



Persbericht

Luxemburg, 24 mei 2016

Controleurs waarschuwen: “het goederenvervoer per trein in de EU nog steeds niet op het juiste spoor”.

Volgens een nieuw verslag van de Europese Rekenkamer is, ondanks de doelstelling van de Europese Commissie om het goederenvervoer van de weg naar het spoor te verschuiven, het aandeel van het spoor in het goederenvervoer in de EU sinds 2011 zelfs licht afgenomen. Spoorvervoer is milieuvriendelijker en verbruikt minder geïmporteerde olie, aldus het verslag. Maar het spoor heeft geen antwoord op de concurrentie van het wegvervoer.

De controleurs onderzochten de prestaties van het goederenvervoer per spoor in de EU sinds 2000. Tussen medio 2014 en medio 2015 bezochten zij vijf lidstaten: de Tsjechische Republiek, Duitsland, Spanje, Frankrijk en Polen.

De EU-begroting stelde tussen 2007 en 2013 naar schatting 28 miljard euro beschikbaar voor de financiering van spoorwegprojecten. Maar ondanks deze financiering en de prioriteit die door de Commissie werd gegeven aan het verschuiven van het goederenvervoer van de weg naar het spoor, is het goederenvervoer per spoor in de EU er de afgelopen 15 jaar niet in geslaagd op doeltreffende wijze te reageren op de concurrentie van het wegvervoer, aldus de controleurs. De prestaties van het goederenvervoer per spoor blijven over het algemeen onbevredigend.

De controleurs constateerden dat verladers voor het vervoer van goederen duidelijk de weg boven het spoor verkiezen. Hoewel sommige lidstaten (zoals Oostenrijk, Duitsland en Zweden) erin zijn geslaagd om betere resultaten te boeken, is het gemiddelde aandeel van het goederenvervoer per spoor op EU-niveau sinds 2011 licht gedaald. Bovendien is de gemiddelde snelheid van goederentreinen in de EU zeer laag (ongeveer 18 km/uur op vele internationale routes).

Een gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte is nog lang niet bereikt, aldus de controleurs. Het spoorwegnet van de EU bestaat nog steeds grotendeels uit een stelsel van afzonderlijke nationale netwerken met verschillende nationale autoriteiten en zeer uiteenlopende regels inzake treinpadtoewijzing, beheer en prijsstelling.

Dit persbericht wil slechts de kernboodschap weergeven van het door de Europese Rekenkamer vastgestelde speciaal verslag.

Het volledige verslag is terug te vinden op www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Woordvoerder T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Persvoorlichter T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxemburg

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

Verkeersbeheerprocedures zijn niet aangepast aan de behoeften van het goederenverkeer per spoor, zelfs niet in de EU-corridors voor goederenvervoer per spoor: goederentreinen moeten een heffing betalen voor elke gebruikte kilometer van de spoorweginfrastructuur. Dit is niet altijd het geval voor het vervoer over de weg.

In drie van de bezochte lidstaten werden tussen 2007 en 2013 meer EU-middelen toegewezen aan de weg dan aan het spoor en voor zover EU-middelen werden toegewezen aan het spoor, waren deze niet in de eerste plaats gericht op de behoeften van het goederenvervoer per spoor. Ten slotte kan slecht onderhoud van het spoorweginet van invloed zijn op de duurzaamheid en de prestaties.

“Indien de in het verslag vastgestelde kwesties niet worden aangepakt, kan het probleem niet worden opgelost door middel van extra financiering alleen”, aldus de heer Ladislav Balko, het voor het verslag verantwoordelijke lid van de Europese Rekenkamer. “De Commissie en de lidstaten moeten trein- en trajectbeheerders helpen om de betrouwbaarheid, frequentie, flexibiliteit, klantgerichtheid, vervoersduur en prijs van het goederenvervoer per spoor te verbeteren.”

De controleurs bevelen aan dat de Commissie en de lidstaten de zwakke punten aanpakken die zijn geconstateerd in de liberalisering van de markt voor het goederenvervoer per spoor, verkeersbeheerprocedures, administratieve en technische beperkingen, toezicht op en de transparantie van de prestaties van het goederenvervoer per spoor, alsmede eerlijke concurrentie tussen de verschillende vervoerwijzen.

Om beter gebruik te maken van EU-middelen, bevelen zij ook aan dat de Commissie en de lidstaten beleidsdoelstellingen consistentere afstemmen op de toewijzing van middelen en de selectie, planning en het beheer van projecten en het onderhoud van het netwerk.

Noot voor de redactie:

De bevordering van doelmatigere en duurzamere vervoerwijzen, en met name van het goederenvervoer per spoor, is de afgelopen 25 jaar een kernonderdeel van het EU-beleid geweest. Al in 1992 heeft de Europese Commissie het verschuiven van het evenwicht tussen de verschillende vervoerwijzen een hoofddoelstelling gemaakt. In 2001 heeft de Commissie het belang bevestigd van de revitalisering van de spoorwegsector, waarbij zij het streefdoel heeft vastgesteld van het behoud van het marktaandeel van het goederenvervoer per spoor in de Midden- en Oost-Europese lidstaten op een niveau van 35 % in 2010. Tot slot heeft de Commissie in 2011 het streefdoel vastgesteld om tegen 2030 wel 30 % van het goederenvervoer over de weg over een afstand van meer dan 300 kilometer te verschuiven naar andere vervoerwijzen, zoals vervoer per spoor of over het water, en tegen 2050 meer dan 50 %.

Vervoer is goed voor ongeveer een derde van het energieverbruik en van de totale CO₂-emissies in de EU. Het bevorderen van doelmatige en duurzame vervoerwijzen anders dan het wegvervoer, zoals het spoor en de binnenvaart, kan ertoe bijdragen dat Europa minder afhankelijk wordt van ingevoerde olie en de vervuiling terugdringen. Volgens het Europees Milieuagentschap zijn de CO₂-emissies van het vervoer per spoor per tonkilometer 3,5 keer lager dan die van het wegvervoer. Duurzamere vervoerswijzen zouden ook kunnen bijdragen tot het verlagen van de kosten van congestie op de weg (volgens huidige schattingen zullen deze tegen 2050 met ongeveer 50 % stijgen tot bijna 200 miljard euro per jaar) en het aantal verkeersslachtoffers kunnen terugdringen.

Het volume van het goederenvervoer over land in de EU (weg, spoor en binnenvaart) is ongeveer 2,300 miljard tonkilometer per jaar, waarbij het wegvervoer goed is voor ongeveer 75 % van het totaal.

Speciaal verslag nr. 8/2016 “Goederenvervoer per trein in de EU: nog steeds niet op het juiste spoor” is beschikbaar in 23 EU-talen.