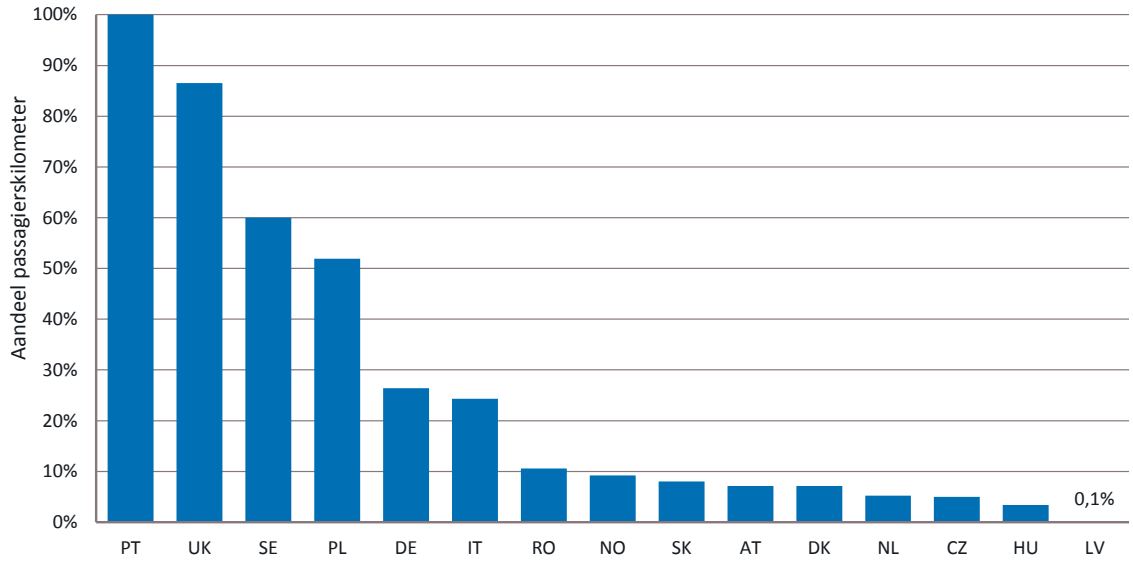
Terwijl de markt voor het **internationaal passagiersvervoer** per spoor sinds 2010 **opengesteld is voor concurrentie**, blijven de lidstaten de toegang tot hun **markten voor binnenlands vervoer** regelen tot het vierde spoorwegpakket ten uitvoer is gelegd. Passagiersvervoerders kunnen hun diensten aanbieden in het kader van openbaredienstverplichtingen of op zuiver commerciële basis (dat wil zeggen zonder compensatie van de overheid). In beide markten kunnen diensten hetzij alleen worden aangeboden door de traditionele monopolisten, hetzij openstaan voor concurrerende spoorwegondernemingen. Volgens de meegedeelde cijfers zijn slechts in de helft van de lidstaten concurrenten actief in de markt voor commercieel passagiersvervoer. Hun **marktaandeel** bedraagt meestal minder dan 10 % en in vier lidstaten worden bijna alle commerciële diensten uitgevoerd door nieuwkomers. Ook in het ODV-segment zijn er alternatieve spelers actief maar slechts in enkele lidstaten bezitten zij een marktaandeel van meer dan 10 %.

Figuur 18: marktaandeel van de concurrenten in het commercieel passagiersvervoer 2016



Bron: RMMS, 2018; geen gegevens voor BE, CZ, IE, NL en RO.

Figuur 19: marktaandeel van concurrenten in het passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen 2016



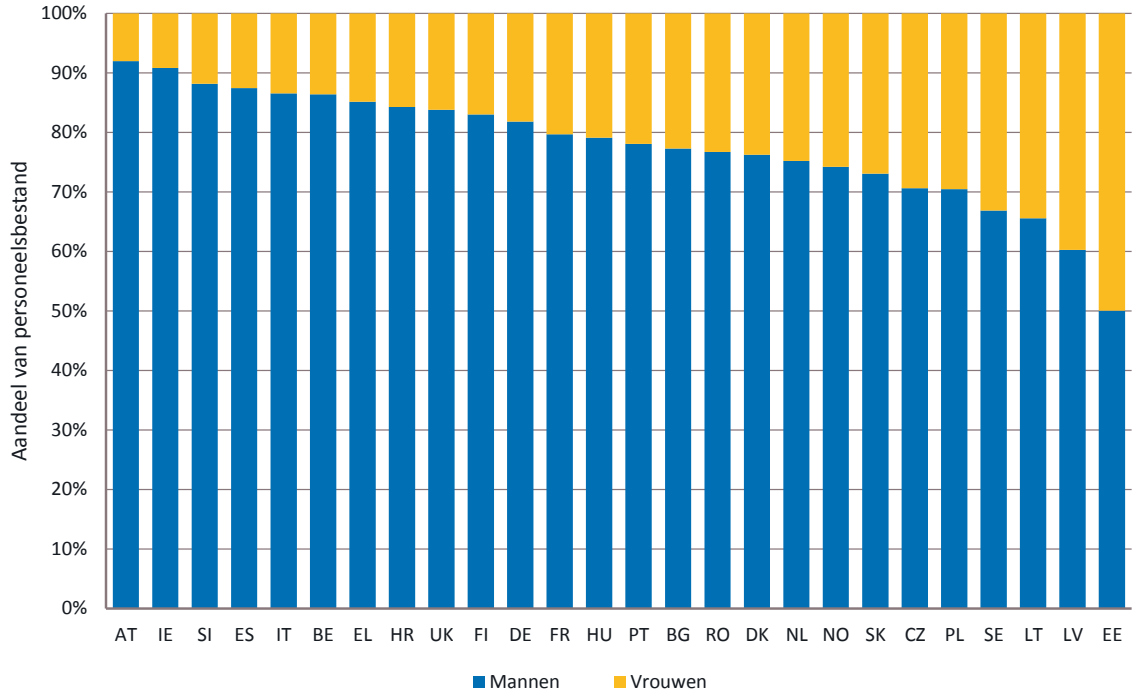
Bron: RMMS, 2018. Alle andere lidstaten vermeldden één exploitant.

5.8. Werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden

Volgens de RMMS-gegevens die de lidstaten en Noorwegen hebben meegedeeld, telde de Europese spoorwegsector eind 2016 iets meer dan 1 miljoen werknemers: ongeveer 600 000 bij spoorwegondernemingen en 440 000 bij infrastructuurbeheerders.

Het personeelsbestand is overwegend mannelijk met gemiddeld slechts 21 % vrouwen. Het percentage vrouwelijke werknemers varieert tussen 50 % in Estland en 8 % in Oostenrijk.

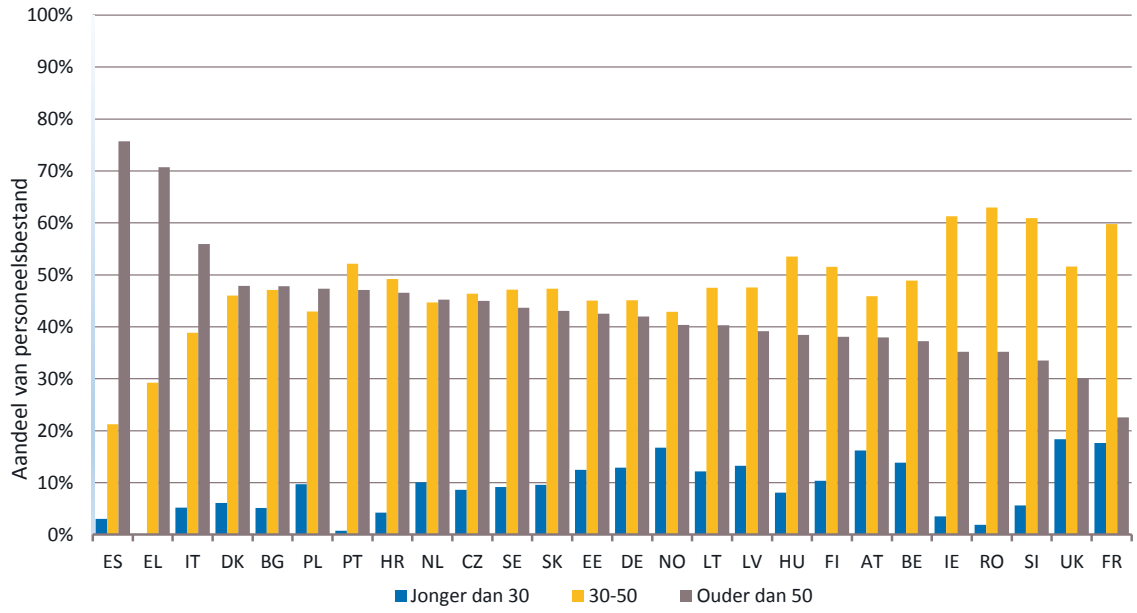
Figuur 20: werknemers per geslacht en land, 2016



Bron: RMMS, 2018; geen gegevens voor LU.

De vergrijzing van het personeelsbestand blijft een bron van zorg in landen als Spanje, Griekenland en Italië, waar in 2016 meer dan 50 % van de werknemers ouder waren dan 50.

Figuur 21: werknemers per leeftijdsgroep en land, 2016



Bron: RMMS, 2018; geen gegevens voor LU.

Uit de gegevens blijkt dat 90 % of meer van het personeel een vast contract heeft. Dat wijst op de behoefte om hoogopgeleid personeel, zoals machinisten en seingevers, in dienst te houden en is het resultaat van het historische werkgelegenheidsbeleid. 80 % of meer van het personeel bij de spoorwegen werkt voltijds.

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

6. Conclusies

In dit deel worden de conclusies geformuleerd op basis van de analyse in dit verslag en in het begeleidende werkdocument. Voorts wordt de relevantie van de lopende initiatieven van de Commissie bekeken en wordt nagegaan of er behoefte is aan nieuwe wetgeving voor de spoorwegsector.

De Europese spoorwegen blijven groeien. Vooral het passagiersvervoer kende tussen 2011 en 2016 een sterke groei. Het goederenvervoer blijft echter onstabiel en heeft in 2016 marktaandeel verloren aan het wegvervoer. Tegelijkertijd worden de spoorvervoersmarkten geleidelijk opengesteld en blijft het veiligheidsniveau hoog. In de sector wordt stapsgewijs meer resultaatgericht gewerkt en wordt sterker ingezet op innovatie en klantgerichtheid.

Het spoor levert met schone mobiliteit en een grote efficiëntie een belangrijke bijdrage aan de Europese vervoersmix. Hoewel de tevredenheid van de Europese burgers over het passagiersvervoer per spoor ten opzichte van vijf jaar geleden is gestegen, is er nog ruimte voor verbetering op het gebied van passagiersrechten. De onderhandelingen met de wetgevers over het voorstel van de Commissie van 2017 tot herziening van

Verordening (EG) nr. 1371/2007[22] inzake de rechten en verplichtingen van treinreizigers zijn nog niet afgerond.

Deze ontwikkelingen vonden plaats in een context van ingrijpende veranderingen in de sector. Een en ander is het gevolg van de structurele veranderingen die de EU-wetgeving meer dan 20 jaar geleden op gang heeft gebracht en die in 2016 werden afgerond met de goedkeuring van het vierde spoorwegpakket. Dankzij de tenuitvoerlegging van de technische pijler van het pakket, vanaf juni 2019, zal de interoperabiliteit tussen de nationale spoorwegnetten verder verbeteren. Ook de administratieve rompslomp voor grensoverschrijdende activiteiten wordt verminderd en het Spoorwegbureau van de Europese Unie krijgt een sterkere rol. De marktpijler voltooit de openstelling van binnenlandse markten vanaf december 2019 en voorziet in het principe dat openbaredienstcontracten vanaf december 2023 worden gegund via een aanbesteding, waarbij onderhandse gunning alleen bij uitzondering is toegestaan.

De Commissie heeft verder gewerkt aan de uitvoeringsmaatregelen die nodig zijn om de effectieve werking van de markt te waarborgen. Op dit moment focust zij op handhaving, door ervoor te zorgen dat beide pijlers van het pakket correct worden omgezet en uitgevoerd en dat de uitvoeringshandelingen worden vastgesteld en nageleefd.

Het goederenvervoer ondervindt door zijn internationale dimensie meer hinder van interoperabiliteitsbelemmeringen en grensoverschrijdende coördinatieproblemen en heeft het daardoor moeilijk om een groter marktaandeel te verwerven. Om dat probleem aan te pakken, werkt de Commissie aan een agenda met aanvullende initiatieven en maatregelen. Het traditionele beleid van de Commissie om te streven naar een betere interoperabiliteit (met een efficiënte en gecoördineerde uitrol van ERTMS) is onlangs versterkt. Daarbij ligt de nadruk op het oplossen van praktische grensoverschrijdende operationele kwesties.

Het infrastructuurbeleid dat de Commissie via het beleid voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) voert, streeft naar een betere infrastructuur dankzij het wegwerken van bottlenecks en missing links. In het kader van de volgende financiële periode heeft de Commissie voorgesteld de Connecting Europe Facility 2, het Cohesiefonds, het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en InvestEU te benutten om de digitalisering van het spoor te versnellen. Om de spoorwegsector een toegang te helpen verschaffen tot financiering werkt de Commissie in het kader van haar actieplan inzake duurzame financiering[23] aan een methode om de groene componenten van spoorwegprojecten te beoordelen.

De corridors voor goederenvervoer per spoor blijven een essentieel onderdeel van het beleid van de Commissie om het goederenvervoer per spoor te bevorderen. De evaluatie van de verordening inzake het goederenvervoer per spoor[24] en de machinistenrichtlijn[25] is

---

22 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.

23 https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en

24 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.

25 Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen, PB L 315 van 3.12.2007, blz. 51.

nog niet afgerond. Om het goederenvervoer per spoor te versterken, heeft de Commissie als onderdeel van het tweede mobiliteitspakket in november 2017 een voorstel tot wijziging van Richtlijn 92/106/EG[26] inzake gecombineerd vervoer ingediend. Het doel is nieuwe en efficiëntere steunmaatregelen voor een modal shift van de weg naar het spoor in te voeren.

Die beleidslijnen worden aangevuld met inspanningen om spoorweglawaai terug te dringen, om het spoor beter te integreren in multimodale vervoersketens dankzij de uitrol van digitale technologieën, en om innovatie te bevorderen, met name via de Gemeenschappelijke Onderneming Shift2Rail[27].

Voorts kan het spoor niet los van andere modi worden gezien: de concurrentiepositie van het spoor is ook afhankelijk van het kader voor de concurrentie tussen de vervoersmodi. Daarom streeft de Commissie naar gelijke voorwaarden voor intermodale concurrentie, bijvoorbeeld met het voorstel tot wijziging van de Eurovignetrichtlijn[28] in het kader van het mobiliteitspakket. De Commissie heeft ook een omvattende studie over de internalisering van de externe kosten van vervoer besteld. Die zal haar helpen om te beoordelen in welke mate de beginselen „de gebruiker betaalt" en „de vervuiler betaalt" in de lidstaten worden toegepast op de verschillende vervoerswijzen.

Een betrouwbare monitoring van de spoorwegmarkt blijft een prioriteit om de ontwikkelingen op de markt te kunnen volgen en de prestaties te meten.

[26] Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten, PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38.

[27] https://shift2rail.org/

[28] https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en