

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake drukvaten van eenvoudige vorm (gecodificeerde versie)**

COM(2008) 202 final — 2008/0076 (COD)

(2009/C 27/09)

De Raad heeft op 22 april 2008 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 95 van het EG-Verdrag te raadplegen over het

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake drukvaten van eenvoudige vorm (gecodificeerde versie).

Het Comité is van oordeel dat het bevredigende voorstel geen commentaar behoeft en heeft tijdens zijn 446e zitting van 9 en 10 juli 2008 (vergadering van 9 juli) met 142 stemmen vóór, bij 6 onthoudingen, dan ook positief advies uitgebracht.

Brussel, 9 juli 2008

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
D. DIMITRIADIS

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het onderwerp „Naar een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer”**

COM(2007) 608 final

(2009/C 27/10)

De Commissie heeft op 18 oktober 2007 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 262 van het EG-Verdrag te raadplegen over het onderwerp

„Naar een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer”.

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 5 juni 2008 goedgekeurd. Rapporteur was de heer BUFFETAUT.

Het Comité heeft tijdens zijn op 9 en 10 juli 2008 gehouden 446e zitting (vergadering van 10 juli 2008) het volgende advies uitgebracht, dat met 111 stemmen vóór, bij 1 onthouding, is goedgekeurd.

**1. Conclusies**

1.1 Het EESC deelt de kijk van de Commissie op het goederenvervoer in de EU. Haar voorstellen zijn een stap in de goede richting, al hadden ze gezien de uitdagingen best wat verder mogen gaan.

1.2 Om de situatie te verbeteren is het volgende nodig:

- logistieke dienstverlening in plaats van louter en alleen vervoer;
- lagere kosten, om met meer concurrerende tarieven te kunnen werken;
- betrouwbaardere dienstverlening;

— zo kort mogelijke vervoerstijden van deur tot deur;

— een flexibel dienstenaanbod en snelle reacties in geval van storingen.

1.3 *Logistieke dienstverlening*

De basisgedachte is om de qualitate qua complexe aspecten van het vervoer per spoor toch gemakkelijk te maken voor de klant. Dit vereist een goede klantenservice, duidelijke en betrouwbare informatie, een ruimer aanbod van individueel te gebruiken wagons, en een van-deur-tot-deur-service, inclusief laden en lossen.

#### 1.4 Lagere kosten

1.4.1 Om lagere kosten mogelijk te maken moet er verder worden gewerkt aan de interoperabiliteit en de technische harmonisatie in Europa. Elk netwerk heeft in het verleden zijn eigen regels en zijn eigen regulerings- en veiligheidssystemen ontwikkeld. Al deze systemen moeten samenvloeien in één uniform systeem en het European Rail Traffic Management System (ERTMS) moet zo snel mogelijk worden ingevoerd.

1.4.2 Door middel van de nodige, in de mate van het mogelijke te realiseren investeringen is het zaak om de railinfrastructuur — het laadprofiel en de lengte van de treinen, de laadperons, de asbelasting — stap voor stap aan te passen aan datgene waar het vrachtvervoer behoefte aan heeft, zoals bijvoorbeeld in de VS is gebeurd.

1.4.3 Een grotere liberalisering van de sector zou de dienstverleners dwingen tot meer efficiëntie en een hogere productiviteit. Een en ander heeft ook consequenties voor de opleiding van het rijdend personeel. Nieuwe dienstverleners op de markt kunnen te kampen krijgen met een gebrek aan geschoolde arbeidskrachten. Om in de vraag te voorzien en nieuwe hooggekwalificeerde arbeidsplaatsen te kunnen creëren moet er daarom voor adequate opleidingen worden gezorgd.

1.4.4 De manier waarop infrastructuurbeheerders de kosten verdelen over de verschillende verladers, moet onder de loep worden genomen. Ook moeten omwille van een vrije en eerlijke concurrentie de externe kosten die concurrerende vervoerswijzen maken, beter aan hen worden doorberekend.

1.4.5 Initiatieven als de Betuwelijn, het New Opera-project of FERRMED moeten bestudeerd worden, zodat men zijn voordeel kan doen met de opgedane ervaringen en met methoden die in de praktijk hun waarde hebben bewezen.

#### 1.5 Betrouwbaardere dienstverlening

1.5.1 Er moeten bindende contractuele regelingen komen om klanten schadeloos te stellen voor een slechte dienstverlening. Dergelijke regelingen zouden fungeren als een prikkel om de dienstverlening te verbeteren.

1.5.2 Er moet voor worden gezorgd dat de onderdelen die een adequate dienstverlening mogelijk maken — zoals het rollend materieel, het seinwezen en het spoor — goed en betrouwbaar zijn.

1.5.3 Een betrouwbaardere dienstverlening betekent ook dat aan het vrachtvervoer goede rijpaden moeten worden toegewezen en dat het voorrang krijgt in het geval van conflicterende vervoersbelangen op deze rijpaden, waarbij de belangen van alle

gebruikers in aanmerking moeten worden genomen. Zo zou er onder meer met de rijtijden kunnen worden geschoven.

#### 1.6 Zo kort mogelijke vervoerstijden van deur tot deur

1.6.1 Een van de punten van kritiek op het goederenvervoer is dat de vervoerstijden zo lang zijn. Daarom zouden vrachtcorridors weinig (of geen) tussenstops moeten bevatten en zo moeten worden aangelegd dat de kans op belangenconflicten met andere treinen zo gering mogelijk is. Mochten die conflicten zich toch voordoen, dan zouden goederentreinen zo vaak als mogelijk is voorrang moeten krijgen. Verder zouden er voor het goederenvervoer nachtelijke hogesnelheidstreinen moeten komen.

1.6.2 Er zijn ook investeringen nodig om de infrastructuur geschikt te maken voor hogere snelheden, al is het wel zo dat hogere snelheden noodzakelijkerwijs gepaard dienen te gaan met een geringere asbelasting. De lage snelheid van het huidige goederenvervoer moet weliswaar omhoog, maar een regelmatige snelheid is het belangrijkste. Een gematigde maar constante snelheid is beter dan voortdurend stoppende en weer optrekkende treinen; dat leidt alleen maar tot vertraging.

#### 1.7 Flexibiliteit

1.7.1 Vanouds geven railbeheerders op van tevoren vastgelegde rijpaden automatisch voorrang aan reizigerstreinen. Dit heeft als onbedoeld gevolg dat goederentreinen die iets te laat (bijvoorbeeld een minuut of tien) vertrekken, bijna altijd met ernstige vertraging (uren of zelfs een hele dag) op de plaats van bestemming aankomen.

1.7.2 Op de middellange of lange termijn zal het dankzij de ontwikkeling van de techniek mogelijk zijn om het goederentreinverkeer vloeiender te laten verlopen; dan is men niet meer gebonden aan van tevoren vastgelegde rijpaden. Door middel van „glijdende baanvakken”, die deel uitmaken van de laatste ERMTS-plannen, kunnen op dezelfde infrastructuur meer treinen rijden en kan bij storingen beter worden opgetreden. Dan moeten alle lidstaten echter wel investeren in ERMTS, dat zorgt voor de interoperabiliteit van de verschillende nationale spoorwegnetten.

1.7.3 Voor de interoperabiliteit van de vervoerssystemen zou bij knelpunten en laad- en losperons in de infrastructuurcapaciteit moeten worden geïnvesteerd.

1.7.4 Overslagstations zijn belangrijk en onlosmakelijk verbonden met de secundaire netwerken die het achterland ontsluiten. Wil het goederenvervoer werkelijk kunnen concurreren met andere vervoerswijzen, dan moet het de goederen zo dicht mogelijk bij de klant afleveren.

## 1.8 Een speciaal goederennet

1.8.1 Hoewel het weinig realistisch is om nu al een lans te breken voor een speciaal trans-Europees goederenvervoernet, zou zo'n net het goederenvervoer over het spoor wel betrouwbaarder, punctueler, goedkoper en sneller maken en aldus de beste manier zijn om het een impuls te geven. Momenteel zijn op het vrachtvervoer gerichte corridors de realistische optie, maar vanwege het ontbreken van grote transcontinentale goederenvervoersnetten zou het, gezien bijvoorbeeld het succes van de tussen Rotterdam en Duitsland aangelegde Betuwelijn, een goed idee zijn om in deze corridors steeds meer speciale goederenspoorlijnen op te nemen die actieve economische centra met elkaar verbinden. Alle lidstaten dienen serieus werk te maken van beleidsmaatregelen en regelingen die het spoor concurrerende kunnen maken.

## 2. Stand van zaken

### 2.1 Reden tot zorg

2.1.1 Tussen 1995 en 2005 is het goederenvervoer met 2,8 % per jaar gegroeid. Het marktaandeel van het goederenvervoer per spoor is daarentegen gestaag gedaald in vergelijking met de andere vervoerswijzen en blijft sinds 2005 stabiel op ongeveer 10 %, het laagste niveau sinds 1945.

2.1.2 Volgens de Commissie komt dit door de tegenvallende betrouwbaarheid, de ontoereikende capaciteit, het slechte informatiemanagement, de lage snelheid en het gebrek aan flexibiliteit. Desondanks dienen zich nieuwe kansen aan door de groei van de handel, de congestie van het wegverkeer, de sterk gestegen olieprijs en de toenemende bezorgdheid om het milieu.

2.1.3 De Europese Gemeenschap heeft al enige tijd geprobeerd om de spoorwegen een nieuwe impuls te geven, waarbij prioriteit is verleend aan drie punten:

- de openstelling van de markt voor goederenvervoer per spoor, die gepaard ging met herstructureringen van de traditionele spoorwegbedrijven;
- de totstandbrenging van technische interoperabiliteit en de opstelling van gemeenschappelijke veiligheidsregels;
- de afbakening van een spoorwegnet in het kader van het trans-Europees vervoersnetwerk.

2.1.4 Vooral wat het transnationale vervoer betreft vallen de resultaten van deze maatregelen echter tegen.

### 2.2 Een zich ontwikkelend gemeenschappelijke vervoersbeleid

2.2.1 Geïnspireerd door het streven naar een *modal shift* van de weg naar het spoor, voorzag het witboek over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010 in de oprichting van „multimodale corridors met voorrang voor goederenverkeer”. Bij de tussentijdse evaluatie van het witboek in 2006 zijn de *modal shift*-ambities enigszins bijgesteld en is de nadruk gelegd op de ontwikkeling van comodaliteit, al blijft de Commissie aandringen op een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer.

2.2.2 Dit idee wordt door de Commissie in haar mededeling uitgewerkt, die zoals gezegd als doelstelling heeft om de snelheid, de betrouwbaarheid en de capaciteit te verbeteren van een netwerk dat de bestaande trans-Europese netwerken als basis heeft.

## 3. De voorstellen van de Commissie

3.1 De Commissie noemt de initiatieven die al zijn genomen ten gunste van het goederenvervoer per spoor: ontwikkeling van de interoperabiliteit, real time informatie via Europtirails, aanleg van infrastructuur (Betuwelijn) en de oprichting van corridorstructuren. Deze blijken echter niet toereikend te zijn.

3.2 Er zijn drie opties: de status quo handhaven, nieuwe maatregelen om een op goederenvervoer gericht netwerk tot stand te brengen, en een Europees spoorwegnetwerk met voorrang voor het goederenverkeer aanleggen.

3.3 Het oude adagium „in medio stat virtus” indachtig verwerpt de Commissie de eerste en de derde optie. Volgens haar is de eerste te weinig ambitieus en de derde te weinig realistisch.

### 3.4 De voorgestelde maatregelen

3.4.1 De Commissie wil transnationale corridors ontwikkelen om een Europees spoorwegnetwerk met voorrang voor het goederenverkeer tot stand te brengen. Deze corridors bestaan uit een combinatie van een correct gedimensioneerde infrastructuur en maatregelen voor het beheer en de exploitatie van die corridors. Hiervoor zijn wel speciale maatregelen nodig, zowel door de infrastructuurbeheerders als door de lidstaten.

3.4.2 Zij is in dit verband voornemens om bepaalde wetgevende initiatieven op te nemen in haar voorstel tot herziening van het eerste spoorwegpakket, dat voor 2008 is gepland. Ook zal zij nagaan welke financieringsbronnen in het kader van de bestaande programma's beschikbaar zijn voor deze investeringen.

3.4.3 Zij zal een juridische definitie voorstellen van een structuur voor een goederencorridor, de lidstaten en de infrastructuurbeheerders aanmoedigen om transnationale corridors voor goederenverkeer uit te bouwen, en nagaan welke financieringsbronnen in het kader van de bestaande programma's beschikbaar zijn voor de activiteiten van de corridorstructuren.

3.4.4 Veelgehoorde klachten aan het adres van het goederenvervoer zijn de gebrekkige dienstverlening en de tekortschietende informatievoorziening aan klanten. De Commissie wil daarom de kwaliteit en de transparantie verbeteren en stelt regelgeving voor met betrekking tot de publicatie van kwaliteitsindicatoren. Ook zal zij een verslag publiceren over de maatregelen die de spoorwegexploitanten hebben genomen om de kwaliteit van de dienstverlening in het goederenvervoer per spoor te verbeteren.

3.4.5 Bepaalde baanvakken zijn op dit ogenblik verzadigd, vooral in centrale gebieden van de Unie, langs belangrijke assen voor goederenvervoer. Dit probleem zou bovendien de komende jaren nog ernstiger vormen kunnen gaan aannemen. Dit betekent dat geïnvesteerd moet worden in de infrastructuurcapaciteit, met name wat de lengte, het profiel, de belasting per as en de maximumsnelheid van de treinen betreft. Hieruit blijkt duidelijk dat gecoördineerde en gerichte investeringen noodzakelijk zijn. De Commissie zal de corridorstructuren vragen om een investeringsprogramma op te stellen, waarbij dus geldt dat de financieringsbronnen in het kader van de bestaande programma's beschikbaar moeten zijn.

3.4.6 De vlotheid en de efficiëntie van het goederenvervoer per spoor hangen samen met de toewijzing van rijpaden. Momenteel gebeurt dit door elke infrastructuurbeheerder afzonderlijk, volgens de regels van zijn lidstaat. Harmonisatie van deze regels zou dus een uitgelezen manier zijn om te zorgen voor betrouwbare en goed functionerende rijpaden.

3.4.7 De Commissie zal daarom aanvullende wetgevende bepalingen voorstellen met betrekking tot de internationale toewijzing van rijpaden en de voorrang die moet worden verleend aan het internationale goederenverkeer, met name in geval van storingen op het netwerk.

3.4.8 Maar voor goederentreinen zijn ook terminals en rangeerstations nodig. Door de hoge grondprijzen was de tendens in de afgelopen jaren echter om het aantal terminals en rangeerstations in stedelijke gebieden juist te verminderen.

### 3.5 Algemene opmerkingen

3.5.1 Het EESC heeft geen speciale opmerkingen over het beeld dat de Commissie van het goederenvervoer per spoor schetst, mede omdat het bevestigd ziet wat het al wist over de zwakke punten van de sector. Om verbetering in de situatie te brengen moeten alle publieke en particuliere partijen politieke wil en commerciële daadkracht tonen alsmede de nodige investeringen doen.

3.5.2 Daar precies wringt hem de schoen. De Commissie stelt wel een aantal wetgevende maatregelen voor, maar zwijgt in alle talen over de hiervoor uit te trekken nieuwe financiële middelen. Nieuwe regelgeving is zeker nuttig, maar niet voldoende. Het geld voor de uitvoering van het plan moet nu uit de bestaande programma's komen. Dat leidt tot lastige besluiten en is, door de communicerende vaten die ontstaan, moeilijk in goede banen te leiden.

3.5.3 Voor het welslagen van het plan is een grote inzet van de lidstaten en de infrastructuurbeheerders een absolute voor-

waarde. Maar de lidstaten beschikken vaak niet over de benodigde middelen en hebben wat het spoor betreft mogelijk andere prioriteiten, en ook voor infrastructuurbeheerders is de financiële situatie niet altijd florissant, al hebben ze wel geprofiteerd van de scheiding van de infrastructuur, waarvan het onderhoud duur is, en de exploitatie.

### 3.6 Specifieke opmerkingen

3.6.1 Voor de ontwikkeling van het goederenvervoer is de totstandbrenging van speciale transnationale corridors uiteraard een *conditio sine qua non*, maar zoals bekend heeft het reizigersvervoer tot dusverre altijd voorrang gekregen. Er moet dus een soort culturele omslag komen, waarbij de lidstaten het over bindende doelstellingen eens moeten worden en specifieke middelen moeten worden vrijgemaakt. In de ogen van het publiek mag er echter niet gemorrelt worden aan het aloude principe dat reizigerstreinen voorrang dienen te krijgen. Het gaat dus eerder om een optimaal beheer van de netten en de totstandbrenging van goederennetten, zonder dat de kwaliteit en de stiptheid van het reizigersvervoer daarvan te lijden heeft. Bij de aanleg van grensoverschrijdende corridors moet rekening worden gehouden met de spoorbreedte en het rollend materieel van de spoorwegmaatschappijen uit de nieuwe en oude EU-lidstaten, en met de goederenverkeerstromen uit de kandidaat-lidstaten, uit derde landen en uit de Russische enclave Kaliningrad.

3.6.2 Informatie en transparantie zijn zonder twijfel belangrijk, maar de klant kijkt vooral naar de prijzen, de betrouwbaarheid, de snelheid, en de toegankelijkheid van de terminals en de laad- en losperrons. Het draait dus bovenal om de kwaliteit van de dienstverlening, en die is weer afhankelijk van enerzijds de organisatie van het vervoer per spoor en anderzijds grootscheepse investeringen.

3.6.3 Wat het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor betreft, is men het erover eens dat dit type vervoer alleen gebruikt wordt voor bepaalde producten, met name grote hoeveelheden zware goederen. Vooral met het gebruik van containers zou het klanten aanbod moeten worden uitgebreid. Tegen de achtergrond van de stijgende brandstofprijzen en het toenemende streven naar duurzame ontwikkeling kan de sector op die manier zijn marktaandeel uitbreiden en beter concurreren.

3.6.4 Wat de financiering van een en ander betreft, laat de mededeling van de Commissie te wensen over. Zij stelt geen enkele specifieke financiering voor en schuift een oplossing naar voren waarbij moet worden besloten uit welke bestaande programma's de middelen dienen te komen.

Brussel, 10 juli 2008

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
D. DIMITRIADIS