



Brussel, 30.7.2025
COM(2025) 439 final

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

**Negende 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(2025) 239 final}

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

Negende 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 2022 en er wordt in verwezen naar latere ontwikkelingen in de sector indien daarover informatie beschikbaar was.

Er zijn verschillende belangrijke bevindingen voor de periode 2018-2022:

- **Passagiersvervoer:** De COVID-19-pandemie heeft in 2020 geleid tot een scherpe daling van het passagiersvervoer met 46 % ten opzichte van 2019. Deze daling werd gevolgd door een krachtig herstel, waardoor het totale passagiersvervoer per spoor in de EU-27 in 2022 uitkwam op 395,5 miljard passagierskilometers, slechts iets lager dan de 411,8 miljard in 2019.
- **Goederenvervoer:** Voor het goederenvervoer per spoor, gemeten in tonkilometer, was de daling in 2020 minder sterk (-8 % ten opzichte van 2019), aangezien het goederenvervoer tijdens de pandemie kritieke diensten aan de economie bleef leveren. In 2022 bereikte het totale goederenvervoer met 416 miljard tonkilometer bijna het niveau van vóór de pandemie.
- **Modaal aandeel van treinreizigers:** Het aandeel van het spoor in het vervoer over land in de EU-27 is licht gestegen van 7,8 % in 2018 tot 8,1 % in 2022, ondanks een scherpe daling van 2,4 procentpunten in 2020 als gevolg van de pandemie.
- **Hogesnelheidslijnen:** Het hogesnelheidsnet in de EU-27 is tussen 2018 en 2022 met bijna 1 100 km uitgebreid tot 12 015 km. Uit deze groei blijkt een langetermijnengagement om het segment van hogesnelheidslijnen – dat heeft aangetoond doeltreffend te kunnen concurreren met andere vervoerswijzen – een impuls te geven.
- **Werkgelegenheid in de spoorwegsector:** In 2022 waren in de EU-27 circa 900 000 personen werkzaam in de spoorwegsector, een lichte daling ten opzichte van 2018.
- **Marktaandeel van nieuwe spelers:** In 2022 hadden nieuwe spelers een marktaandeel van 49 % in de sector van goederenvervoer per spoor (ten opzichte van 39 % in 2018) en een aandeel van 21 % in het passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen (+8 procentpunten ten opzichte van 2018). Ook de concurrentie in het commerciële passagiersvervoer nam toe; nieuwe spelers veroverden een marktaandeel van 12,6 % (+6,6 procentpunten).

- **Uitgaven aan het spoor:** In 2022 bedroegen de totale kosten van de spoorwegen (uitgaven voor infrastructuur + compensatie voor openbaredienstverplichtingen) 178,31 EUR per inwoner van de EU-27, wat neerkomt op een nominale stijging van 29 % ten opzichte van 2018. Deze stijging werd echter grotendeels veroorzaakt door inflatie.

2 METHODOLOGIE

Dit is het negende verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt dat de Commissie op grond van artikel 15, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU elke twee jaar indient bij het Europees Parlement en de Raad¹. In dit verslag wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste ontwikkelingen op de spoorvervoersmarkten in het licht van het EU-beleid voor het spoor². In het negende verslag gaat de aandacht vooral uit naar ontwikkelingen tussen 2018 en 2022, waarbij wordt verwezen 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 gegevens die de lidstaten en Noorwegen hebben ingediend voor het Rail Market Monitoring Scheme (RMMS), maar ook op basis van informatie uit het statistisch zakboekje *EU transport in figures*³, verslagen van het Spoorwegbureau van de Europese Unie⁴, Eurostatgegevens⁵, statistieken van verschillende brancheorganisaties, presentaties en studies. Wanneer de monitoringverordening de enige bron is, worden in het verslag de ontwikkelingen voor de periode 2018-2022 beoordeeld om te waarborgen dat de gegevens vergelijkbaar zijn. 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)⁶.

3 SPOORVERVOER EN DUURZAAMHEID

Het spoorvervoer, dat in 2022 ongeveer 16,6 % van de goederen en 8,1 % van de passagiers in alle vervoerswijzen binnen de EU vervoerde, heeft zijn directe broeikasgasemissies sinds 1990 bijna voortdurend verminderd. De vervoerssector (met inbegrip van de internationale lucht- en zeevaart) is in de EU-27 verantwoordelijk voor een kwart van de totale broeikasgasemissies. Binnen de vervoerssector nam het spoor slechts 0,3 % van de broeikasgasemissies van alle vervoerswijzen in de EU-27 voor zijn rekening. De vervoerssector was in 2022 verantwoordelijk voor 31,0 % van het totale eindenergieverbruik in de EU-27. Binnen de vervoerssector nam het spoor slechts 0,6 % van het eindenergieverbruik 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.

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

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

³ https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

⁴ <https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications>.

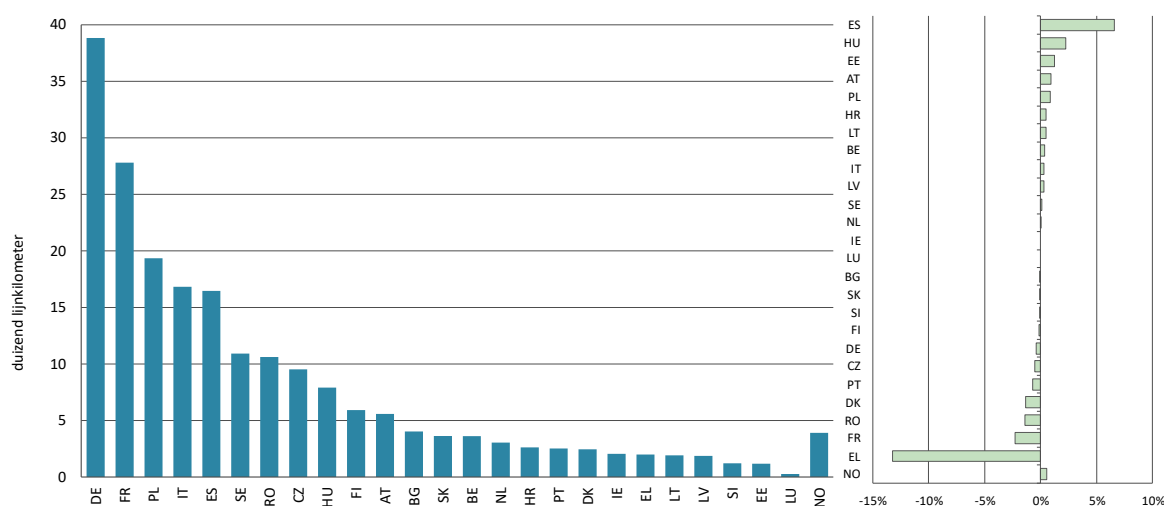
⁵ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database>.

⁶ 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.

4 HET SPOORWEGNET VAN DE EU

In 2022 bedroeg de totale lengte van het spoorwegnet in de EU-27 ongeveer 202 131 lijnkilometer, een lichte stijging van 0,1 % ten opzichte van 2018. Ongeveer 57 % van het spoorwegnet was geëlektrificeerd, een toename van 1,4 % sinds 2018.

Figuur 1: lengte van nationale spoornetten per land (duizend lijnkilometer, 2022) en relatieve verandering (2018-2022)



Bron: Eurostat, 2024

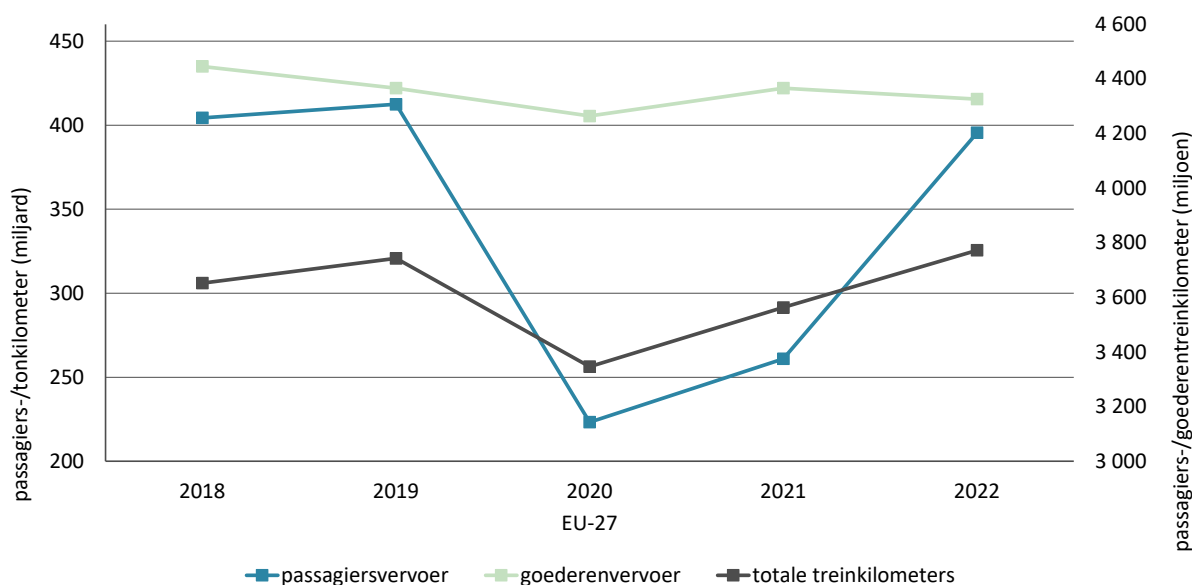
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=en&category=t_rail).

De EU telde eind 2022 meer dan 12 015 km aan hogesnelheidslijnen, een toename van 10,4 % sinds 2018. 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 verdrievoudigen vergeleken met het referentiejaar 2015.

5 ONTWIKKELING VAN SPOORWEGDIENSTEN

Na een decennium van matige groei werden de EU-treinkilometers (zowel voor passagiers- als voor goederenvervoer) ernstig geraakt door de COVID-19-pandemie. In 2020 daalden de treinkilometers voor goederenvervoer met 8 % ten opzichte van 2019, terwijl voor passagiersvervoer een scherpere daling van 46 % zichtbaar was. In 2021 had het goederenvolume zich echter volledig hersteld tot het niveau van 2019. Vervolgens deed zich in 2022 een lichte daling voor. Het passagiersvervoer steeg in 2022 tot 96 % van het niveau van vóór de pandemie (395 miljard passagierskilometers).

Figuur 2: passagiers- en goederenvolumes (passagierskilometers, tonkilometers en treinkilometers, 2018-2022)

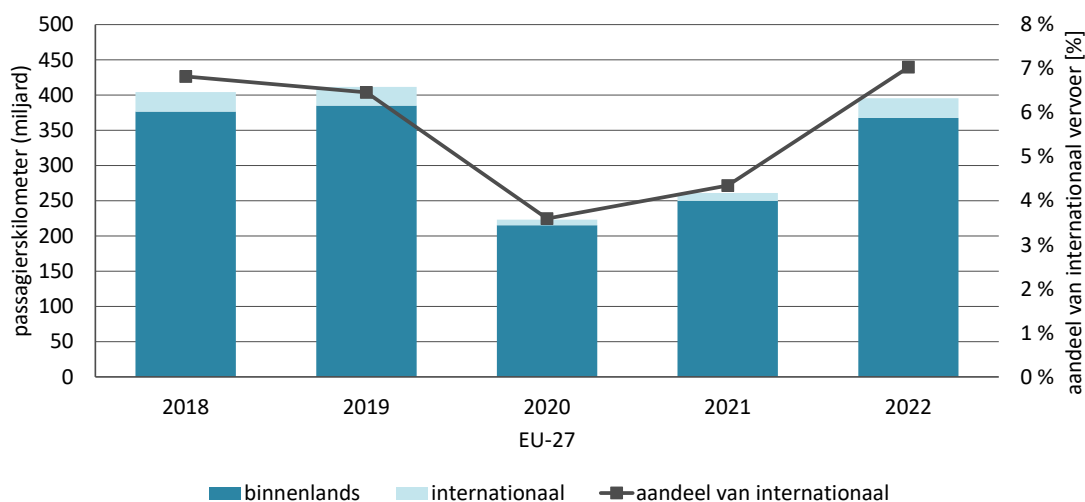


Bron: RMMS, 2022.

In 2022 werden via het spoor ongeveer 1,5 miljard ton aan goederen en 6,6 miljard passagiers vervoerd, en herstelde het zich van de scherpe daling die zich voordeed tijdens de COVID-19-pandemie.

Het binnenlandse passagiersvervoer bleef de overhand houden en vertegenwoordigde meer dan 93 % van alle passagierskilometers in de EU-27. De pandemie heeft het voornamelijk binnenlandse karakter van het passagiersvervoer per spoor verder versterkt. Vóór de crisis was internationaal passagiersvervoer goed voor ongeveer 7 % van het totale spoorverkeer, maar dit aandeel daalde in 2020 als gevolg van reisbeperkingen tot minder dan 4 %. In 2022 had het aandeel van het internationale passagiersvervoer per spoor zich hersteld tot 7 %.

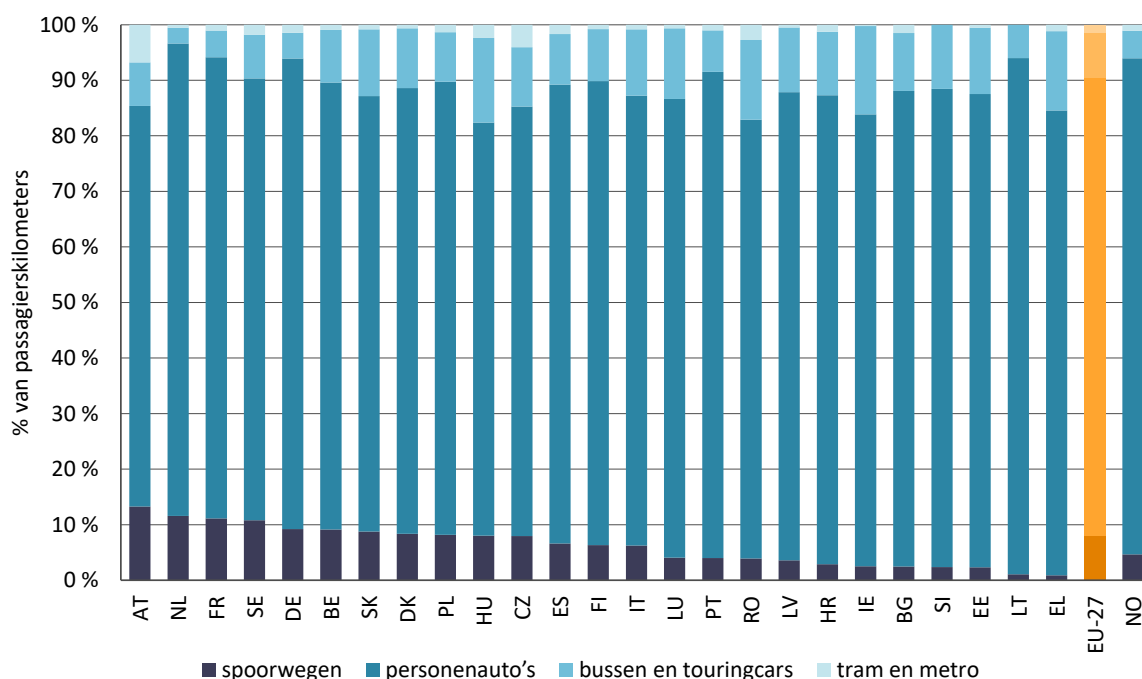
Figuur 3: ontwikkeling van het volume van het passagiersvervoer per spoor (binnenlands, internationaal en aandeel internationaal van totaal vervoer) (miljard passagierskilometer, 2018-2022)



Bron: RMMS, 2022.

In 2020 kozen Europeanen minder vaak voor de trein. Het gemiddelde aantal passagierskilometers per inwoner bedroeg 500, een forse daling ten opzichte van 2019 (934 km). In 2022 had dit cijfer zich gedeeltelijk hersteld tot 888 km per inwoner. Het marktaandeel van het spoor, dat in 2019 7,8 % bedroeg, daalde in 2020 met 2,4 procentpunten, aangezien meer mensen particuliere auto's gingen gebruiken. In 2022 herstelde dit aandeel zich echter tot 8,1 %, hoger dan het niveau van vóór de pandemie, terwijl auto's met 82,4 % de dominante vervoerswijze bleven.

Figuur 4: Modal split van het passagiersvervoer over land, per land (% in 2022)



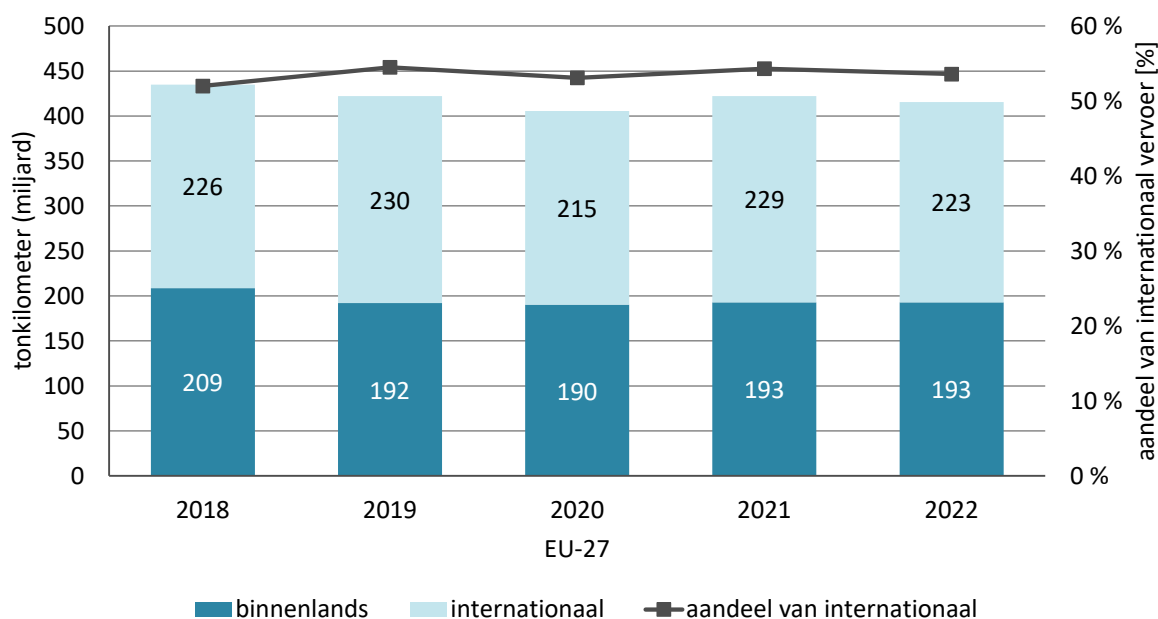
Bron: Eurostat, 2024

(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=en&category=tran.tran_hv_ms).

Het totale goederenvervoer per spoor in de EU-27 daalde als gevolg van de pandemie van 422 miljard tonkilometer in 2019 tot 405 miljard in 2020. In 2022 werd met 416 miljard tonkilometer het niveau van vóór de pandemie bijna opnieuw bereikt.

Het aandeel van het internationale goederenvervoer per spoor bleef gedurende de gehele periode consequent boven de 50 %, met een piek van 55 % in 2019, en stabiliseerde zich in 2022 op 54 %. Deze stabiliteit contrasteert met de meer uitgesproken impact die de pandemie had op het internationale passagiersvervoer per spoor.

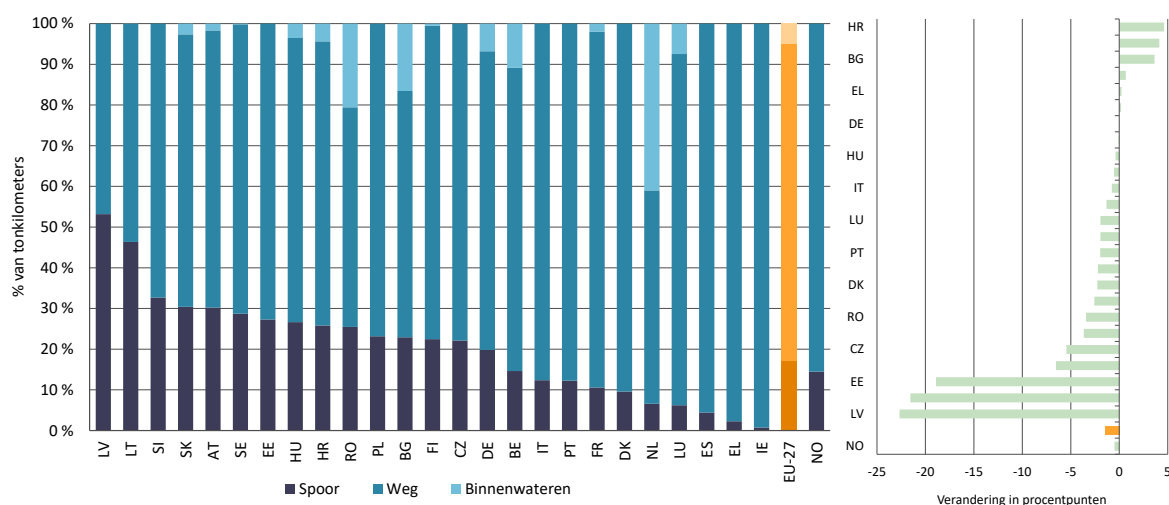
Figuur 5: ontwikkeling van het volume van het goederenvervoer per spoor (binnenlands, internationaal en aandeel internationaal van totaal verkeer) (miljard tonkilometer, 2018-2022)



Bron: RMMS, 2022.

Tussen 2018 en 2022 bleef wegvervoer de meest gebruikte vorm van goederenvervoer binnen de EU-27, met een aandeel dat consequent meer dan 75 % van het totale goederenvervoer over land in tonkilometers bedroeg en een piek van 77,7 % in 2022. In dezelfde periode daalde het marktaandeel van het spoorvervoer van 18,7 % tot 17,2 %, hetgeen duidt op een aanhoudende verschuiving naar wegvervoer. Intermodaal spoorvervoer presteerde relatief wel beter dan het vervoer van bulkmaterialen en met losse wagons. Deze algemene tendens was met name uitgesproken in Letland, Estland en Litouwen, waar het goederenvolume aanzienlijk afnam als gevolg van de verminderde handel met Rusland.

Figuur 6: Modal split van het goederenvervoer over land, per land (% in 2022) en verandering in procentpunten voor het spoor (2018-2022)



Bron: Eurostat, 2024

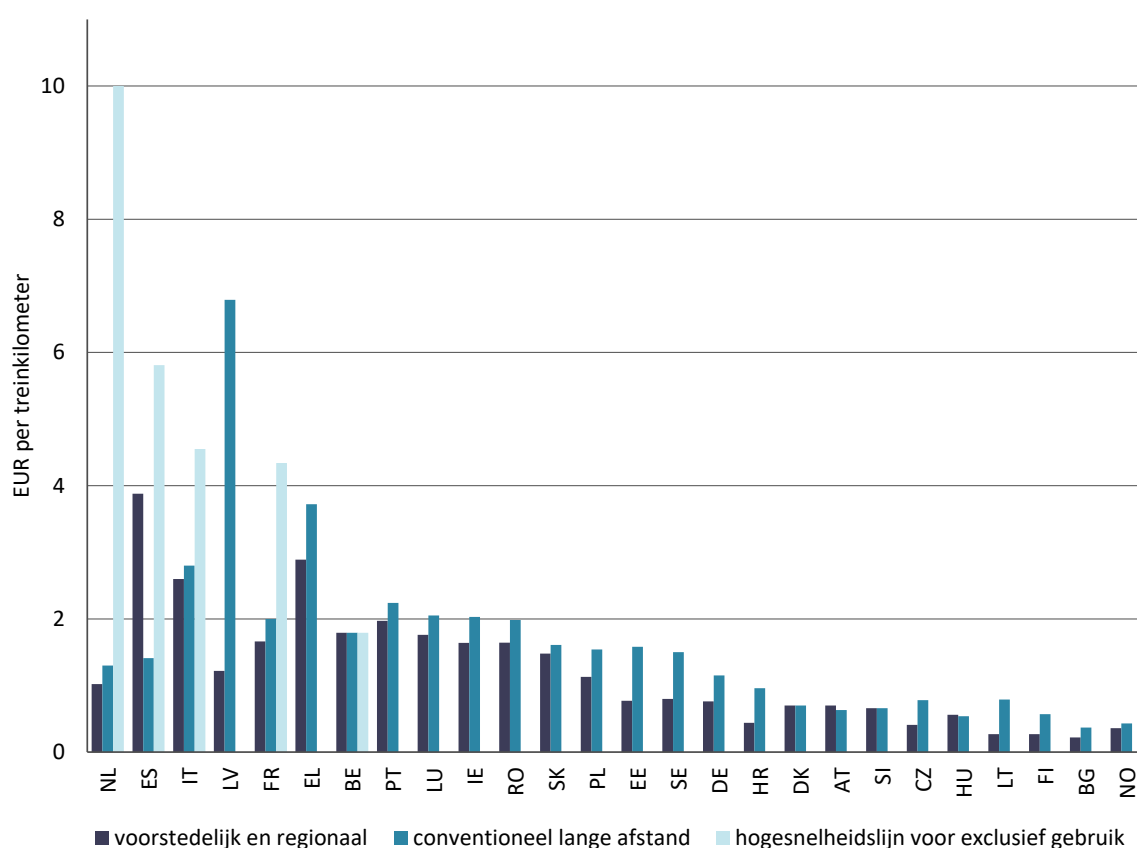
(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=en&category=tran.tan_hv_ms).

6 ONTWIKKELING VAN DE RANDVOORWAARDEN IN DE SPOORWEGSECTOR

6.1 Infrastructuurheffingen

In 2022 bleven de spoortoegangsheffingen voor hogesnelheidslijnen (exclusief toeslagen) hoger dan die voor andere passagiersdiensten in alle landen waar dergelijke heffingen in rekening werden gebracht. De toegangsheffingen voor hogesnelheidslijnen waren in de lidstaten met hogesnelheidsnetten in 2022 over het algemeen echter lager dan in 2018.

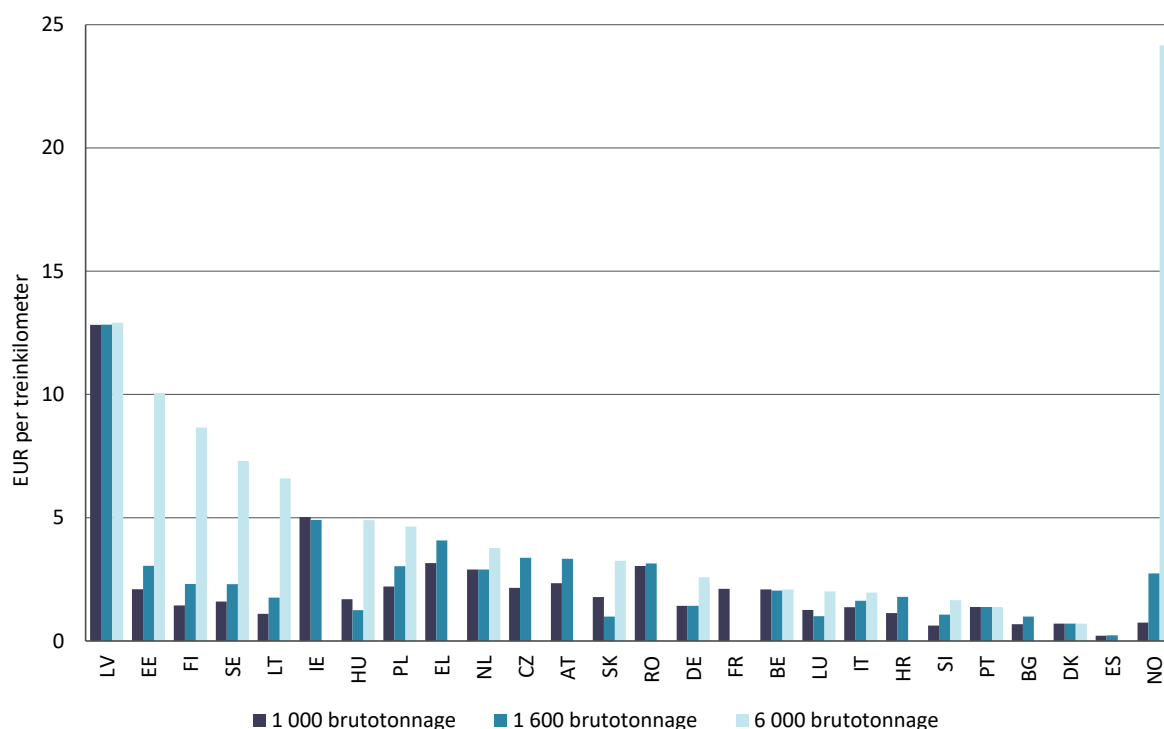
Figuur 7: Toegangsheffingen (zonder toeslagen) voor verschillende categorieën passagierstreinen, per land (EUR per treinkilometer, 2022)



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, 2022)



Bron: RMMS, 2022.

De in oktober 2020 vastgestelde Verordening (EU) 2020/1429, waarmee werd beoogd de economische gevolgen van de COVID-19-pandemie te beperken, voorzag in de mogelijkheid om spoortoegangsheffingen tijdelijk kwijt te schelden, te verlagen of op te schorten⁷. Deze maatregel bood spoorwegondernemingen – met name degene in het passagierssegment, waar de volumes aanzienlijk daalden – een broodnodige financiële adempauze. De verordening, die aanvankelijk een beperkte looptijd had, werd vier keer verlengd en liep uiteindelijk op 31 december 2022 af. Het instrument heeft een cruciale rol gespeeld bij de voortzetting van spoorwegactiviteiten tijdens de pandemie en bij het herstel van de sector toen de passagiersaantallen zich weer herstelden.

6.2 Capaciteitstoewijzing en infrastructuurbeperkingen

In 2022 had het spoorwegnet van de EU-27 een gecombineerde (goederen- en passagierstreinen) gebruiksintensiteit van 18,7 treinkilometers per lijnkilometer, iets meer dan vóór de pandemie (18,1 in 2018). Passagierstreinen waren goed voor 79 % van dit gebruik.

De totale lengte van overbelast verklaarde spoorlijnen in de EU-27 is tussen 2018 en 2020 sterk gestegen, maar in 2022 licht gedaald tot 6 711 km, waaronder 3 523 km aan corridors voor goederenvervoer per spoor. De sterke stijging ten opzichte van het niveau van 2018 werd

⁷ 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).

grotendeels veroorzaakt door een wijziging van de Italiaanse criteria voor het melden van congestie.

In geval van congestie wordt door de lidstaten gewoonlijk prioriteit gegeven aan treinen die op basis van openbaredienstverplichtingen worden geëxploiteerd, gevolgd door internationale passagierstreinen. Er wordt zelden een hoge prioriteit toegekend aan goederenvervoer⁸.

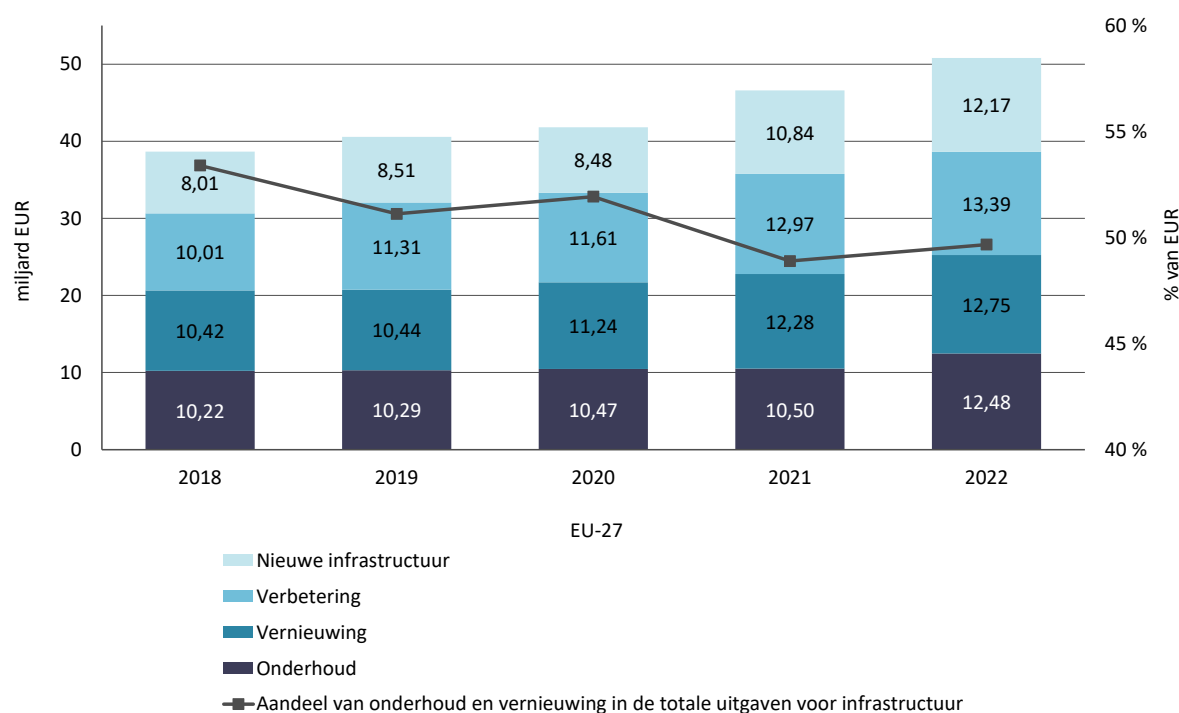
Om een efficiënter gebruik van het net te bevorderen en de incompatibiliteit tussen verouderde nationale treinbesturingssystemen aan te pakken, wordt het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS), een gemeenschappelijk Europees seingevingssysteem, ingevoerd. Ten tijde van de publicatie van dit verslag was ongeveer 14 % van het kernnetwerk uitgerust met ERTMS en waren er voor nog eens 19 % contracten ondertekend. Hoewel er vooruitgang is geboekt, blijft de uitrol achter bij de oorspronkelijke doelstellingen. Er zijn derhalve meer inspanningen vereist om de uitvoering te versnellen.

6.3 Financiering en uitgaven voor infrastructuur

De totale nominale EU-27-uitgaven voor infrastructuur stegen van 38,7 miljard EUR in 2018 tot 50,8 miljard EUR in 2022. In 2022 waren de uitgaven relatief gelijkmatig verdeeld over de verschillende categorieën: 25 % voor onderhoud, 25 % voor vernieuwing, 26 % voor verbetering en 24 % voor investeringen in nieuwe infrastructuur. Deze nominale groei is opmerkelijk, maar deels het gevolg van de hoge inflatie in deze periode. De reële groei was gematigder: indien een correctie op basis van het prijspeil van 2018 wordt toegepast, komt deze uit op circa 5 %.

⁸ In totaal gaven 14 landen aan in geval van congestie voorrang te hebben gegeven aan vervoer op basis van openbaredienstverplichtingen. In de praktijk kunnen zich op bepaalde tijdstippen of afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden echter afwijkingen voordoen.

Figuur 9: uitgaven voor infrastructuur en aandeel onderhoud en vernieuwing (miljard EUR, 2018-2022)



Bron: RMMS, 2022.

In 2022 bedroegen de uitgaven voor onderhoud en vernieuwing in de EU-27 in totaal 25,2 miljard EUR (50 % van de totale uitgaven voor infrastructuur), met aanzienlijke verschillen tussen de landen. De nationale begrotingen bleven de voornaamste financieringsbron en waren goed voor 70 % van de totale uitgaven voor spoorweginfrastructuur. Medefinanciering van de EU was goed voor 8 % en de resterende 22 % van de financiering was afkomstig uit andere bronnen, zoals leningen, aandelenfinanciering en heffingen.

6.4 Kwaliteit van de spoorwegdiensten

Veiligheid blijft een topprioriteit voor de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte. Het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) blijft de vooruitgang op het gebied van veiligheid en interoperabiliteit dan ook monitoren. In het ERA-verslag van 2024⁹ wordt bevestigd dat de Europese spoorwegen nog steeds tot de veiligste vervoerswijzen behoren. De kans op een dodelijk ongeval is bij autoreizen bijna 84 keer hoger dan bij treinreizen en bij busreizen 7,3 keer hoger.

De gemiddelde stiptheid van het regionale en lokale passagiersvervoer¹⁰ in de EU-27 bedroeg in 2022 90 %. Dit is lager dan de 94 % van 2020 maar nog steeds hoger dan vóór de pandemie.

⁹ Verslag over de veiligheid en interoperabiliteit van de spoorwegen in de EU, 2024 (<https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024>).

¹⁰ Volgens het RMMS is een passagierstrein op tijd als hij maximaal vijf minuten vertraging heeft.

De stiptheid van langeafstands- en hogesnelheidstreinen voor passagiers daalde van 93 % in 2020 tot 87 % in 2022.

Wat de betrouwbaarheid betreft¹¹, is het percentage geannuleerde regionale en lokale diensten gestegen van 1,9 % in 2018 tot 4,4 % in 2022. Voor langeafstands- en hogesnelheidstreinen steeg het aantal annuleringen van 1,3 % in 2018 tot 4,9 % in 2022. Kwesties die afbreuk doen aan de betrouwbaarheid zijn onder meer personeelstekorten, verouderde infrastructuur en onderhoudsachterstanden.

In 2022 bedroeg de gemiddelde stiptheid¹² van het binnenlandse goederenvervoer per spoor in de EU-27 56 % en van het internationale goederenvervoer 42 %. Het percentage geannuleerde binnenlandse goederenvervoerdiensten bedroeg 8,1 % in 2022, terwijl 14,5 % van de internationale diensten werd geannuleerd.

6.5 Openbaredienstcontracten

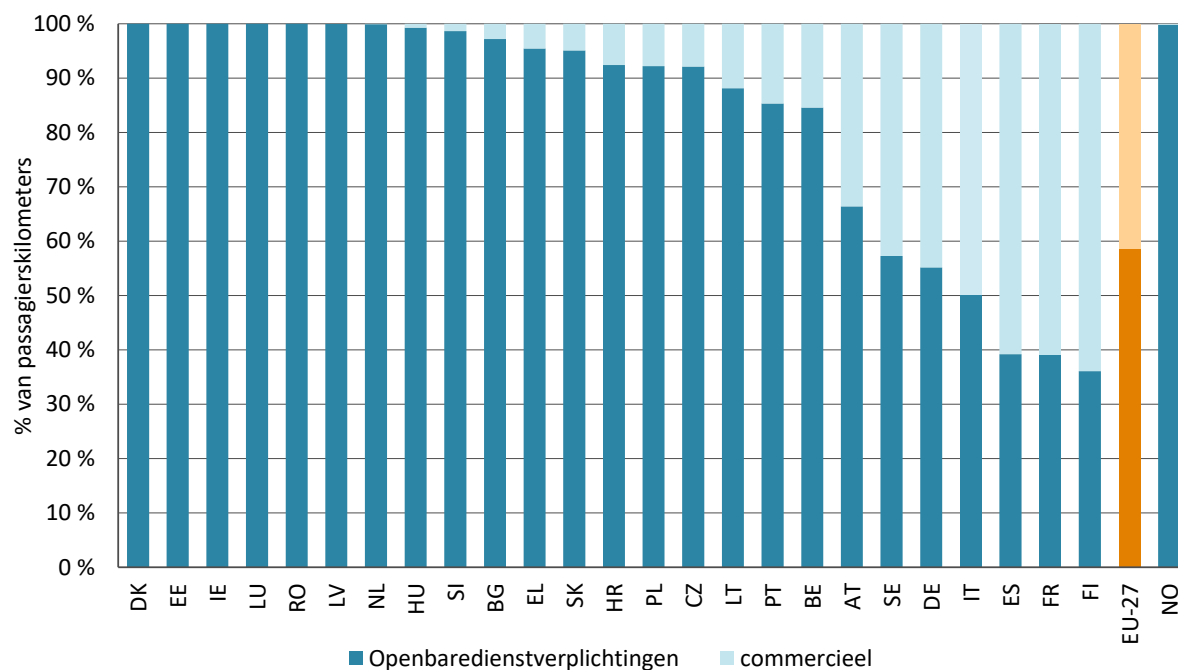
In 2022 waren passagiersdiensten op basis van openbaredienstverplichtingen goed voor gemiddeld 58,7 % van de totale passagierskilometers in de EU-27, een daling ten opzichte van de 66 % in 2020. Uit deze daling blijkt dat er geleidelijk meer concurrentie komt op de spoorwegmarkt. In Denemarken, Estland, Ierland, Letland, Luxemburg, Nederland en Roemenië viel bijna al het passagiersvervoer onder openbaredienstverplichtingen. Openbaredienstverplichtingen hebben met name betrekking op binnenlandse verbindingen: deze vertegenwoordigden in 2022 99,1 % van de passagierskilometers op basis van openbaredienstverplichtingen, waarbij regionale langeafstandsdiensten de overhand hadden.

Het marktaandeel van commerciële exploitanten is tussen 2018 en 2022 gestegen. In het segment van commercieel passagiersvervoer hadden nieuwe spelers in 2022 een marktaandeel van 12,6 %, ten opzichte van 6 % in 2018. Op de markt voor openbaredienstverplichtingen steeg het marktaandeel van nieuwe spelers in 2022 tot 21 %, een stijging van 8 procentpunten ten opzichte van 2018.

¹¹ Uitgedrukt als aandeel uitgevallen ritten.

¹² Volgens het RMMS is een goederentrein op tijd als hij maximaal 15 minuten vertraging heeft.

Figuur 10: Aandeel van het passagiersvervoer op basis van openbardienstverplichtingen en commerciële spoorvervoerdiensten, per land (% van passagierskilometers, 2022)



Bron: RMMS, 2022.

In 2022 had 29 % van de 231 miljard passagierskilometers in de EU-27 betrekking op diensten die via openbare aanbestedingsprocedures waren gegund. Net als in de voorgaande jaren werden de meeste aanbestedingsprocedures voor passagiersvolume uitgeschreven in twee landen die de markt al vroeg liberaliseerden: Duitsland (81 %) en Zweden (13 %). Compensaties voor openbardienstverplichtingen blijven in de meeste lidstaten een aanzienlijke bron van inkomsten voor spoorwegondernemingen.

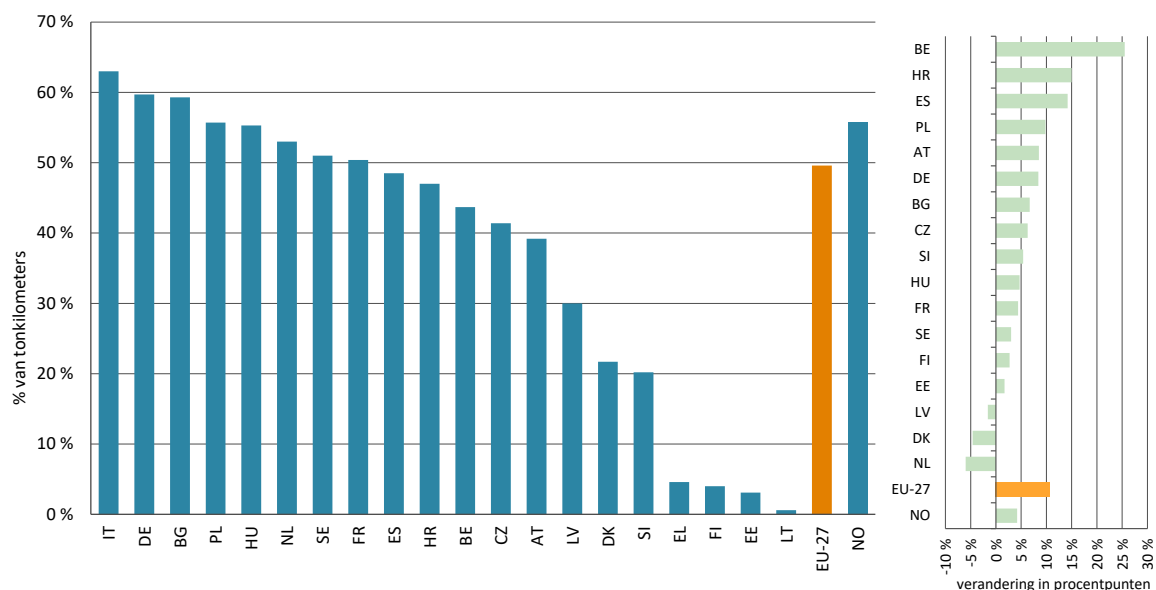
6.6 Vergunningen

Voor 2022 werd in de EU-27 melding gemaakt van in totaal 1 202 actieve spoorwegvergunningen, een stijging van 1 192 ten opzichte 2020. Duitsland heeft nog steeds het hoogste aantal actieve vergunningen – daar waren 490 spoorwegondernemingen met een vergunning – gevolgd door Polen met 126 en Tsjechië met 109.

6.7 Openstelling van de markt en gebruik van toegangsrechten

In 2022 bedroeg het marktaandeel van nieuwe spelers in de sector van goederenvervoer per spoor in de EU-27 49 %, een opwaartse trend ten opzichte van de 39 % in 2018.

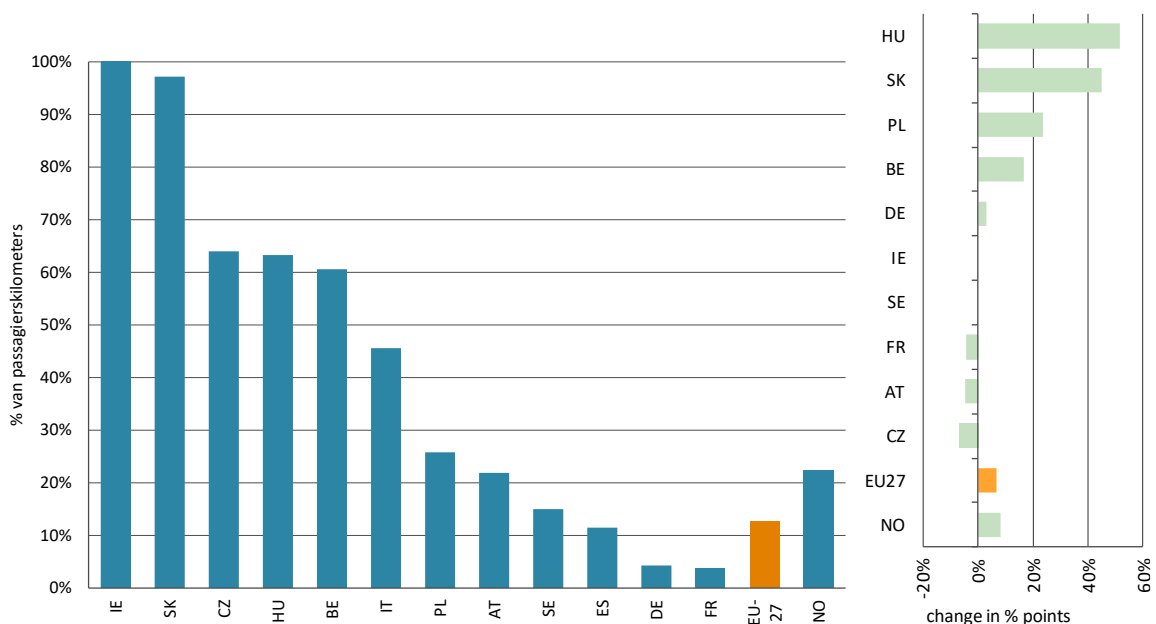
Figuur 11: marktaandeel van nieuwe spelers in het goederenvervoer per spoor, per land (% in 2022) en verandering in procentpunten (2018-2022)



Bron: RMMS, 2022.

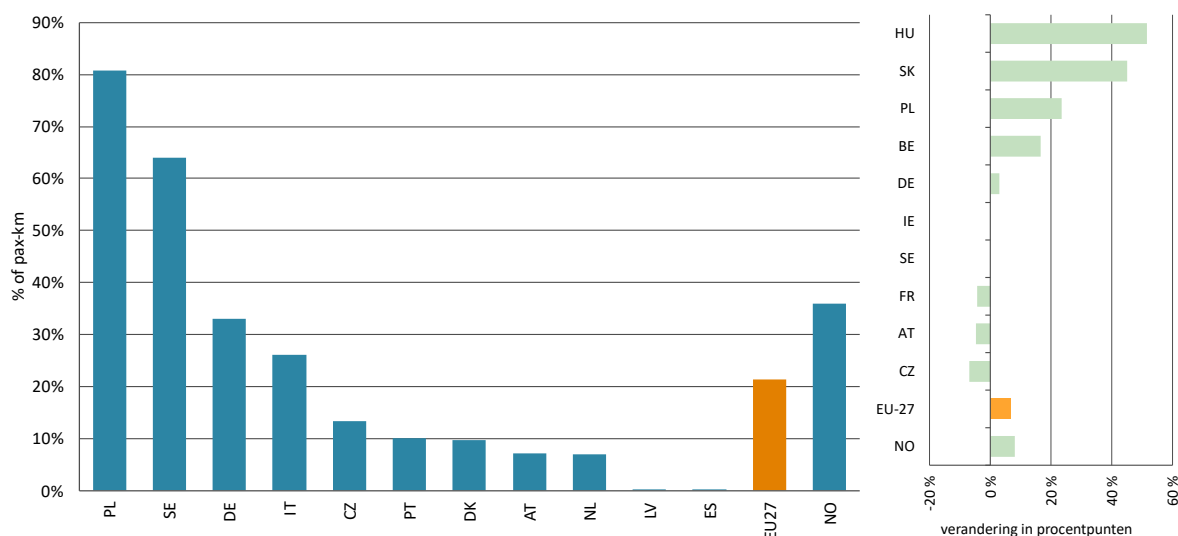
In het commerciële passagiersvervoer per spoor hadden nieuwe spelers in 2022 een marktaandeel van 12,6 %, bijna het dubbele van de 6,6 % die voor 2020 werd geregistreerd. Op de markt van nationaal passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen hadden nieuwe spelers in 2022 een marktaandeel van 21 %, een aanzienlijke stijging ten opzichte van de 18,5 % in 2020.

Figuur 12: marktaandeel van nieuwe spelers in het commerciële passagiersvervoer per land (% in 2022) en verandering in procentpunten (2018-2022)



Bron: RMMS, 2022.

Figuur 13: marktaandeel van nieuwe spelers in het passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen per land (% in 2022) en verandering in procentpunten (2018-2022)



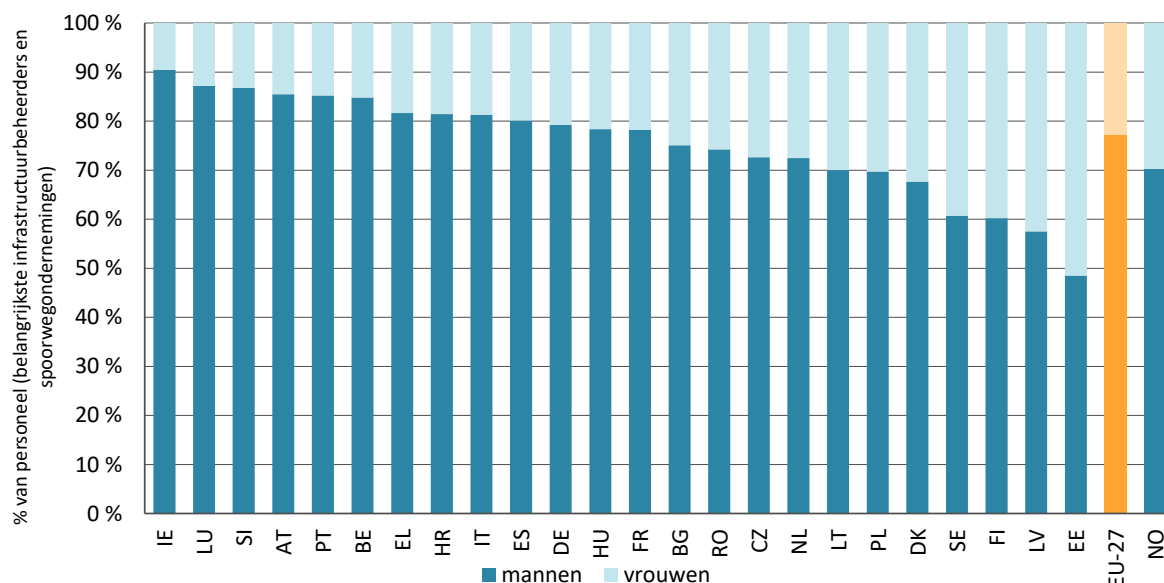
Bron: RMMS, 2022.

6.8 Werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden

Eind 2022 had de spoorwegsector in de EU-27 ongeveer 900 000 werknemers in dienst, waarvan er 511 000 voor spoorwegondernemingen en 389 000 voor infrastructuurbeheerders werkten. Dit is iets minder dan in 2020.

Er blijven overwegend mannen werkzaam in de sector: vrouwen maakten in 2022 slechts 23 % van het personeelsbestand uit, één procentpunt meer dan in 2020.

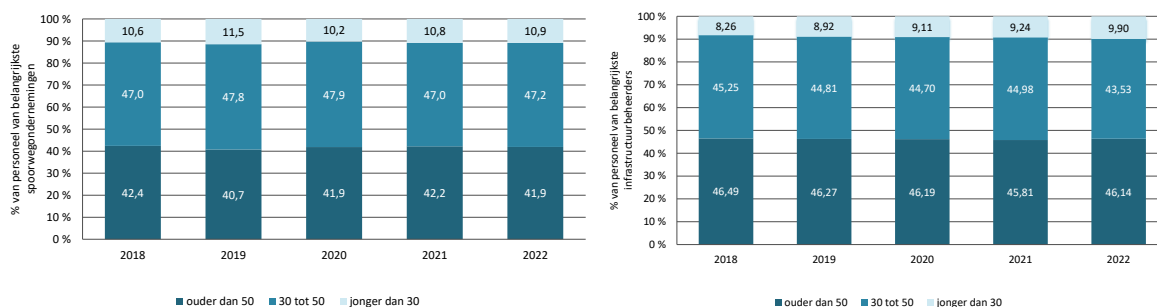
Figuur 14: totaal aantal werknemers (belangrijkste infrastructuurbeheerders plus spoorwegondernemingen) naar geslacht (% in 2022)



Bron: RMMS, 2022.

De vergrijzing van het personeel blijft een punt van zorg, hoewel sprake was van lichte verbetering. In 2022 was 41,9 % van het personeel van spoorwegondernemingen ouder dan 50 jaar, een lichte daling ten opzichte van de 42,4 % in 2018. Het percentage werknemers dat jonger is dan 30 jaar, is licht gestegen van 10,6 % in 2018 tot 10,9 % in 2022.

Figuur 15: werknemers volgens leeftijdsgroep, belangrijkste spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders (% 2018-2022)



Bron: RMMS, 2022.

De meeste spoorwegaarbeiders van zowel infrastructuurbeheerders als spoorwegondernemingen zijn nog steeds voltijds in dienst.

7 Conclusies

De Europese spoorwegsector heeft in de nasleep van de COVID-19-pandemie blijk gegeven van aanzienlijke veerkracht. Het passagiersvervoer, dat in 2020 een scherpe daling van 46 % ten opzichte van 2019 vertoonde, herstelde zich in 2022 tot 96 % van het niveau van vóór de pandemie. Het totale aantal passagierskilometers kwam uit op 395 miljard. Het effect van de pandemie op het goederenvervoer was minder groot; al in 2021 waren de volumes weer hersteld tot het niveau van 2019. In 2022 zijn de volumes op de markt voor goederenvervoer per spoor echter licht gedaald.

Het herstel van de spoorwegsector werd gestimuleerd door middel van gerichte EU-interventies, waaronder Verordening (EU) 2020/1429, op grond waarvan de lidstaten toegangsheffingen konden kwijtschelden om de financiële lasten voor spoorwegondernemingen te verlichten. Deze maatregelen zorgden direct voor ademruimte en stelden de sector in staat zijn activiteiten op het hoogtepunt van de pandemie voort te zetten. De lidstaten werken nog aan de uitvoering van hun nationale herstel- en veerkrachtplannen in het kader van de herstel- en veerkrachtfaciliteit van de EU, en investeringen in spoorvervoer zullen naar verwachting een centrale rol spelen bij het aanjagen van economische en mobiliteitsgerelateerde groei.

Spoorvervoer blijft een cruciale component van de strategie van de EU om haar klimaatdoelstellingen te verwezenlijken. Het spoor is slechts verantwoordelijk voor 0,3 % van de totale door vervoer veroorzaakte broeikasgasemissies en is de meest milieuvriendelijke gemotoriseerde vervoerswijze. Uit het feit dat 57 % van het spoorwegnet van de EU geëlektrificeerd is en goederenwagons constant worden uitgerust met stillere en groenere technologieën, blijkt duidelijk dat de sector zich inspant om zijn ecologische voetafdruk te verkleinen. Met de investeringen in de spoorwegsector in het kader van de Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit wordt beoogd het goederenvervoer per spoor te verdubbelen en het aantal passagiers van hogesnelheidslijnen tegen 2050 te verdubbelen ten opzichte van het referentiejaar 2015, hetgeen een aanzienlijke verschuiving naar duurzaam vervoer inhoudt.

Geluidshinder blijft een punt van zorg: 22 miljoen personen in Europa worden blootgesteld aan schadelijk spoorweglawaai. Met EU-initiatieven als de aanpassing van goederenwagons met stille remblokken en de herziening van technische specificaties inzake lawaai wordt getracht deze problematiek te verhelpen. Voor de verwezenlijking van ambitieuze duurzaamheidsdoelstellingen is het van cruciaal belang dat de financiële steun en ondersteuning op het gebied van regelgeving wordt voortgezet.

De marktliberalisering heeft de concurrentie in de Europese spoorwegsector gestimuleerd. Nieuwkomers hebben een aanzienlijk marktaandeel veroverd, met name in het goederenvervoer. In dit segment is het gemiddelde marktaandeel van nieuwe spelers in de EU-27 tussen 2018 en 2022 gestegen van 39 % naar 49 %. In het passagierssegment is het marktaandeel van nieuwe spelers ook opmerkelijk toegenomen, zowel voor commerciële diensten (marktaandeel van 12,6 %, met een stijging van 6,6 % tussen 2018 en 2022) als voor openbardienstverplichtingen (marktaandeel van 21 %, een stijging van 8 % ten opzichte van 2018). Er zijn echter nog steeds uitdagingen, waaronder verschillen in toegangsheffingen en in de toepassing van de bestaande regelgeving in de lidstaten. Nu de regels van het vierde

spoorwegpakket volledig van toepassing zijn¹³, zal de markt naar verwachting verder worden opengesteld, hetgeen innovatie zal bevorderen en de kwaliteit van zowel het passagiers- als het goederenvervoer ten goede zal komen.

De Commissie zal er nauwlettend op blijven toezien dat het vierde spoorwegpakket¹⁴ correct wordt omgezet in nationale wetgeving en wordt toegepast, teneinde te waarborgen dat het volledige potentieel ervan wordt benut.

In 2022 vertegenwoordigden openbaredienstverplichtingen een aanzienlijk deel van het passagiersvervoer per spoor. Passagiersvervoer op basis van openbaredienstverplichtingen was gemiddeld goed voor 58,7 % van de totale passagierskilometers in de EU-27, een daling ten opzichte van de 66 % in 2020. Hieruit blijkt dat de concurrentie op de spoorwegmarkt geleidelijk toeneemt. Openbaredienstverplichtingen worden steeds vaker openbaar aanbesteed en deze trend zal zich naar verwachting doorzetten, hetgeen gunstig is voor de kwaliteit van de dienstverlening en kostenefficiëntie. Het vinden van een evenwicht tussen marktliberalisering en het waarborgen van eerlijke toegang blijft echter een uitdaging, met name in dunbevolkte regio's. De EU moedigt meer transparantie en mededinging aan om de sociale en economische impact te optimaliseren.

Hogesnelheidslijnen vormen een hoeksteen van de inspanningen om het vervoer in Europa te moderniseren. Het net is in 2022 uitgebreid tot 12 015 kilometer, en er zijn plannen om daar uiterlijk in 2035 nog eens 1 600 kilometer aan toe te voegen. Spanje, Frankrijk en Italië blijven het voortouw nemen als het gaat om investeringen in hogesnelheidslijnen, die bijdragen tot betere connectiviteit en kortere reistijden op het continent.

Investeringen in infrastructuur blijven van groot belang. De EU kent hiervoor dan ook aanzienlijke financiering toe via mechanismen als de Connecting Europe Facility en het Cohesiefonds. Bij deze investeringen wordt prioriteit toegekend aan projecten die knelpunten wegnemen en de multimodale connectiviteit en bestaande infrastructuur verbeteren. Dankzij het accent op digitalisering, waaronder de invoering van het ERTMS, zal het spoor beter tegemoet kunnen komen aan toekomstige mobiliteitsbehoeften.

Digitale technologieën effenen het pad voor aanzienlijke verbeteringen in de spoorwegsector die positief bijdragen aan de operationele efficiëntie en de ervaring van passagiers. De uitrol van het ERTMS, een belangrijke component van de EU-strategie voor de digitale transitie, moet de interoperabiliteit en veiligheid op de Europese spoorwegnetwerken verbeteren. Tot op heden is echter slechts circa 33 % van het kernnetwerk met het ERTMS uitgerust of zijn er contracten gesloten voor de installatie van het systeem. Daarnaast zullen investeringen in slimme ticketsystemen en realtime-gegevensplatforms helpen om het spoor toegankelijker en gebruiksvriendelijker te maken voor passagiers.

De innovatie die mogelijk wordt gemaakt via de Gemeenschappelijke Onderneming "Europese spoorwegen" bevordert ontwikkelingen op het gebied van geautomatiseerd treinverkeer, digitaal goederenvervoer en een duurzaam beheer van activa. Deze initiatieven sluiten aan op

¹³ De overgangsperiode waarin Verordening (EG) nr. 1370/2007 voorziet om de lidstaten in staat te stellen de spoorwegmarkt geleidelijk open te stellen en openbaredienstcontracten voor spoorvervoer aan te besteden, is in december 2023 afgelopen.

¹⁴ Met name dat het beginsel van verplichte aanbesteding voor openbaredienstcontracten voor passagiersvervoer per spoor in acht wordt genomen.

de bredere EU-doelstellingen om het spoor te positioneren als de ruggengraat van een multimodaal, duurzaam vervoerssysteem.

Nu Europa toewerkt naar een groenere, meer verbonden toekomst, zal het spoor een cruciale rol spelen bij het terugdringen van emissies, het vergroten van de mobiliteit en het bevorderen van economische groei. Voortdurende investeringen in infrastructuur, openstelling van de markt en technologische innovatie zijn van essentieel belang voor de verwezenlijking van de visie van de EU om het vervoerssysteem vóór 2050 te verduurzamen. Het volledig uitvoeren van het vierde spoorwegpakket, het verbeteren van de grensoverschrijdende connectiviteit, het wegnemen van capaciteitsbeperkingen en het waarborgen van een eerlijkere toegang tot spoorwegdiensten zullen de komende jaren kernprioriteiten zijn.

Als de Europese spoorwegsector deze strategische elementen weet te integreren, kan de sector een voortrekkersrol vervullen bij de transformatie van het Europese vervoerslandschap en zijn belofte van duurzame, efficiënte en inclusieve mobiliteit waarmaken.