



Persbericht

Luxemburg, 27 maart 2023

Goederenvervoer in de EU: vrachtwagen heeft nog altijd de overhand

- o *Het aandeel van het EU-goederenvervoer over de weg (ongeveer 77 %) groeit nog steeds*
- o *Sommige EU-regels ter bevordering van andere vervoerswijzen zijn achterhaald of werken averechts*
- o *Het Europese infrastructuurnetwerk is nog niet afgestemd op intermodaal vervoer*

Volgens een verslag dat de Europese Rekenkamer (ERK) vandaag heeft gepubliceerd, is er nog een lange weg te gaan voor het intermodaal goederenvervoer in de EU: treinen en binnenvaartschepen kunnen momenteel niet op gelijke voet concurreren met vrachtwagens. Ondanks pogingen om vrachtvervoer van de weg te halen, is het niet gelukt om de belemmeringen door regelgeving en infrastructuur weg te nemen die een nadelige invloed hebben op andere vervoerswijzen. Deze kwesties moeten worden aangepakt, wil de EU haar groene ambities verwezenlijken.

Wegtransport is de meest flexibele en vaak ook de snelste en goedkoopste manier om goederen te leveren. Het is dus niet verwonderlijk dat driekwart van de goederen in de EU nog steeds over de weg wordt vervoerd. Vrachtwagens zijn echter grote vervuilers. Een verschuiving naar andere transportmogelijkheden dan de weg en een intensiever gebruik van andere vervoerswijzen, zoals per spoor of de binnenvaart, kunnen een sleutelrol spelen bij de vergroening van het goederentransport. Om deze verandering tot stand te brengen, heeft de EU tussen 2014 en 2020 1,1 miljard EUR uitgetrokken voor projecten ter ondersteuning van intermodaliteit.

“Het koolstofvrij maken van het vervoer vormt de kern van de EU-doelstelling om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, zoals vastgesteld in de Europese Green Deal,” zegt Annemie Turtelboom, het ERK-lid dat de controle leidde. *“Hoewel intermodaliteit daarbij een essentieel instrument is, bevindt het goederenvervoer in de EU zich niet op het juiste spoor.”*

De auditors constateerden dat er geen specifieke EU-strategie was vastgesteld voor intermodaal goederenvervoer. Intermodaliteit maakt eerder deel uit van bredere strategieën voor de vergroening van het goederenvervoer, waarin specifieke kwantitatieve streefdoelen voor een intensiever gebruik van het spoor en de binnenvaart zijn vastgelegd. Maar aangezien deze

Dit persbericht is bedoeld om de kernboodschap weer te geven van het speciaal verslag van de Europese Rekenkamer. Het volledige verslag is te vinden op eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

streefdoelen niet-bindend zijn, hebben verschillende EU-landen hun eigen doelen vastgelegd. Deze nationale streefdoelen zijn niet noodzakelijkerwijs vergelijkbaar en in overeenstemming met de EU-doelstellingen. Het is daarom onmogelijk te beoordelen of gecombineerde nationale inspanningen volstaan om de algemene EU-doelstellingen op het gebied van modal shift (het verplaatsen van transport over de weg naar transport per spoor of schip) te verwezenlijken. In elk geval zijn de EU-doelstellingen voor 2030 en 2050 (namelijk een verdubbeling van het spoorverkeer en een toename van het gebruik van de waterwegen met 50 %) volgens de auditors eenvoudigweg onrealistisch.

De auditors stellen ook dat sommige EU-regels ervoor zorgen dat intermodaal vervoer minder aantrekkelijk wordt. De richtlijn gecombineerd vervoer, waarvan de huidige versie is vastgesteld in 1992, is achterhaald en ondoeltreffend. Zo wordt er bijvoorbeeld geëist dat er gedurende de hele reis een door de spoorweg- of havenautoriteiten gestempeld papieren document aanwezig moet zijn in plaats van een gedigitaliseerde workflow. De Europese Commissie heeft verschillende pogingen ondernomen om de richtlijn te herzien, maar het is haar niet gelukt de instemming van de lidstaten te krijgen. Tegelijkertijd druisen andere bepalingen van de EU-wetgeving, met name op het gebied van het wegvervoer, soms gedeeltelijk in tegen het doel om intermodaliteit te stimuleren. De problemen in verband met capaciteitsbeheer en interoperabiliteit zullen waarschijnlijk blijven bestaan als er geen nieuwe wetgevingsmaatregelen worden genomen. Voorbeelden hiervan zijn problemen met betrekking tot de planning van slots voor goederenvervoer per spoor, de voorrangregels voor passagiers- versus goederentreinen of de taalvereisten voor treinmachinisten.

De auditors wijzen ook op vertragingen die de EU-landen hebben opgelopen bij het waarborgen van overeenstemming van de infrastructuur met de technische vereisten van de EU-wetgeving. Het inzetten van langere treinen met een Europese standaardlengte van 740 meter zou bijvoorbeeld een van de verbeteringen zijn met de hoogste kosteneffectiviteit in een poging om te concurreren met het wegtransport. Dergelijke treinen kunnen in theorie echter slechts op de helft van de kerncorridors van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) worden ingezet. Het gebrek aan informatie over intermodale terminals en over de capaciteit van het netwerk weerhoudt verladers en logistieke operatoren ervan om hun klanten goede intermodale vervoersoplossingen aan te bieden. De voorgestelde herziening van de TEN-T-verordening zou de situatie kunnen verbeteren. De auditors concluderen echter dat het EU-netwerk voor goederenvervoer in zijn huidige vorm simpelweg nog niet geschikt is voor intermodaliteit.

Achtergrondinformatie

Bij intermodaal goederenvervoer worden goederen in een enkele laadeenheid (zoals een container of een oplegger) vervoerd zonder afzonderlijke verlading en wordt gebruikgemaakt van een combinatie van transportwijzen: over de weg, per spoor, over water of door de lucht. Bij intermodaliteit draait het dus om de benutting van de relatieve sterke punten van verschillende vervoerswijzen.

De belangrijkste wetgeving voor het Europees netwerk voor het vervoer van personen en goederen over de weg, per spoor, over de binnenwateren, over zee en door de lucht is de verordening betreffende het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T), waarvan de huidige versie is vastgesteld in 2013. Er bestaan ook andere relevante wetgevingsteksten, zoals de richtlijn gecombineerd vervoer uit 1992, de enige rechtshandeling van de EU die specifiek betrekking heeft op intermodaal goederenvervoer.

Met de landen die we voor deze controle hebben geselecteerd, worden drie belangrijke handelsstromen bestreken, die delen van de TEN-T-corridors overlappen: de corridor “Rijn-Alpen” (die zich uitstrekt van België en Nederland tot Italië), de corridor “Noordzee-Oostzee” (tussen Polen en Duitsland), en de Atlantische en mediterrane corridors (die Duitsland via Frankrijk met Spanje verbinden).

Speciaal verslag 08/2023, “Intermodaal goederenvervoer — Goederen worden in de EU nog altijd over de weg vervoerd”, is beschikbaar op de [website van de ERK](#).

Perscontact

Persdienst van de ERK: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeais: vincent.bourgeais@eca.europa.eu — M: (+352) 691 551 502
- Damijan Fišer: damijan.fiser@eca.europa.eu — M: (+352) 621 552 224
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu — M: (+352) 691 553 547