



Persbericht

Luxemburg, 26 juni 2018

Het hogesnelheidsspoornet in de EU: een ondoeltreffende lappendeken van lijnen zonder realistisch langetermijnplan, aldus controleurs

Volgens een nieuw verslag van de Europese Rekenkamer zal het bestaande langetermijnplan van de EU voor het hogesnelheidsspoornet waarschijnlijk niet worden verwezenlijkt en ontbreekt een gedegen strategische benadering voor de gehele EU. Het hogesnelheidsspoornet in de EU is volgens de controleurs slechts een lappendeken van nationale lijnen zonder behoorlijke grensoverschrijdende coördinatie, die los van elkaar door de lidstaten worden gepland en aangelegd, wat leidt tot slechte verbindingen. De Europese Commissie beschikt niet over wettelijke instrumenten of besluitvormingsbevoegdheden om ervoor te zorgen dat de lidstaten snelle vorderingen maken bij de voltooiing van het kernnetwerk.

Sinds 2000 heeft de EU 23,7 miljard EUR aan cofinanciering verstrekt om investeringen in hogesnelheidslijnen te ondersteunen. De controleurs bezochten zes lidstaten (Frankrijk, Spanje, Italië, Duitsland, Portugal en Oostenrijk) en analyseerden uitgaven voor meer dan 5 000 km aan hogesnelheidslijnen, ongeveer 50 % van het totaal in Europa. Zij stelden vast dat, hoewel de nationale hogesnelheidsspoornetten langer worden, het EU-streefdoel om de lengte van de hogesnelheidslijnen tegen 2030 te verdriedubbelen (tot 30 000 km) niet zal worden bereikt.

“Er is een ondoeltreffende lappendeken van slecht verbonden nationale lijnen aangelegd”, aldus Oskar Herics, het lid van de Europese Rekenkamer dat verantwoordelijk is voor het verslag. “De aanleg van hogesnelheidslijnen die nationale grenzen overschrijden behoort niet tot de nationale prioriteiten en de Commissie kan deze niet afdwingen. Dit betekent dat de meerwaarde van EU-cofinanciering laag is.”

De beslissing om hogesnelheidslijnen aan te leggen is vaak gebaseerd op politieke overwegingen, en kosten-batenanalyses worden doorgaans niet gebruikt ter onderbouwing van kostenefficiënte besluitvorming. In veel gevallen rijden treinen op lijnen die geschikt zijn voor zeer hoge snelheden met een veel lagere gemiddelde snelheid (van ongeveer 45 % van de maximumsnelheid) dan de lijnen

Dit persbericht wil slechts de kernboodschap weergeven van het speciaal verslag van de Europese Rekenkamer. Het volledige verslag is beschikbaar op www.eca.europa.eu.

ECA Press

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

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

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburg

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

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

aankunnen. Het feit dat de gemiddelde snelheid zo ver onder de ontwerpsnelheid ligt, roept de vraag op of er wel sprake is van goed financieel beheer, aldus de controleurs.

Spoorweginfrastructuur voor hogesnelheidstreinen is duur: de gecontroleerde lijnen kostten gemiddeld 25 miljoen EUR per km. Vier van de tien lijnen zullen meer dan 100 miljoen EUR per bespaarde minuut reistijd kosten. Het hoogste bedrag werd vastgesteld voor de lijn tussen Stuttgart en München, die 369 miljoen EUR per bespaarde minuut zal kosten. Anderzijds zouden er miljarden euro's kunnen worden bespaard, als er terdege rekening zou worden gehouden met de alternatieve oplossing, het verbeteren van conventionele spoorwegen.

Kostenoverschrijdingen en vertragingen waren eerder de norm dan de uitzondering. De kostenoverschrijdingen bij investeringen in het hogesnelheidsspoor hebben geen gevolgen voor de EU-begroting, omdat de cofinanciering tot een maximum beperkt is en door de nationale begrotingen worden gedragen. De geaggregeerde kostenoverschrijdingen voor de onderzochte lijnen en projecten bedroegen 5,7 miljard EUR op projectniveau en 25,1 miljard EUR op lijnniveau. Acht van de dertig projecten die we hebben gecontroleerd hadden minstens één jaar vertraging opgelopen, en vijf van de tien lijnen hadden te kampen met meer dan een decennium vertraging.

Volgens de relevante benchmarks zou een hogesnelheidslijn idealiter negen miljoen passagiers per jaar moeten vervoeren om succesvol te zijn, aldus de controleurs. Op drie van de zeven voltooide lijnen die we hebben gecontroleerd, lag het aantal vervoerde passagiers echter veel lager. Dat betekent dat er voor die lijnen een groot risico bestaat dat de cofinanciering van de EU van 2,7 miljard EUR ondoeltreffend wordt besteed. Daarnaast gold voor 9 van de 14 gecontroleerde lijnen en grensoverschrijdende verbindingen dat er in het verzorgingsgebied onvoldoende potentiële passagiers aanwezig waren om er een succes van te kunnen maken.

In 2010 hebben de controleurs er al op aangedrongen dat er dringende maatregelen zouden worden genomen om alle technische, administratieve en andere belemmeringen voor de interoperabiliteit van het spoor weg te nemen. Zij hebben echter vastgesteld dat deze belemmeringen in 2018 nog steeds aanwezig zijn, zodat er nog steeds geen sprake is van echt naadloos geïntegreerd en concurrerend grensoverschrijdend hogesnelheidstreinverkeer in de EU. In Frankrijk en Spanje is de markt voor passagiersvervoer per spoor nog niet open. In Italië en in beperkte mate ook in Oostenrijk, waar er concurrentie op het spoor is, waren de diensten frequenter en van hogere kwaliteit, terwijl de ticketprijzen lager waren. De algehele doeltreffendheid van hogesnelheidsdiensten zou toenemen door geïntegreerde systemen voor kaartverkoop, betere toegang tot stations en betere verbindingen.

De controleurs bevelen aan dat de Europese Commissie:

- een realistische langetermijnplanning uitwerkt;
- afspraken maakt met de lidstaten over de essentiële, strategische trajecten die eerst moeten worden uitgevoerd, met een beoordeling van de behoefte aan lijnen die geschikt zijn voor zeer hoge snelheden, nauwlettende monitoring en bevoegdheden om af te dwingen dat beloften om het kernnet voor hogesnelheidstreinen in de EU te voltooien, worden nagekomen;
- EU-cofinanciering koppelt aan geormerkte strategische prioritaire projecten, doeltreffende concurrentie op het spoor en de verwezenlijking van resultaten;

- grensoverschrijdende aanbestedingsprocedures vereenvoudigt, “éénloketsystemen” voor de diverse formaliteiten gebruikt en alle resterende administratieve en regelgevingsbelemmeringen voor de interoperabiliteit wegneemt;
- het naadloos geïntegreerd hogesnelheidstreinverkeer voor passagiers verbetert, bijvoorbeeld door middel van elektronische kaartverkoop en de vereenvoudiging van spoortoegangsrechten.

Noot voor de redactie

De ERK presenteert haar speciale verslagen aan het Europees Parlement en de Raad van de EU, alsmede aan andere geïnteresseerde partijen zoals nationale parlementen, belanghebbenden uit het bedrijfsleven en vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld. De overgrote meerderheid van de aanbevelingen die we doen in onze verslagen wordt in de praktijk omgezet. Dit hoge niveau van acceptatie onderstreept het voordeel van ons werk voor burgers van de EU.

Speciaal verslag nr. 19/2018 “A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork” (Een Europees hogesnelheidsnet: geen realiteit, maar een ondoeltreffende lappendeken) is in het Engels beschikbaar op de website van de ERK (eca.europa.eu); andere talen volgen te zijner tijd.