

EUROPESE
REKENKAMER

Speciaal verslag nr. 8

2010

ISSN 1831-0915

VERBETERING VAN DE
VERVOERSPRESTATIES OP DE TRANS-
EUROPESE SPOORWEGASSEN:
ZIJN DE EU-INVESTERINGEN IN
SPOORWEGINFRASTRUCTUUR
DOELTREFFEND GEWEEST?



NL



Speciaal verslag nr. 8 // 2010

VERBETERING VAN DE VERVOERSPRESTATIES OP DE TRANS-EUROPESE SPOORWEGASSEN: ZIJN DE EU-INVESTERINGEN IN SPOORWEGINFRASTRUCTUUR DOELTREFFEND GEWEEST?

(uitgebracht krachtens artikel 287, lid 4, tweede alinea, VWEU)

EUROPESE REKENKAMER
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tel. +352 4398-1
Fax +352 4398-46410
E-mail: euraud@eca.europa.eu
Internet: <http://www.eca.europa.eu>

Speciaal verslag nr. 8 // 2010

Meer gegevens over de Europese Unie vindt u op internet
via de Europaserver (<http://europa.eu>).

Catalografische gegevens bevinden zich aan het einde van deze publicatie.
Luxemburg: Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2010

ISBN 978-92-9207-826-3
doi:10.2865/21289

© Europese Unie, 2010
Overneming met bronvermelding toegestaan

Printed in Luxembourg

INHOUD

Paragrafen

VERKLARENDE WOORDENLIJST

I–III SAMENVATTING

1–14 INLEIDING

1–3 ACHTERGROND

4–14 EU-INTERVENTIES TEN AANZIEN VAN SPOORWEGEN

5–10 WETGEVINGSMAATREGELEN OP EU-NIVEAU

11–14 EU-MEDEFINANCIERING VAN SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

15–18 REIKWIJDTE EN AANPAK VAN DE CONTROLE

19–61 OPMERKINGEN

19–24 DEFINITIE VAN PRIORITAIRE PROJECTEN OP GROND VAN AANTOONBARE BEHOEFTE AAN BESTAANDE EN VOORZIENE SPOORWEGDIENSTEN

21 ER ZITTEN ZWAKKE PUNTEN IN DE PROCEDURE WAARMEE DE PRIORITAIRE PROJECTEN IN 2004 ZIJN GEDEFINIEERD

22–24 DE PRIORITAIRE PROJECTEN VORMEN GEEN DEFINITIEVE BESCHRIJVING VAN DE BELANGRIJKSTE TRANS-EUROPESE SPOORWEGASSEN

25–38 RICHTING, SELECTIE EN GOEDKEURING VAN FINANCIËLE STEUN

28–31 DE CONCENTRATIE VAN TEN-V-MEDEFINANCIERING OP GRENSPAALSEN IS SINDS 2006 VERBETERD, MAAR ER MOET NOG VEEL BEREIKT WORDEN

32 DE COÖRDINATOREN HEBBEN EEN POSITIEVE INVLOED GEHAD OP DE CONCENTRATIE VAN INVESTERINGEN EN DE BEVORDERING VAN ONTWIKKELINGEN IN DE PRIORITAIRE PROJECTEN

33 ONDERKENNEN VAN KNELPUNTEN KAN VERBETERD WORDEN

34–38 ER ZITTEN ZWAKKE PUNTEN IN DE SELECTIE- EN GOEDKEURINGS PROCEDURES VAN DE COMMISSIE

39–48 AANLEG VOLGENS SPECIFICATIES EN BESCHIKBAARHEID VOOR GEBRUIK VAN DE MEDEGEFINANCIERDE INFRASTRUCTUUR

41–43 GEPLANDE INFRASTRUCTUUR WORDT VOLGENS SPECIFICATIES OPGELEVERD

44 INFRASTRUCTUUR KOMT SOMS MET VERTRAGING BESCHIKBAAR VOOR GEBRUIK

45–48 KOSTENOVERSCHRIJDINGEN ZIJN BIJ ALLE BAANVAKKEN WAARGENOMEN, MEESTAL ALS GEVOLG VAN ONVOORZIENE OMSTANDIGHEDEN

49–61 **VERVOERSPRESTATIES OP DE BAANVAKKEN WAARIN EU-INVESTERINGEN ZIJN GEDAAN IN HET KADER VAN DE PRIORITAIRE PROJECTEN**

52 DE PRESTATIES OP DE BAANVAKKEN VOOR REIZIGERSDIENSTEN MET HOGE SNELHEID ZIJN VOLGENS DE VERWACHTINGEN

53–61 OP BAANVAKKEN VOOR CONVENTIONEEL GOEDEREN- OF GEMENGD VERVOER VOLDOEN DE VERVOERSPRESTATIES NOG NIET AAN DE VERWACHTINGEN

62–66 **CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN**

- BIJLAGE I** — **SAMENVATTING VAN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE WETGEVING MET BETREKKING TOT DE SPOORWEGSECTOR**
- BIJLAGE II** — **TECHNISCHE SPECIFICATIES INZAKE INTEROPERABILITEIT**
- BIJLAGE III** — **LIJST VAN PRIORITAIRE TEN-V-PROJECTEN**
- BIJLAGE IV** — **VOOR DE CONTROLE GESELECTEERDE GEDEELTEN VAN DE DOOR DE EU MEDEGEFINANCIERDE INFRASTRUCTUUR**
- BIJLAGE V** — **DOOR DE COMMISSIE BENOEMDE COÖRDINATOREN VOOR PRIORITAIRE PROJECTEN PER JUNI 2010**
- BIJLAGE VI** — **VOOR DE CONTROLE BEOORDEELDE TRAJECTEN VAN DE DOOR DE EU MEDEGEFINANCIERDE INFRASTRUCTUUR: STAND VAN ZAKEN MET BETREKKING TOT AANLEG EN GEBRUIK**
- BIJLAGE VII** — **OVERZICHT VAN TIJDENS DE CONTROLE WAARGENOMEN SYSTEEMBEPERKINGEN BIJ GRENSOVERGANGEN OP TRANS-EUROPESE SPOORWEGASSEN**

ANTWOORDEN VAN DE COMMISSIE

Foto 1 — Ontkoppelde locomotief, klaar om te rangeren op station Brennersee



© Europese Rekenkamer, februari 2009.

VERKLARENDE WOORDENLIJST

Beheerder van de infrastructuur: een orgaan of bedrijf dat met name verantwoordelijk is voor de verwezenlijking en instandhouding van spoorweginfrastructuur. Daartoe kan ook het beheer van de veiligheids- en controlesystemen van de infrastructuur behoren.

DG: directoraat-generaal van de Commissie.

Essen-projecten: veertien projecten van gemeenschappelijk belang met betrekking tot het trans-Europese netwerk, gedefinieerd tijdens de Europese Raad te Essen in 1993.

European Rail Traffic Management System (ERTMS): een specifiek initiatief dat op Europees niveau is genomen om bij te dragen aan de totstandbrenging van een naadloos Europees spoorwegstelsel door de verschillende nationale treinbeïnvloedingssystemen in Europa te vervangen. ERTMS bestaat uit twee technische componenten, het European Train Control System (ETCS) en het Global System for Mobile Communications — Rail (GSM-R).

Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO): financieel instrument dat is bedoeld om de economische en sociale samenhang tussen de regio's van de EU te bevorderen. Interventies van het EFRO worden hoofdzakelijk uitgevoerd via operationele programma's die een groot aantal projecten omvatten.

Europese coördinatoren: door de Commissie benoemde personen die de gecoördineerde uitvoering van bepaalde projecten moeten bevorderen, in het bijzonder grensoverschrijdende projecten, of delen daarvan, die behoren tot de projecten die zijn uitgeroepen tot projecten van Europees belang.

Interoperabiliteit: technische verenigbaarheid van infrastructuur, rollend materieel, seinen en andere spoorwegsystemen, alsmede procedures voor de toelating van rollend materieel voor gebruik op het hele Europese spoorweganet.

Pretoetredings-instrument voor structuurbeleid (ISPA): een van de instrumenten ter ondersteuning van de kandidaat-lidstaten in Midden- en Oost-Europa tijdens hun voorbereiding op toetreding in de periode 2000-2006. Het had ten doel, de kandidaat-lidstaten te helpen de EU-milieunormen toe te passen en hun vervoersnetwerken te verbeteren en uit te breiden, met inbegrip van verbindingen met het trans-Europese netwerk. Deze projecten zijn bij toetreding omgezet in projecten van het Cohesiefonds.

Prioritaire projecten: dertig projecten van gemeenschappelijk belang, bestaande uit delen van het TEN-V-netwerk die zijn opgenomen in de TEN-V-richtsnoeren.

Spoorweg-onderneming: een openbare of particuliere onderneming met een vergunning op grond van de toepasselijke communautaire wetgeving, waarvan de hoofdactiviteit bestaat uit het verlenen van diensten voor het vervoer van goederen en/of reizigers per spoor.

TGV/hsl/HSL/AVE: train à grande vitesse/hogesnelheidslijn/High Speed Line/Alta Velocidad Española.

Toezichthoudende instantie: een orgaan dat onafhankelijk is van alle infrastructuurbeheerders, tariefheffende organen, toewijzingsorganen of aanvragers. Een spoorwegonderneming heeft het recht in beroep te gaan bij de toezichthoudende instanties.

SAMENVATTING

I.

Het beleid van de Europese Unie met betrekking tot spoorwegen leidt enerzijds tot wetgevingsmaatregelen gericht op het openstellen van de Europese spoorwegmarkt en op interoperabiliteit en veiligheid, en anderzijds tot medefinanciering van de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur op grond van TEN-V en het cohesiebeleid. De Rekenkamer heeft zich geconcentreerd op medefinanciering van de spoorweginfrastructuur door de EU en heeft onderzocht in hoeverre deze medefinanciering doeltreffend is geweest voor de verbetering van de vervoersprestaties op de trans-Europese spoorwegassen.

II.

De Rekenkamer concludeerde dat de EU door de medefinanciering van de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur heeft bijgedragen tot het verschaffen van nieuwe mogelijkheden voor trans-Europees spoorwegvervoer. Er kunnen echter enkele maatregelen worden genomen teneinde een grotere kosteneffectiviteit van het EU-geld te realiseren:

- de definitie van de prioritaire projecten, het belangrijkste mechanisme voor de coördinatie en concentratie van de financiële middelen van de EU, is tot op heden niet gebaseerd op een analyse van de werkelijke en verwachte verkeersstromen en de spoorwegassen waarmee zij overeenkomen vormen geen definitieve beschrijvingen van de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen;
- de concentratie van de TEN-V-medefinanciering op grensplaatsen is verbeterd en de coördinatoren die door de Commissie zijn benoemd voor grensoverschrijdende en andere baanvakken leveren een positieve bijdrage. Er moet op deze plaatsen echter nog veel gebeuren en de analyse van knelpunten zal moeten worden verbeterd. Er zaten zwakke plekken in de goedkeuringsprocedures voor projecten van het Cohesiefonds en ook bij de selectieprocedures voor TEN-V-projecten is nog ruimte voor verbetering;
- de medegefinancierde infrastructuurprojecten hebben de geplande infrastructuur volgens de specificaties opgeleverd en hebben na voltooiing nieuwe en verbeterde mogelijkheden voor spoorwegvervoer verwezenlijkt op belangrijke baanvakken van de prioritaire projecten. Wijzigingen in technische specificaties werden doorgevoerd naar aanleiding van omstandigheden die aan het licht traden tijdens de bouw en kostenstijgingen waren gebruikelijk;
- meetbare verbeteringen zijn tot stand gebracht op lijnen die zijn gereserveerd voor reizigersvervoer met hoge snelheden, maar de dienstuitvoering is nog niet volledig op het beoogde peil op conventionele spoorlijnen voor gemengd goederen- en reizigersvervoer, waarvan het gebruik wordt beïnvloed door een scala van factoren, waaronder systeembependingen in het spoorwegnet, vooral bij grensovergangen.

SAMENVATTING

III.

De Rekenkamer beveelt de Commissie aan om:

- bij een toekomstige overweging van de definitie van de prioritaire projecten in samenwerking met de spoorweginstellingen en de lidstaten die trans-Europese corridors aan te wijzen waarnaar belangrijke vraag bestaat of wordt verwacht, en daarbij waar nodig de kennis en analyses op Europees niveau te verbeteren;
- voort te bouwen op de rol die de coördinatoren tot nu toe hebben gespeeld en ervoor te zorgen dat aan besluiten over de besteding van TEN-V-fondsen een degelijke analyse van belangrijke knelpunten ten grondslag ligt;
- te waarborgen dat de procedures voor de goedkeuring van projecten krachtens het cohesiebeleid degelijk zijn en ook de kwaliteit van de kosten-batenanalyses voor TEN-V-selectieprocedures te verbeteren;
- voort te bouwen op eerdere ervaringen en het initiatief te nemen bij de bevordering van de uitwisseling van kennis en ervaring met betrekking tot de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur onder projectfinanciers;
- te overwegen meer nadruk te leggen op de opheffing van praktische beperkingen voor grensoverschrijdend spoorwegvervoer die niet per se verband houden met de infrastructuur, en de samenwerking tussen de spoorweginstellingen in de lidstaten met dat doel aan te moedigen en te bevorderen.

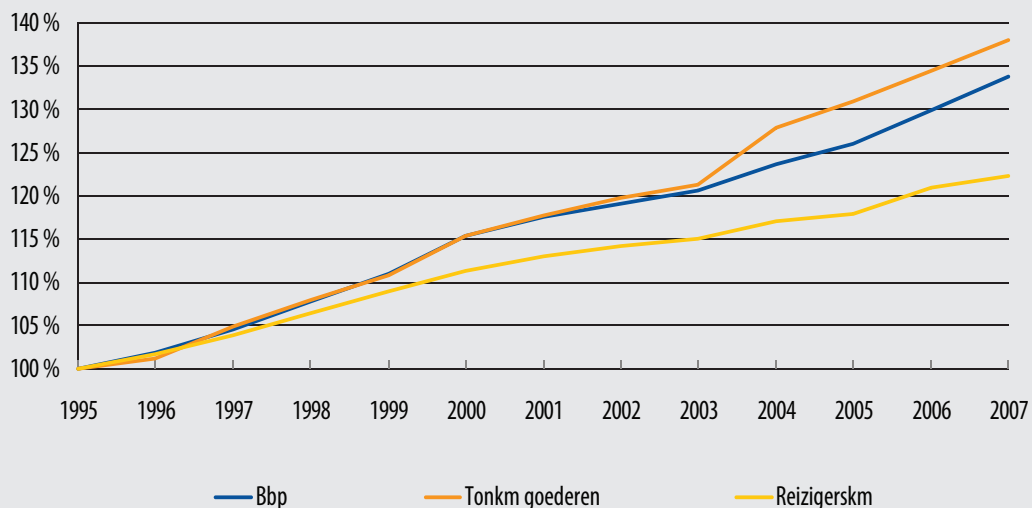
INLEIDING

ACHTERGROND

1. De laatste jaren zijn de vervoersvolumes in de Europese Unie aanzienlijk toegenomen, waarbij de groei van het goederenvervoersvolume van 1995 tot 2007 die van het bbp heeft overtroffen (zie **figuur 1**).
2. Deze situatie zal naar verwachting voortduren in de periode tot 2020. Recente prognoses gaan ervan uit dat de groei van het goederenvervoer grotendeels zal worden gerealiseerd door het weg- en zeevervoer (zie **figuur 2**), terwijl de personenauto verantwoordelijk zal zijn voor verreweg de meeste groei in het reizigersvervoer (zie **figuur 3**). De Europese spoorwegen mogen slechts op een klein deel van de verwachte groei rekenen; hun relatieve aandeel in de vervoersmarkt als geheel zal naar verwachting zelfs dalen.

FIGUUR 1

VERVOERSGROEI EU-27 (1995-2007)

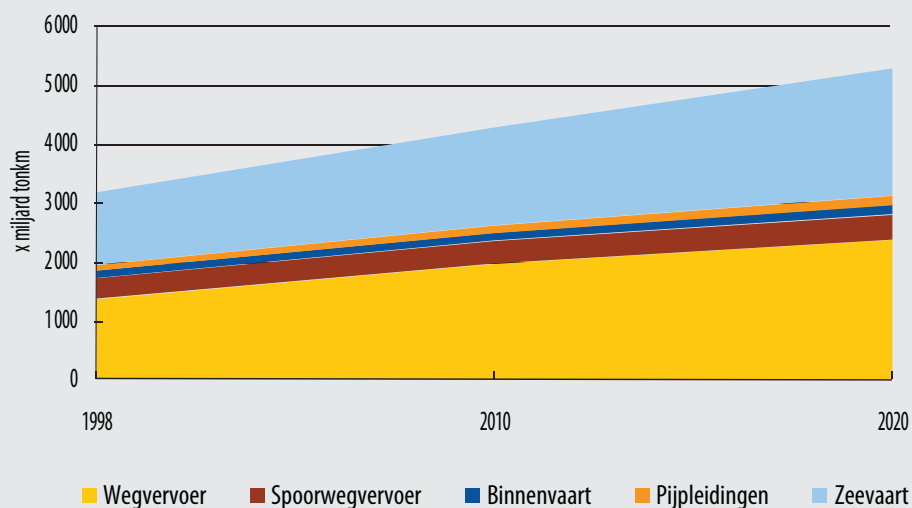


Bron: „EU Energy and Transport in figures: Statistical Pocketbook 2009”, Europese Commissie (DG Energie en vervoer).

3. De Commissie heeft drie belangrijke belemmeringen onderkend voor de ontwikkeling van een sterke, concurrerende Europese spoorwegvervoerssector:
- o de spoorweginfrastructuur is niet optimaal geschikt gemaakt voor trans-Europese diensten; met name ontbreken er verbindingen tussen nationale spoorwegnetten (vooral bij grensovergangen), zijn er knelpunten op belangrijke spoorwegassen en is veel van de thans in Europa in gebruik zijnde spoorweginfrastructuur meerdere decennia (een deel wel een eeuw) oud en toe aan vervanging of verbetering;
 - o het Europese spoorwegnet bestaat uit een lappendeken van nationale spoorwegnetten die zich historisch hebben ontwikkeld ter voorziening in nationale behoeften, elk met soortgelijke maar niet identieke nationale technische en operationele kenmerken en administratieve procedures; problemen met interoperabiliteit dienen te worden verholpen;
 - o de spoorwegen in Europa hebben van oudsher alleen nationale markten bediend; er dient een concurrerende markt voor trans-Europese spoorwegdiensten te komen.

FIGUUR 2

VOORSPELDE GROEI GOEDERENVERVOER EU-25 (1998-2020)



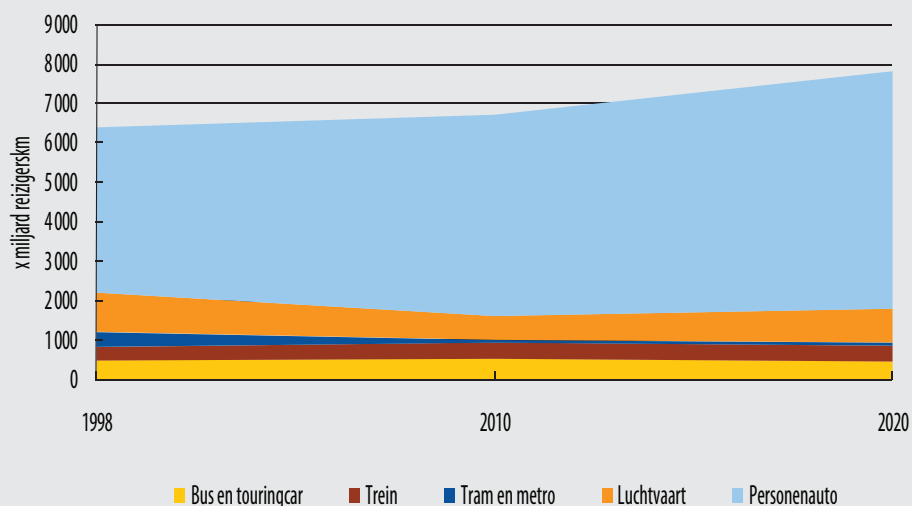
Bron: Keep Europe Moving, ASSESS, DG Energie en vervoer, bijlage 2, blz. 35-36.

EU-INTERVENTIES TEN AANZIEN VAN SPOORWEGEN

4. EU-interventies met betrekking tot de Europese spoorwegen houden twee soorten beleidsinstrumenten in: enerzijds wetgevingsmaatregelen gericht op het openstellen van de Europese spoorwegmarkt en de bevordering van de interoperabiliteit (alsmede de veiligheid en de rechten van reizigers), anderzijds medefinanciering van nieuwe en verbeterde spoorweginfrastructuur (zie **figuur 4**). De uiteindelijke vooruitgang is afhankelijk van optimalisering van de synergie tussen deze instrumenten. Nieuw gebouwde grensoverschrijdende spoorweginfrastructuur kan bijvoorbeeld niet volledig worden geëxploiteerd als de markt voor trans-Europese diensten op die infrastructuur niet goed wordt ontwikkeld.

FIGUUR 3

VOORSPELDE GROEI REIZIGERSVERVOER EU-25 (1998-2020)



Bron: Keep Europe Moving, ASSESS, DG Energie en vervoer, bijlage 2, blz. 35-36.

FIGUUR 4

BELEIDSDOELEN EN -INSTRUMENTEN VAN DE EU MET BETREKKING TOT SPOORWEGEN



WETGEVINGSMAATREGELEN OP EU-NIVEAU

MARKT, INTEROPERABILITEIT EN VEILIGHEID

5. In de EU-wetgeving is in 1991¹ bepaald dat geïntegreerde spoorwegbedrijven moesten worden gesplitst in nationale beheerders van de spoorweginfrastructuur en spoorwegondernemingen. Ook moesten nationale toezichhoudende instanties voor de spoorwegsector worden opgericht, die toezicht moesten houden op de nationale spoorwegmarkt.
6. Sinds 2001 zijn EU-richtlijnen gebundeld in zogenoemde spoorwegpakketten, gericht op aspecten van de liberalisering van de markt, de interoperabiliteit en de veiligheid (zie **figuur 4** voor een samenvatting van de wetgevingsinstrumenten van de EU en **bijlage I** voor gedetailleerde verwijzingen naar die instrumenten), die moeten worden omgezet in nationale wetgeving en uitgevoerd door de lidstaten.
7. Gemeenschappelijke technische normen zijn op EU-niveau geformaliseerd via technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's), die onder andere normen bevatten voor het European Rail Traffic Management System (ERTMS) (zie **tekstvak 1**). De taak om TSI's te ontwikkelen is door de Commissie gedelegeerd aan het Europees Spoorwegbureau (zie **bijlage II** voor een samenvatting van de gepubliceerde TSI's).

¹ Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25).

TEKSTVAK 1

EUROPEAN RAIL TRAFFIC MANAGEMENT SYSTEM (ERTMS)

ERTMS moet bijdragen aan de totstandbrenging van een naadloos Europees spoorwegstelsel door de verschillende nationale treinbeïnvloedingssystemen in Europa te vervangen. Het bevordert ook het hogesnelheidsvervoer per spoor, maakt een grotere vervoerscapaciteit op spoorlijnen mogelijk en verhoogt de veiligheid. Verscheidene besluiten van de Commissie, onder meer met betrekking tot het implementatieplan voor ERTMS², schrijven voor dat nieuw aangelegde lijnen met ERTMS worden uitgerust en leggen voor bepaalde corridors vast voor welke datum zij daarmee moeten zijn uitgerust. Van de totale begroting van 8 miljard euro voor TEN-V is in de periode 2007-2013 een bedrag van 500 miljoen euro gereserveerd voor ondersteuning van de implementatie van ERTMS door spoorwegondernemingen en beheerders van de infrastructuur.

² Beschikking 2009/561/EG van de Commissie van 22 juli 2009 tot wijziging van Beschikking 2006/679/EG met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (PB L 194 van 25.7.2009, blz. 60).

TEN-V EN DE PRIORITAIRE PROJECTEN

8. In het Verdrag is bepaald dat de EU de koppeling en interoperabiliteit van nationale netwerken bevordert³. Het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V) geeft de voornaamste vervoersassen aan waarlangs Europese financiële steun voor de spoorweginfrastructuur wordt gestuurd.
9. Van bijzonder belang zijn de prioritaire projecten, voor het eerst gedefinieerd na de Europese Raad in Essen (1993), die bedoeld zijn om de EU-investeringen sterker te concentreren op de belangrijkste spoorwegassen. Sinds 2004 is de lijst gegroeid tot 30 prioritaire projecten (waarvan er 19 betrekking hebben op spoorwegvervoer) die zijn vastgelegd in de richtsnoeren voor TEN-V⁴. Deze lijst was gebaseerd op de aanbevelingen van een groep op hoog niveau onder voorzitterschap van oud-commissaris Karel Van Miert (zie **figuur 5** voor een overzicht van de belangrijkste mijlpalen in de ontwikkeling van TEN-V en de prioritaire projecten en **bijlage III** voor een lijst van de prioritaire projecten). In **tekstvak 2** worden de financieringsbronnen voor de prioritaire projecten getoond.
10. In 2009 is de Commissie begonnen met een brede herziening van het beleid inzake TEN-V, waarin toekomstige politieke en economische uitdagingen aan de orde kwamen, zoals het bereiken van de doelstellingen op het gebied van klimaatverandering, verdere economische groei, economische en sociale cohesie, maar ook versterking van de internationale rol van Europa⁵. De Commissie heeft mogelijkheden voor de toekomstige ontwikkeling van TEN-V geschetst met het oog op de voorbereiding van een groot wetgevingsvoorstel, met inbegrip van een herziening van de richtsnoeren voor TEN-V.

³ Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (1992), artikel 154. Er bestaan trans-Europese netwerken op het terrein van vervoer, telecommunicatie en energie.

⁴ Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1).

⁵ Groenboek — TEN-V: een beleidsevaluatie — Op weg naar een beter geïntegreerd trans-Europees vervoersnetwerk ten dienste van het gemeenschappelijke vervoersbeleid, COM(2009) 44 def. van 4 februari 2009.

TEKSTVAK 2

FINANCIERINGSBRONNEN VOOR DE PRIORITAIRE PROJECTEN

Volgens recente ramingen was tot 2007 al 126,35 miljard euro geïnvesteerd in de projecten, en zou naar verwachting 154 miljard euro worden geïnvesteerd tussen 2007 en 2013, en nog eens 119 miljard euro in de jaren daarna. De eigen nationale begrotingen van de lidstaten zijn goed voor 66 % van de totale investeringen in de prioritaire projecten tussen 1996 en 2013 (zie **tabel 1**).

FIGUUR 5

MIJLPALEN IN DE ONTWIKKELING VAN TEN-V EN DE PRIORITAIRE PROJECTEN

1994 Een groep vertegenwoordigers van staatshoofden of regeringsleiders stellen 14 „projecten van Europees belang” voor (waarvan 10 betrekking hebben op het spoorwegnet). Deze „Essen-projecten” worden opgenomen in de eerste formele richtsnoeren voor TEN-V.

2001 De Commissie presenteert een witboek over het Europese vervoersbeleid tot 2010, waarin met name wordt gewezen op de noodzaak om de spoorwegen te revitaliseren.

2004 Op basis van voorstellen van de lidstaten en de toetredende landen doet een groep op hoog niveau aanbevelingen voor TEN-V-projecten van gemeenschappelijk belang tot 2020. Uiteindelijk keurt de Raad 30 „prioritaire projecten” (waarvan 19 met betrekking tot het spoorwegnet) formeel goed.

2005 In de herziene Lissabon-strategie ligt de nadruk op het belang van de vervoersinfrastructuur voor de strategische ontwikkeling van Europa en de noodzaak om de toenemende mondiale en Europese handelsstromen doelmatig af te handelen, het milieu te ontzien en sociale en economische ontwikkeling te stimuleren.

2006 Geactualiseerde TEN-V-richtsnoeren bieden de mogelijkheid van 30 % medefinanciering voor grensovergangen en de benoeming van coördinatoren.

2009 De Commissie raadpleegt belanghebbenden over de basis voor een beter geïntegreerd TEN-V-netwerk en de toekomstige aard van de prioritaire projecten. Er wordt met name gedebatteerd over de definitie van kernnetwerken en de ontwikkeling van intelligente vervoerssystemen.

2010 De Commissie staat op het punt om een witboek over het TEN-V-netwerk te presenteren.

EU-MEDEFINANCIERING VAN SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

11. De financieringsbronnen voor de dertig prioritaire projecten (met uitzondering van Galileo), waaronder het spoorwegvervoer, zijn samengevat in **tabel 1**⁶.
12. De delen van de spoorweginfrastructuur die door de EU worden medegefinancierd uit hoofde van TEN-V en het cohesiebeleid zijn gebaseerd op nationale voorstellen en worden uitgevoerd door nationale overheden. De Commissie hanteert verschillende toekenning- en selectieprocedures voor de beide financieringsbronnen.

⁶ Artikel 17 van Verordening (EG) nr. 680/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie (PB L 162 van 22.6.2007, blz. 1). Om de twee jaar moet de Commissie verslag uitbrengen over de activiteiten ten aanzien van TEN-V. Hoewel de verslagen in het algemeen de actuele situatie goed beschrijven, heeft het onderzoek aan het licht gebracht dat het Commissieverslag van mei 2008 onnauwkeurigheden bevat in de cijfers over investeringen in het verleden.

TABEL 1

FINANCIERINGSBRONNEN VOOR DE INVESTERINGEN IN DE DERTIG PRIORITAIRE PROJECTEN (MET UITZONDERING VAN GALILEO) (1996-2013)

		<i>(x miljard euro)</i>				
		1996-1999 EU-15	2000-2006 EU-27	2007-2013 EU-27	Totaal	%
EU-subsidies	TEN-V	1,35	2,80	5,40	9,55	3 %
	Cohesiefonds	3,83	7,00	12,30	23,13	8 %
	EFRO	1,46	4,81	4,70	10,97	4 %
EIB		9,78	16,10	25,00	50,88	18 %
Overige (nationale) bronnen		16,23	63,00	106,60	185,83	66 %
Totale investering in prioritaire projecten van TEN-V		32,65	93,70	154,00	280,35	100 %

De Rekenkamer heeft een verschil opgemerkt tussen de totale investeringen in de periode 2007-2013 van 154 miljard euro en de 151 miljard euro die in het voortgangverslag over de prioritaire projecten van TEN-V wordt vermeld.

Bron: „TEN-T funding in figures” op de website van DG Energie en vervoer:
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/funding/doc/funding_figs.pdf.

13. Op grond van het TEN-V-beleid treedt de EU op als medefinancier van studies en bouwprojecten (zie **tabel 2** voor de maximaal medegefinancierde percentages). Medegefinancierde bouwprojecten hebben gewoonlijk betrekking op de aanleg van bepaalde onderdelen of technische elementen van een deel van de prioritaire projecten. Projecten worden geselecteerd op concurrerende basis na de beoordeling van door de overheden van de lidstaten ingediende voorstellen. De beoordelingsprocedures monden uit in een rangschikking van de projecten, waarbij EU-medefinanciering wordt toegekend aan de projecten die als beste beoordeeld zijn. DG Mobiliteit en vervoer is verantwoordelijk voor het beleid inzake TEN-V. De organisatie van de beoordelingsprocedure is een van de taken die onlangs zijn gedelegeerd aan het uitvoerend agentschap voor het trans-Europees vervoersnetwerk.

14. Op grond van het cohesiebeleid is EU-medefinanciering voor lidstaten die aan de voorwaarden voldoen beschikbaar vanuit het Cohesiefonds⁷ en het EFRO (zie **tabel 2** voor de maximale medefinancieringspercentages). Het DG Regionaal beleid is verantwoordelijk voor het cohesiebeleid. De medefinanciering van projecten van het Cohesiefonds⁸ en van grote projecten in het kader van het EFRO⁹ is onderworpen aan de goedkeuring van de Commissie, waarbij voor elk fonds specifieke regels gelden. De goedkeuringsprocedures van de Commissie omvatten een controle van de overeenstemming van voorgestelde projecten met nationale en regionale strategieën en een toetsing van hun algemene haalbaarheid en mate van voorbereiding. De verordeningen betreffende het Cohesiefonds schrijven voor dat financiering voor vervoer moet worden toegewezen aan het TEN-V-netwerk, in het bijzonder de prioritaire projecten¹⁰.

⁷ Tot 2004 was uit hoofde van ISPA ook financiering beschikbaar voor toetredende landen. De projecten zijn bij toetreding omgezet in projecten van het Cohesiefonds.

⁸ Sinds 2007 is voor projecten van minder van 50 miljoen euro die worden aangemeld voor medefinanciering vanuit het Cohesiefonds geen goedkeuring van de Commissie meer vereist.

⁹ Het begrip „grote projecten” wordt voornamelijk gedefinieerd op basis van het financieringsvolume. De definitie gaat uit van projecten „waarvan de totale voor de bepaling van de bijdrage van de fondsen in aanmerking genomen kosten hoger zijn dan 50 miljoen euro” (artikel 25 van Verordening (EG) nr. 1260/1999 van de Raad (PB L 161 van 26.6.1999, blz. 1) en artikel 39 van Verordening (EG) nr. 1083/2006 van de Raad (PB L 210 van 31.7.2006, blz. 25) zoals gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 539/2010 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 158 van 24.6.2010, blz. 1)). Zie voor meer informatie over dit onderwerp Speciaal verslag nr. 1/2008 over het proces van onderzoek en evaluatie van grote investeringsprojecten in de programmeringsperioden 1994-1999 en 2000-2006.

¹⁰ In artikel 3 van Verordening (EG) nr. 1164/94 van de Raad (PB L 130 van 25.5.1994, blz. 1), artikel 3, lid 1, van Verordening (EG) nr. 1264/1999 (PB L 161 van 26.6.1999, blz. 57) en artikel 2, lid 1 onder a), van Verordening (EG) nr. 1084/2006 (PB L 210 van 31.7.2006, blz. 79) is voorgescreven dat uitgaven voor vervoer uit hoofde van het Cohesiefonds worden toegewezen aan TEN-V-projecten, in het bijzonder aan projecten van gemeenschappelijk belang zoals gedefinieerd in de richtsnoeren voor TEN-V.

TABEL 2

MAXIMALE MEDEFINANCIERINGSPERCENTAGES OP GROND VAN HET TEN-V- EN COHESIEBELEID (2000-2013)¹

		2000-2006	2007-2013
TEN-V	Studies	50 %	50 %
	ERTMS langs de lijn/in de trein	10 %	50 %
	Grensoverschrijdende baanvakken in prioritaire projecten	10 % (vanaf 2004: 20 %)	30 %
	Overige baanvakken in prioritaire projecten	10 % (voor knelpunten: 20 %)	20 %
Cohesiebeleid	Cohesiefonds	85 %	85 %
	EFRO	75 %	75 % (voor lidstaten die in aanmerking komen voor het Cohesiefonds: 80 %)
	ISPA (tot 2004)	75 %	–

¹ Medefinancieringspercentages gelden alleen voor projectkosten die subsidiabel worden geacht krachtens de regels voor EU-bijstand.

REIKWIJDTE EN AANPAK VAN DE CONTROLE

15. De controle was gericht op de EU-medefinanciering van spoorweginfrastructuur, waarvan is onderzocht hoe doeltreffend zij is voor de verbetering van de vervoersprestaties op de trans-Europese spoorwegassen. Tijdens de controle heeft de Rekenkamer zich geconcentreerd op de vier belangrijkste risicovraagstukken:
- o of de prioritaire projecten een doeltreffend mechanisme zijn gebleken voor de concentratie van EU-fondsen op de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen, in het bijzonder voor zover ze zijn gedefinieerd volgens aantoonbare behoeften aan bestaande en voorziene spoorwegdiensten;
 - o of de financiële steun uit hoofde van TEN-V en het Cohesiebeleid doeltreffend op prioriteitsgebieden is gericht en in welke mate dit wordt ondersteund door gedegen selectie- en goedkeuringsprocedures;
 - o of door de EU medegefinancierde gedeelten van de infrastructuur zijn gebouwd volgens de specificaties en of ze vervolgens zonder overmatige vertraging gereed zijn gekomen voor exploitatie;
 - o of de door de EU medegefinancierde gedeelten van de infrastructuur worden geëxploiteerd volgens de verwachtingen, mede in het kader van de trans-Europese spoorweg waarvan ze deel uitmaken.

Foto 2 — Goederentrein in München, gereed voor vertrek naar Verona via Brennersee



© Europese Rekenkamer, februari 2009.

- 16.** Voor het onderzoek heeft de Rekenkamer een steekproef geanalyseerd van 21 specifieke baanvakken die door de EU zijn medegefinancierd in de periode 2000-2006 (veertien primair uit hoofde van het financiële instrument voor TEN-V en zeven hoofdzakelijk op grond van het cohesiebeleid). Deze baanvakken hadden betrekking op acht van de in de TEN-V-richtsnoeren gedefinieerde prioritaire projecten. Bij elkaar bestrijkt de steekproef in totaal 8 683 miljoen euro aan investeringen van de EU, oftewel 77 % van alle EU-medefinanciering in de acht tot de steekproef behorende prioritaire projecten en 36 % van de investeringen uit alle bronnen die daarvoor beschikbaar zijn (zie **bijlage IV** voor nadere gegevens over de steekproef en **tekstvak 3** voor definities van de in het verslag gebruikte termen).
- 17.** Het veldwerk voor de controle is uitgevoerd tussen oktober 2008 en mei 2009¹¹ en daarbij is controle-informatie verzameld door middel van vraaggesprekken met functionarissen van lidstaten, projectfinanciers en belanghebbenden in de spoorwegsector, toetsing van documenten die in het bezit zijn van de Commissie, technische vragenlijsten die zijn ingevuld door instellingen van de lidstaten en bezoeken op locatie. Gegevens over de verkeersprestaties zijn verschaft door de nationale beheerders van de infrastructuur.
- 18.** Het onderzoek omvatte geen beoordeling van de aanwezige financiële of technische toezichtmechanismen in de lidstaten.

¹¹ Het controleteam heeft bij de uitvoering van het veldwerk assistentie gehad van een onafhankelijke kenner van de spoorwegsector.

TEKSTVAK 3

DEFINITIE VAN IN HET VERSLAG GEBRUIKTE TERMEN

Een **spoorwegas** is een spoorlijn (of verzameling spoorlijnen) die een lange afstand overbrugt en onderweg verbindingen verschaft tussen verscheidene belangrijke vestigingsplaatsen voor handel en/of industrie. **Trans-Europese spoorwegassen** strekken zich uit over meer dan één lidstaat.

Een **prioritair project** verwijst naar een aantal gebundelde **baanvakken** die elk betrekking hebben op verbindingen tussen specifieke vestigingsplaatsen voor handel en/of industrie die formeel in 2004 zijn aangewezen als „projecten van gemeenschappelijk belang” in de wetgeving van de EU (Beschikking nr. 884/2004/EG — zie **figuur 5**). Hoewel ze soms worden aangeduid als spoorwegassen, zijn deze in prioritaire projecten gebundelde baanvakken niet altijd met elkaar verbonden.

Een medegefinancierd **project** betreft apparatuur of infrastructuur op een baanvak dat deel uitmaakt van een prioritair project en waarvoor een EU-subsidie is toegekend.

Prioritair project 1 heeft bijvoorbeeld betrekking op de spoorwegas Berlijn-Verona/Milaan-Bologna-Napels-Messina-Palermo. Voor dit prioritaire project heeft de Rekenkamer de door de EU medegefinancierde projecten onderzocht die betrekking hebben op het Centraal Station van Berlijn en de baanvakken Neurenberg-Ingolstadt, Kufstein-Innsbruck, Brennertunnel, Bologna-Florence, Rome-Napels en Messina-Patti.

OPMERKINGEN

DEFINITIE VAN PRIORITAIRE PROJECTEN OP GROND VAN AANTOONBARE BEHOEFTE AAN BESTAANDE EN VOORZIENE SPOORWEGDIENSTEN

19. Gezien het belang van de prioritaire projecten als mechanisme voor de coördinatie en concentratie van communautaire financiële middelen, is het belangrijk dat de definitie van deze projecten wordt gebaseerd op een analyse van aantoonbare behoeften in termen van bestaande en voorziene spoorwegdiensten.
20. De Rekenkamer heeft beoordeeld of de procedure waarmee de lijst van prioritaire projecten in 2004 is gedefinieerd robuust is geweest.

ER ZITTEN ZWAKKE PUNTEN IN DE PROCEDURE WAARMEE DE PRIORITAIRE PROJECTEN IN 2004 ZIJN GEDEFINIEERD

21. Er zijn door lidstaten en toekomstige lidstaten honderd voorstellen voor specifieke projecten en baanvakken ingediend bij een in 2003 geïnstalleerde groep van hoog niveau¹². De voorstellen zijn eerst beoordeeld volgens voorselectiecriteria en vervolgens volgens een reeks door de groep gedefinieerde evaluatiecriteria. De aanbevelingen van de groep werden uitgebracht in de vorm van vier lijsten van prioritaire projecten: 14 projecten die al in uitvoering waren (in wezen de Essen-projecten), 18 projecten die zouden moeten starten vóór 2010, 4 projecten voor de lange termijn en 15 andere projecten die belangrijk waren voor de territoriale samenhang. Deze aanbevelingen vormden de basis voor de beraadslagingen van de Europese Raad toen die in 2004 een lijst van 30 prioritaire projecten (waarvan 19 met betrekking tot spoorwegen) definieerde in de richtsnoeren voor TEN-V. De analyse van de Rekenkamer heeft belangrijke zwakke punten aan het licht gebracht in de door de groep gedefinieerde toepassing van de voorselectie- en evaluatiecriteria:
- o gezien het ontbreken van een helder inzicht in wat precies een belangrijke Europese spoorwegas vormt, hebben de onderzoekers verklaard dat zij moeite hadden met het consequent beoordelen van de merites van de locaties van voorgestelde baanvakken;

¹² Bestaande uit één vertegenwoordiger van elke lidstaat, één waarnemer uit elk toetredend land en een waarnemer van de Europese Investeringsbank, onder voorzitterschap van oud-commissaris Karel Van Miert.

- o variaties in de hoeveelheid analyses en het gebrek aan consistentie in de analyses die zijn gepresenteerd ter ondersteuning van de economische levensvatbaarheid en sociaaleconomische voordelen van de voorstellen, betekenen dat de onderzoekers moeite hebben gehad met het vergelijken van de voordelen van de voorgestelde projecten;
- o projectvoorstellen bevatten onvoldoende en inconsequente informatie over de verwachte Europese meerwaarde van projecten, met name wat betreft de omvang van het verwachte trans-Europese verkeer.

¹³ High Level Group on the Trans-European Transport Network, Report, 23 juni 2003, blz. 49.

DE PRIORITAIRE PROJECTEN VORMEN GEEN DEFINITIEVE BESCHRIJVING VAN DE BELANGRIJKSTE TRANS-EUROPESE SPOORWEGASSEN

22. Hoewel er aanzienlijke overeenkomsten kunnen bestaan tussen de prioritaire projecten en de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen zoals die door de sector zijn gedefinieerd, kunnen de prioritaire projecten zelf niet worden beschouwd als definitieve beschrijvingen van zulke spoorwegassen. De volgende waarnemingen bevestigen die opvatting:

- o ten eerste is de groep op hoog niveau haar werk niet begonnen met als uitgangspunt een analyse van de bestaande en verwachte verkeersstromen op de belangrijkste spoorwegassen, een gebrek dat de groep in haar verslag heeft opgemerkt: „De groep heeft geen tijd gehad om deze hoofdasen aan te wijzen... [en] ...De prioritaire projecten maken het mogelijk een eerste idee te krijgen van een mogelijke kaart van dergelijke spoorwegassen”¹³;

TEKSTVAK 4

VOORBEELDEN VAN ERTMS-CORRIDORS DIE NIET SAMENVALLLEN MET PRIORITAIRE PROJECTEN

ERTMS-corridor B, die Duitsland van noord naar zuid doorsnijdt, valt niet samen met een prioritair project tussen Hannover en München;

ERTMS-corridor D tussen Barcelona en Valencia valt slechts gedeeltelijk samen met een prioritair project;

ERTMS-corridor F, die Duitsland en Polen van oost naar west doorsnijdt, valt niet samen met enig prioritair project. De Poolse autoriteiten leggen meer nadruk op deze oost-westas, waarin ze 528 miljoen euro investeren, tegenover 449 miljoen euro in het prioritaire noord-zuidproject 23.

- o ten tweede is bij een volgende poging om trans-Europese spoorwegcorridors aan te wijzen waarop ERTMS met voorrang in gebruik zou kunnen worden genomen (onder aanvoering van de door de Commissie benoemde coördinator Karel Vinck (zie paragraaf 26)), brede consensus vanuit de spoorwegsector bereikt en zijn er in 2008 zes van dergelijke corridors overeengekomen¹⁴. Niet al deze zes door de sector overeengekomen corridors vallen volledig samen met de trajecten van de prioritaire projecten (zie **tekstvak 4**);
 - o ten derde ontbreken in de prioritaire projecten verbindingen met een aantal belangrijke zeehavens, waaronder Marseille, Rostock, Bremerhaven en Le Havre; andere belangrijke havens, zoals die van Gioia Tauro, liggen dicht bij een baanvak van een prioritair project zonder dat een verbinding in het prioritaire project is opgenomen;
 - o ten slotte vallen de prioritaire projecten niet altijd samen met de door de belangverenigingen van de sector gedefinieerde trans-Europese spoorwegassen.
- 23.** De implicatie van deze zwakke punten is dat verbeteringen in de definitie van de prioritaire projecten de coördinatie en concentratie van financiële middelen van de EU verder kunnen verbeteren.
- 24.** In haar verslag heeft de groep op hoog niveau in 2003 de Commissie opgeroepen een betere analyse van de trans-Europese verkeersstromen te maken om daarop toekomstige herzieningen van de lijst van prioritaire projecten te kunnen baseren¹⁵. In 2009 heeft de Commissie een debat geïnitieerd over de toekomst van het trans-Europese vervoersbeleid, waarbij zij de noodzaak erkende om de aan het trans-Europese spoorwegnet ten grondslag liggende concepten te verfijnen en opperde dat helderder moest worden nagedacht bij het definiëren van investeringsprioriteiten¹⁶. De Commissie heeft ook gesuggereerd dat de ontwikkeling van het trans-Europese vrachtvervoer per spoor zou kunnen profiteren van de definitie van vaste corridors op basis van business cases¹⁷.

¹⁴ Memorandum van overeenstemming tussen de Europese Commissie en de Europese spoorwegbelangenverenigingen (CER, UIC, UNIFE, EIM, GSM-R Industry Group, ERFA) betreffende de versterking van de samenwerking met het oog op de versnelde implementatie van ERTMS, juli 2008.

¹⁵ High Level Group on the Trans-European Transport Network, Report, Brussel, 27 juni 2003, hoofdstuk 6.4.3, paragraaf 11.

¹⁶ Mededeling van de Commissie „Een duurzame toekomst voor het vervoer: naar een geïntegreerd, technologiebeleid en gebruikersvriendelijk systeem”, COM(2009) 279 def. van 17 juni 2009, Brussel.

¹⁷ Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake een Europees spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer, COM(2008) 852 def. van 11 december 2008, Brussel.

RICHTING, SELECTIE EN GOEDKEURING VAN FINANCIËLE STEUN

- 25.** De richting van EU-investeringen is van belang omdat:
- o de behoefte aan financiën voor de prioritaire projecten aanzienlijk is en de middelen uit alle bronnen schaars zijn;
 - o prioritaire projecten een trans-Europese dimensie hebben die de nationale belangen kan overstijgen.
- 26.** In de EU-wetgeving zijn het wegnemen van knelpunten en het aanleggen van ontbrekende verbindingen, met name grensoverschrijdende, als belangrijkste prioriteiten voor het trans-Europese netwerk gedefinieerd¹⁸. In een speciaal verslag heeft de Rekenkamer in 2005 opgemerkt: „De toewijzing van de financiële bijstand uit TEN-V is te sterk versnipperd en niet genoeg gericht op grensoverschrijdende projecten of projectgedeelten. Op deze wijze kan TEN-V zijn toegevoegde waarde voor Europa niet ten volle realiseren”.¹⁹ Sinds deze opmerkingen zijn gemaakt hebben zich belangrijke veranderingen voltrokken:
- o een wijziging van de TEN-V-verordening waarbij onder andere de mogelijkheid is geïntroduceerd om TEN-V-subsidies voor grensoverschrijdende baanvakken te verstrekken tot maximaal 30 % van de subsidiabele kosten;
 - o de benoeming door de Commissie, in juli 2005, van zes coördinatoren²⁰ „om een gecoördineerde uitvoering van bepaalde projecten, in het bijzonder grensoverschrijdende projecten of gedeelten van grensoverschrijdende projecten te faciliteren”²¹ (zie *bijlage V*).
- 27.** Voor dit verslag heeft de Rekenkamer met deze ontwikkelingen rekening gehouden. Zij heeft met name de volgende aspecten onderzocht:
- o de concentratie van TEN-V-medefinanciering op grensoverschrijdende baanvakken en de tot op heden in dit opzicht geboekte vooruitgang bij de prioritaire projecten in de steekproef;
 - o de rol die de door de Commissie benoemde coördinatoren hebben gespeeld;

¹⁸ Zie Beschikking nr. 884/2004/EG en Verordening (EG) nr. 680/2007. Verder heeft de Rekenkamer in haar reactie op de mededeling van de Commissie „De begroting hervormen — Europa veranderen” benadrukt dat uitgaven met grensoverschrijdende effecten of een gemeenschappelijk belang op het eerste gezicht meer in aanmerking komen voor EU-actie dan uitgaven met beperkte geografische effecten.

¹⁹ Speciaal verslag nr. 6/2005 van de Rekenkamer over het trans-Europees vervoersnet (TEN-T), vergezeld van de antwoorden van de Commissie.

²⁰ De Commissie heeft deze lijst vervolgens in 2007, 2009 en 2010 bijgewerkt.

²¹ Artikel 17, onder a), van Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1).

- o de kwaliteit van de beschikbare analyses die ten grondslag liggen aan gerichte investeringen in knelpunten in trans-Europese spoorwegassen;
- o de mate waarin goedkeuringsprocedures in het kader van het Cohesiefonds (en grote EFRO-projecten) voldoende degelijk zijn om zwakke punten in de projectdefinitie en -voorbereiding te onderkennen, alsmede de mate waarin wijzigingen in de selectieprocedures voor TEN-V een einde hebben gemaakt aan zwakke punten die door de Rekenkamer zijn waargenomen in haar vorige speciale verslag.

DE CONCENTRATIE VAN TEN-V-MEDEFINANCIERING OP GRENSPAATSEN IS SINDS 2006 VERBETERD, MAAR ER MOET NOG VEEL BEREIKT WORDEN

- 28.** De mate waarin investeringen van TEN-V-middelen zijn geconcentreerd op grensplaatsen is in de programmeringsperiode 2007-2013 aanzienlijk toegenomen in vergelijking met de periode 2000-2006. Investeringen in grensplaatsen vertegenwoordigden 37 % van de TEN-V-investeringen in 2000-2006, terwijl dit cijfer in de periode 2007-2013 naar verwachting 71 % bedraagt. Hoewel er geen rechtstreeks sluitend bewijs is voor hun invloed op deze verbetering, hebben de stijging van de medefinancieringspercentages voor TEN-V van 10 % naar 30 % voor grensoverschrijdende baanvakken en de activiteiten van de coördinatoren ter bevordering van voorstellen van de lidstaten voor grensoverschrijdende projecten in deze periode wel een rol gespeeld.
- 29.** Overeenkomstig de eerdere bevindingen van de Rekenkamer zouden volgens de door de lidstaten ingediende formulieren met voorstellen veertien van de door TEN-V medegefinancierde baanvakken die voor deze controle zijn bestudeerd en die zijn goedgekeurd vóór 2006 in ieder geval zijn doorgedaan, zij het met aanpassingen en/of aanvullende risico's. Daarentegen is in het voorstel over één belangrijk project dat is goedgekeurd in de periode 2007-2013 (Brennertunnel) verklaard dat het niet zou doorgaan zonder medefinanciering van de EU.
- 30.** Voor subsidiabele lidstaten zijn ook het Cohesiefonds en het EFRO beschikbaar voor ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur (zeven van de 21 voor de controle bestudeerde baanvakken hebben financiering uit deze bronnen ontvangen); in Spanje waren bijvoorbeeld alle uitgaven uit het Cohesiefonds die in de periode 2000-2006 zijn besteed aan spoorweginfrastructuur gericht op de prioritaire projecten. Formeel is het echter niet vereist om bij investeringen vanuit het Cohesiefonds prioriteit te geven aan grensplaatsen.

31. Voortgang in de ontwikkeling van grensoverschrijdende infrastructuur brengt niet alleen technische maar ook politieke uitdagingen met zich mee. Er zijn vaak langdurige onderhandelingen tussen lidstaten op basis van intergouvernementele conferenties nodig voordat bilaterale overeenkomsten worden gesloten, gewoonlijk in de vorm van formele verdragen. Een globale toetsing van de stand van zaken bij de ontwikkeling van dertien grensoverschrijdende locaties in de steekproef van prioritaire projecten heeft uitgewezen dat er nog veel moet worden bereikt en dat er een aanzienlijke hoeveelheid werk moet worden verzet voordat de ontwikkeling van deze baanvakken is voltooid (zie **tabel 3**).

TABEL 3

ONTWIKKELING VAN DE INFRASTRUCTUUR OP GRENSOVERSCHRIJDENDE LOCATIES IN DE ONDERZOCHEDE PRIORITAIRE PROJECTEN

		Locatie	Gereed	In uitvoering	Studie/ voorbereiding	Planning niet begonnen
Prioritair project 1	Duitsland-Oostenrijk	München-Kufstein			✓	
	Oostenrijk-Italië	Brennertunnel			✓	
Prioritair project 2	Duitsland-België	Aken-Düren-Keulen		✓		
	Nederland-België	Rotterdam-Antwerpen	✓			
Prioritair project 3	Frankrijk-Spanje (Atlantische route)	Dax-Vittoria				✓
	Frankrijk-Spanje (Mediterrane route)	Perpignan-Figueras	✓			
Prioritair project 6	Frankrijk-Italië	Lyon-Turijn			✓	
Prioritair project 17	Frankrijk-Duitsland	Kehl-brug		✓		
	Duitsland-Oostenrijk	Mühldorf-Freilassing				✓
	Oostenrijk-Slowakije	Wenen-Bratislava			✓	
Prioritair project 23	Polen-Slowakije	Bielsko Biala-Zwardon			✓	
Prioritair project 24	Nederland-Duitsland	Zevenaar-Emmerik		✓		
	Duitsland-Frankrijk	Mulhouse			✓	

DE COÖRDINATOREN HEBBEN EEN POSITIEVE INVLOED GEHAD OP DE CONCENTRATIE VAN INVESTERINGEN EN DE BEVORDERING VAN ONTWIKKELINGEN IN DE PRIORITAIRE PROJECTEN

32. De coördinatoren hebben een positieve invloed gehad op het gericht maken van de EU-investeringen, in het bijzonder door:

- o de contacten tussen belanghebbenden te faciliteren ten behoeve van de voortgang van ontwikkelingen op problematische onderdelen van de prioritaire projecten, vooral daar waar het nodig is gebleken een heldere gezamenlijke visie op de beoogde spoorwegvervoersmarkt en de specificaties van de vereiste infrastructuurontwikkeling overeen te komen²² (zoals bijvoorbeeld is gebeurd bij de overeenkomst tussen Frankrijk en Spanje over de mediterrane tak van prioritair project 3²³ en bij het Brenner Corridor Platform (zie **tekstvak 5**));
- o bij de lidstaten het belang te benadrukken van voorstellen voor EU-medefinanciering van bepaalde baanvakken (bijvoorbeeld de Brennercorridor in prioritair project 1 en knelpunten en grensoverschrijdingen bij Stuttgart en tussen München en Freilassing in prioritair project 17) en tegelijkertijd te beklemtonen dat andere voorstellen niet positief zullen worden ontvangen, zoals die voor stationsinfrastructuur die niet rechtstreeks betrekking heeft op de treindienst;
- o samenwerking tussen de spoorweginstanties in de lidstaten aan te moedigen ten aanzien van verbetering van de verkeersprestaties en verlichting van operationele en andere problemen in bestaande corridors (zoals de IQC (zie **tekstvak 14**), de technische werkgroep die is ingesteld voor prioritair project 6 en de ERTMS-corridors).

²² Standpunt van de Europese vervoerscoördinatoren Karel Van Miert, Etienne Davignon, Carlo Secchi, Laurens Jan Brinkhorst, Péter Balázs, Karla Peijs, Luis Valente De Oliveira, Pavel Telička en Karel Vinck over de toekomst van het beleid inzake TEN-V, Brussel, 6 oktober 2009.

²³ Jaarverslag van de Europese coördinator Etienne Davignon, prioritair project nr. 3, „South-West European High-Speed Rail Link”, Brussel, augustus 2009.

BRENNER CORRIDOR PLATFORM

Door de interactie tussen Italiaanse, Oostenrijkse en Duitse belanghebbenden te bevorderen heeft toenmalig coördinator Karel Van Miert bijgedragen aan de totstandbrenging van het Brenner Corridor Platform dat, voortbouwend op eerdere samenwerking, het belangrijkste forum is geworden voor het bereiken van overeenstemming over de doelen en ontwerpspecificaties van voorgestelde ontwikkelingen in de infrastructuur (waaronder de Brennertunnel).

ONDERKENNEN VAN KNELPUNTEN KAN VERBETERD WORDEN

- 33.** Nauwkeurige en betrouwbare analyse is een belangrijke voorwaarde voor de herkenning van knelpunten in baanvakken van prioritaire projecten, en daarom een onontbeerlijk onderdeel van de prioriteitstelling voor EU-investeringen. Een gedegen empirische analyse van knelpunten in de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen is echter niet beschikbaar en de Commissie vertrouwt vooral op de eigen analyse van de lidstaten, die de laatste jaren wordt aangevuld met informatie die door de coördinatoren wordt verzameld om die knelpunten aan te wijzen.

ER ZATEN ZWAKKE PUNTEN IN DE SELECTIE- EN GOEDKEURINGSPROCEDURES VAN DE COMMISSIE

ER ZIJN IN HET KADER VAN HET COHESIEFONDS PROJECTEN GOEDGEKEURD DIE NIET GRONDIG WAREN VOORBEREID

- 34.** De Rekenkamer heeft onderzocht in hoeverre goedkeuringsprocedures voor spoorweginfrastructuurprojecten die zijn voorgedragen voor medefinanciering krachtens het Cohesiefonds en als grote projecten volgens het EFRO, voldoende degelijk zijn om zwakke punten te kunnen aanwijzen in de projectdefinitie en -voorbereiding.

- 35.** Voor spoorweginfrastructuurprojecten die worden medegefinancierd uit het Cohesiefonds heeft de Rekenkamer geconstateerd dat de evaluatie van de technische aspecten van voorgestelde projecten ontoereikend is geweest. In de onderzochte gevallen bestond de enige toetsing van in het kader van het Cohesiefonds ingediende projecten uit de interne raadpleging tussen de diensten van de Commissie, waarbij projectvoorstellen door het DG Regionaal beleid voor advies worden verspreid naar andere diensten van de Commissie. Onderzoek van de dossiers van de Commissie heeft echter geen bewijzen aan het licht gebracht van grondig technisch onderzoek ter ondersteuning van het advies. Aangezien geen externe deskundigen inzake spoorweginfrastructuur zijn geraadpleegd, is het uitsluitend afgaan op een dergelijke interne raadpleging een ontoereikend mechanisme voor een technische beoordeling. Bovendien is onvoldoende aandacht besteed aan een adequate voorbereiding van goedgekeurde projecten. In het geval van het Madrid-Levanteproject heeft het DG Regionaal beleid ten aanzien van projectvoorstellen advies ingewonnen bij de Europese Investeringsbank (EIB). Maar hoewel de EIB specifieke vraagtekens zette bij de toereikendheid van de projectspecificatie, werd het project goedgekeurd voor financiering uit het Cohesiefonds. Het project heeft vervolgens een kostenoverschrijding van 89 % ten opzichte van de raming in de projectvoorstellen te zien gegeven (zie **tekstvak 8**). De Rekenkamer merkt op dat de goedkeuringsprocedure voor grote projecten sinds 2007 veranderd is.

DE SELECTIEPROCEDURES VOOR PROJECTEN IN HET KADER VAN TEN-V ZIJN AANGEPAST, MAAR ER BLIJFT RUIMTE VOOR VERDERE VERBETERING

- 36.** De Rekenkamer heeft de wijzigingen onderzocht in de selectieprocedures voor projectvoorstellen inzake spoorweginfrastructuur die worden ingediend met het oog op medefinanciering uit hoofde van TEN-V, en met name bekeken in hoeverre de in het vorige speciaal verslag van de Rekenkamer aangegeven zwakke punten zijn verholpen.

37. Er zijn naar aanleiding van de vorige aanbevelingen van de Rekenkamer²⁴ wijzigingen aangebracht in de selectieprocedures voor TEN-V-projecten, met name wat betreft:

- o aanpassing van de evaluatieprocedures voor voorstellen, in het bijzonder de toevoeging van de inzet van externe deskundigen;
- o de bijdrage van de coördinatoren aan de verstrekking van achtergrondinformatie over de situatie ter plekke in prioritaire projecten;
- o het delegeren van een groot aantal taken aan het recentelijk opgerichte uitvoerend agentschap voor TEN-V²⁵.

38. Niettegenstaande het voorgaande is er ruimte voor verbetering wat betreft het gebruik van kosten-batenanalyses. Het is belangrijk dat de kosten-batenanalyse, naast de milieu- en sociaaleconomische analyses, tijdens de selectieprocedure een vergelijking van de merites van voorgestelde projecten mogelijk maakt. Onderzoek van de projectselectiedocumenten heeft uitgewezen dat slechts samengevatte informatie is verstrekt over de kosten-batenanalyse van projectvoorstellen en dat deze samengevatte informatie in de praktijk niet consequent is in termen van opgenomen variabelen, mate van detaillering of aannames waarop de analyse is gebaseerd. Aannames ten aanzien van de verwachte toekomstige verkeersstromen zijn essentiële onderdelen van zulke analyses. Hoewel er enige maatregelen zijn genomen om te zorgen voor consequente aannames van verkeersstromen (bijvoorbeeld met betrekking tot de Alpentunnels), zijn dit geïsoleerde stappen geweest. Een samenhangend model van de Europese spoorwegverkeersstromen, dat kan worden gebruikt ten behoeve van het beleid in het algemeen en voor de selectie van specifieke projecten, moet nog worden ontwikkeld.

²⁴ Speciaal verslag nr. 6/2005, paragrafen 35, 43, en 52-58.

²⁵ Besluit 2007/60/EG van de Commissie van 26 oktober 2006 tot oprichting van het uitvoerend agentschap voor het trans-Europees vervoersnetwerk krachtens Verordening (EG) nr. 58/2003 van de Raad (PB L 32 van 6.2.2007, blz. 88).

AANLEG VOLGENS SPECIFICATIES EN BESCHIKBAARHEID VOOR GEBRUIK VAN DE MEDEGEFINANCIERDE INFRASTRUCTUUR

- 39.** Voor elk van de medegefinancierde baanvakken in de steekproef voor het onderzoek heeft de Rekenkamer de projectuitvoering bestudeerd en onderzocht in hoeverre de infrastructuur was aangelegd volgens de specificaties. Vervolgens is ook nagegaan of de infrastructuur zonder te veel vertraging beschikbaar is gesteld voor gebruik. Tevens is de situatie ten aanzien van kostenoverschrijdingen onderzocht.
- 40.** In *bijlage VI* wordt de stand van zaken ten aanzien van de ingebruikneming getoond van de 21 medegefinancierde baanvakken die zijn onderzocht.

GEPLANDE INFRASTRUCTUUR WORDT VOLGENS SPECIFICATIES OPGELEVERD

- 41.** De veertien voltooide baanvakken in de steekproef hebben de technische infrastructuur opgeleverd die was gedefinieerd in de specificaties. Wel zijn gerechtvaardigde wijzigingen in de technische specificaties aangebracht onder invloed van omstandigheden die tijdens de aanleg aan het licht kwamen. In één geval waren bepaalde technische omstandigheden niet geheel voorzien in de ontwerp-specificaties (zie **tekstvak 6**).

TEKSTVAK 6

TECHNISCHE OMSTANDIGHEDEN DIE NIET GEHEEL WAREN VOORZIEN IN DE ONTWERPSPECIFICATIES

Hoewel de lijn [Neurenberg-Ingolstadt](#) volgens de specificaties werd gebouwd voor gemengd verkeer, bleek uit de veiligheidstests dat de treinen elkaar vanwege luchtdrukproblemen niet konden passeren in de tunnelgedeelten. De lijn is nu alleen in gebruik als hogesnelheidslijn voor reizigerstreinen.

42. De vijf baanvakken die in aanleg waren ten tijde van het onderzoek, werden eveneens volgens de specificaties gebouwd. Voor de twee langlopende Alpentunnelbaanvakken (Mont Cenis en Brenner, zie **foto 5**, blz. 37) zijn de aard en de omvang van de aanpassingen in de technische specificaties tijdens de planning en de verkennende fase in overeenstemming met wat gezien de bijzondere complexiteit van deze baanvakken te verwachten is. Deze aanpassingen worden bijvoorbeeld uitgevoerd om milieuzorgen of andere ontwikkelingen te verdisconteren.
43. De Rekenkamer heeft nota genomen van de ervaringen in een door de Commissie gesteund project voor de verwezenlijking van een netwerk voor de verspreiding van kennis over het beheer en de organisatie van grote infrastructuurprojecten in Europa²⁶. Het project heeft bruikbare resultaten opgeleverd in de vorm van contacten tussen projectbeheerders en uitwisseling van praktische kennis, en biedt ervaringen waarop in toekomstige initiatieven kan worden voortgebouwd.

²⁶ Het Netlipse-project, gesteund krachtens het zesde Europese kaderprogramma voor onderzoek en technologische ontwikkeling (www.netlipse.eu).

TEKSTVAK 7

HET INTERNATIONALE BAANVAK PERPIGNAN-FIGUERAS

Het internationale baanvak van Perpignan naar Figueras (lengte 44 km, inclusief de 8 km lange Perthustunnel) moet ononderbroken verkeer van adequaat toegeruste treinen op UIC-normaalspoor tussen Frankrijk en Spanje mogelijk maken en zorgen voor een betere doorstroming van het goederen- en reizigersvervoer. Het is het enige publiek-private partnerschap in de steekproef en de aannemer heeft de bouw van de infrastructuur eind 2009 voltooid. Dankzij een grondige en uitvoerige voorbereiding is het project min of meer op tijd en binnen de begroting opgeleverd. Echter, de lijn is weliswaar bij Perpignan aangesloten op het spoorwegnet, maar er is tot nu toe geen aansluitende lijn aan de Spaanse kant, in Figueras. Het werk aan deze normaalsporige aansluiting, tussen Barcelona en Figueras, is in uitvoering maar zal niet voor 2012 gereed zijn. Er is derhalve gedurende ten minste twee jaar na voltooiing geen uitzicht op openstelling voor gebruik van het nieuwe internationale baanvak. Een tijdelijke oplossing in de vorm van aanleg van een derde spoor tussen Girona en Figueras, waardoor hier zowel op normaalspoor als op Iberisch breedspoor kan worden gereden, is wellicht eind 2010 gereed maar zal hooguit gedeeltelijke exploitatie van de nieuwe lijn mogelijk maken.

Foto 3 — Nieuwe, ongebruikte sporen op het internationale baanvak Perpignan-Figueras



© Europese Rekenkamer, maart 2009.

INFRASTRUCTUUR KOMT SOMS MET VERTRAGING BESCHIKBAAR VOOR GEBRUIK

44. Ten tijde van de controle waren op twee na alle veertien voltooide baanvakken beschikbaar gekomen voor gebruik. Op één belangrijk grensoverschrijdend baanvak (Perpignan-Figueras tussen Frankrijk en Spanje, zie **tekstvak 7** en **foto 3**) heeft een vertraagde aansluiting op naburige baanvakken er echter toe geleid dat ondanks de voltooiing van de infrastructuur deze niet is opengesteld voor gebruik.

KOSTENOVERSCHRIJDINGEN ZIJN BIJ ALLE BAANVAKKEN WAARGENOMEN, MEESTAL ALS GEVOLG VAN ONVOORZIENE OMSTANDIGHEDEN

45. In alle gevallen zijn overschrijdingen van de projectkosten geconstateerd (zie **tekstvak 8**). In bijna alle gevallen ontstonden deze overschrijdingen in verband met onvoorziene factoren die in de bouwfase aan het licht kwamen, zoals onverwacht moeilijke geografische omstandigheden, milieubeschermingsvoorschriften, veiligheidsvoorschriften en onverwacht hoge inschrijvingen van aannemers²⁷.

²⁷ Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat megaprojecten zeer complexe exercities zijn en dat aanzienlijke budgetoverschrijdingen veelvuldig voorkomen. Sterker nog: „reële kostenoverschrijdingen van 50 tot 100 % zijn normaal en overschrijdingen van meer dan 100 % zijn niet ongewoon” (Bent Flyberg, Nils Bruzelius en Werner Rothengatter), „Megaprojects and risk: An anatomy of ambition”, Cambridge University Press, 2003, blz. 44). Zie ook Hugo Priemus, Bent Flyvbjerg, Bert van Wee, „Decision-making on mega-projects: Cost-benefit analysis, planning and innovation”, Edward Elgar Publishing Ltd, 2008, ISBN 1845427378.

TEKSTVAK 8

WAARGENOMEN KOSTENOVERSCHRIJDINGEN BIJ DE ONDERZOCHE BAANVAKKEN

Bij 19 van de 21 onderzochte baanvakken was kosteninformatie beschikbaar. Bij 11 baanvakken werden kostenoverschrijdingen tot 49 % geboekt, bij 6 baanvakken was sprake van overschrijdingen met 50 tot 100 % en bij 2 baanvakken van meer dan 100 %. Al met al komt de omvang van deze overschrijdingen overeen met de bevindingen van andere studies naar grootschalige vervoersinfrastructuurprojecten. Van de onderzochte projecten heeft het baanvak [Warschau-Gdynia](#) (gefinancierd in het kader van het cohesiebeleid) de grootste kostenoverschrijding vertoond: een stijging met 166 % van de 475 miljoen euro in het projectvoorstel (2004) tot 1 265 miljoen euro in de meest recente ramingen (november 2009).

- 46.** Bij projecten die een grondige en gedetailleerde voorbereiding hadden ondergaan was de kans op overschrijdingen kleiner; een voorbeeld is het baanvak Perpignan-Figueras, dat min of meer op tijd en binnen de begroting werd opgeleverd (zie **tekstvak 7**). Daarentegen liepen projecten met een minder grondige en gedetailleerde voorbereiding een grotere kans op aanzienlijke overschrijdingen; voor het baanvak Madrid-Levante, waarover de EIB zorgen had geuit, zijn de kosten tot nu toe bijvoorbeeld met 89 % overschreden (zie paragraaf 35).
- 47.** Deze kostenoverschrijdingen hadden geen rechtstreekse gevolgen voor de EU-begroting omdat de investering van de EU beperkt bleef tot de oorspronkelijk toegewezen bedragen. Ze dienen echter te worden gezien in het licht van de grootschalige investeringsbehoeften voor de prioritaire projecten en het feit dat het aantrekken van investeringen uit de particuliere sector van steeds groter belang wordt geacht. Het risico van escalerende projectkosten kan de ongerustheid over lage rendementen verergeren en daardoor particuliere investeerders afschrikken.
- 48.** In verband met de gecompliceerde aard van de projecten en het risico van kostenoverschrijdingen is bij sommige projecten (bijvoorbeeld de Brennertunnel) een bedrag voor onvoorziene kosten gereserveerd teneinde de mogelijke gevolgen van kostenoverschrijdingen voor de totale begroting te verminderen.

VERVOERSPRESTATIES OP DE BAANVAKKEN WAARIN EU-INVESTERINGEN ZIJN GEDAAN IN HET KADER VAN DE PRIORITAIRE PROJECTEN

- 49.** Hogesnelheidsdiensten met reizigerstreinen zijn in het algemeen gericht op de markt voor verkeer tussen belangrijke stedelijke gebieden, waarop ze kunnen concurreren met het wegvervoer en het luchtvervoer over korte afstanden; het aanbieden van reizen van punt naar punt die betrouwbaar, comfortabel en bovenal snel zijn, is daarom van het allergrootste belang. Voor goederenvervoer is de redenering anders, want hoe langer de reis, hoe meer potentieel er bestaat voor spoorwegvervoer dat concurrerend is ten opzichte van andere vervoersvormen, vooral over de weg. Reizen over meer dan één nationaal netwerk is noodzakelijk op de langere trans-Europese trajecten.

50. De mate waarin spoorweginfrastructuur volledig wordt geëxploiteerd nadat zij voltooid en in dienst gesteld is, hangt samen met de vraag of de spoorwegdiensten worden uitgevoerd zoals voorzien. De Rekenkamer heeft onderzocht:
- o of de verkeersprestaties in overeenstemming met de verwachtingen zijn, enerzijds op baanvakken die zijn bestemd voor reizigersdiensten met hoge snelheid en anderzijds op conventionele baanvakken voor gemengd of goederenvervoer;
 - o in hoeverre systeembependingen de prestaties negatief beïnvloeden op de spoorwegassen waarvan de door de EU medegefinancierde baanvakken deel uitmaken, en welke voortgang er is geboekt bij het wegnemen van die bependingen.
51. In *bijlage VI* wordt de stand van zaken ten aanzien van het gebruik getoond voor de medegefinancierde baanvakken die zijn onderzocht.

Foto 4 — AVE-hogesnelheidspassagierstrein voor vertrek in het station Chamartin op de lijn Madrid-Segovia-Valladolid die door de 28 km lange Guadarramatunnel loopt



© Europese Rekenkamer, maart 2009.

DE PRESTATIES OP DE BAANVAKKEN VOOR REIZIGERSDIENSTEN MET HOGE SNELHEID ZIJN VOLGENS DE VERWACHTINGEN

52. Acht van de 21 onderzochte baanvakken waren aangelegd in het kader van de bouw van nieuwe hogesnelheidslijnen voor reizigersvervoer. Daarvan waren er ten tijde van het onderzoek zeven in gebruik (**foto 4**). De dienstuitvoering verloopt op zes van deze lijnen volgens verwachting en de problemen die de aanvang van de volledige dienstuitvoering op de resterende lijn hebben opgehouden, zijn onlangs opgelost (HSL Zuid). De projectfinanciers hebben over het algemeen voorspeld dat de projecten aanzienlijke gevolgen zouden hebben voor de markten waarop zij gericht waren, en de beschikbare gegevens laten zien dat de daadwerkelijke prestaties in overeenstemming zijn met deze verwachtingen (zie **tekstvak 9**). Het feit dat deze infrastructuur is gereserveerd voor goed omschreven en homogene treindiensten, betekent dat de exploitatie weliswaar hoogst technisch is maar niet wordt gecompliceerd door de noodzaak gemengd vervoer toe te staan.

TEKSTVAK 9

REIZIGERSDIENSTEN OP HOGESNELHEIDSLIJNEN HALEN DOELSTELLINGEN

De hogesnelheidslijn **Madrid-Barcelona** heeft de reistijd tussen de beide steden teruggebracht van 6 uur en 35 minuten (in 1998) tot 2 uur en 30 minuten en daarmee marktaandeel gewonnen van het vliegverkeer. Het aantal reizigers is gestegen van 2,62 miljoen (2007) naar 5,8 miljoen (2008).

De aanpassing van het **Centraal Station Berlijn** heeft een besparing van 25 minuten opgeleverd bij het overstappen tussen de noord-zuidas en de oost-westas, en maakt bovendien compleet nieuwe reisverbindingen mogelijk.

Op de **LGV Est (fase 1)** zijn snelheden mogelijk tot 320 km/u, waardoor de reistijd tussen Parijs en Straatsburg is verminderd van 3 uur en 50 minuten tot 2 uur en 20 minuten, en tussen Parijs en Luxemburg van 3 uur en 35 minuten tot 2 uur en 5 minuten. Het aantal vluchten van en naar Parijs is verminderd en de luchthavens nabij de steden profiteren ook van de verbinding met de hogesnelheidslijn.

De hogesnelheidslijnen **Frankfurt am Main-Keulen** en **Neurenberg-Ingolstadt** hebben niet alleen het rechtstreekse reizigersvervoer verbeterd, maar ook capaciteit vrijgemaakt op de bestaande spoorlijnen voor gemengd en goederenvervoer.

OP BAANVAKKEN VOOR CONVENTIONEEL GOEDEREN- OF GEMENGD VERVOER VOLDOEN DE VERVOERSPRESTATIES NOG NIET AAN DE VERWACHTINGEN

- 53.** De onderzochte baanvakken betroffen in dertien gevallen infrastructuur voor gemengd vervoer of goederenvervoer, maar pas vijf ervan waren in gebruik genomen. Deze baanvakken waren in het algemeen bedoeld om knelpunten weg te nemen, de capaciteit te verhogen en de reistijd te verkorten (zie ook **tekstvak 10** over de Alpentunnels).
- 54.** Het bereiken van de prestatiedoelen op de vijf in gebruik zijnde baanvakken is tot nu toe problematisch, in die zin dat geen ervan wordt geëxploiteerd zoals gepland. De belangrijkste factoren die van invloed zijn op het bereiken van de prestatiedoelen hebben enerzijds betrekking op de vraag naar de potentiële diensten die op de infrastructuur kunnen worden uitgevoerd en hangen anderzijds samen met interoperabiliteitsproblemen en andere beperkingen in het spoorwegstelsel die tot onderbreking van trans-Europese spoorwegdiensten leiden. Dit onderstreept dat de algemene voortgang van het trans-Europese spoorwegvervoer afhangt van het bereiken van synergie tussen de effecten van wetgevingsmaatregelen ten aanzien van de markt en beleidsmaatregelen ten aanzien van interoperabiliteit en medefinanciering, een zienswijze die wordt onderschreven door de Europese coördinatoren²⁸.

²⁸ Standpunt van de Europese vervoerscoördinatoren Karel Van Miert, Etienne Davignon, Carlo Secchi, Laurens Jan Brinkhorst, Péter Balázs, Karla Peijs, Luis Valente De Oliveira, Pavel Telička en Karel Vinck over de toekomst van het beleid inzake TEN-V, Brussel, 6 oktober 2009.

SPECIALE BAANVAKKEN: DE ALPENTUNNELS ONDER BRENNER EN MONT CENIS

Dit zijn bijzonder grote werken waarbij tunnels worden aangelegd tussen Oostenrijk en Italië (**Brenner**) en tussen Frankrijk en Italië (**Mont Cenis**) die doelmatiger goederen- en reizigersvervoer mogelijk maken door een einde te maken aan de noodzaak om over de Alpen te reizen via de bestaande routes met beperkte capaciteit, die zowel uit vervoers- als uit milieuoogpunt ongewenst zijn. Hoewel de tunnels gebruikt zullen worden voor gemengd vervoer, ligt het accent op het goederenvervoer; de projectfinanciers verwachten dat de markt op de bedoelde trajecten wezenlijk zal veranderen door de aanmerkelijk grotere goederenvolumes dan thans mogelijk zijn en dat een belangrijk marktaandeel zal worden veroverd op andere vervoersvormen. De projecten zijn langetermijnondernemingen waarvan de uitvoering 10 tot 15 jaar in beslag neemt en die zich op het ogenblik in de plannings- en verkennende fase bevinden.

Foto 5 — Ingang van de proeftunnel voor het Brennertunnelproject bij Fortezza



© Europese Rekenkamer, februari 2009.

SYSTEEMBEPERKINGEN HEBBEN EEN NEGATIEF EFFECT DAT EVEN GROOT KAN ZIJN ALS DE PRESTATIEWINST ALS GEVOLG VAN KOSTBARE INVESTERINGEN IN INFRASTRUCTUUR

- 55.** Het gebruik dat wordt gemaakt van de spoorweginfrastructuur is afhankelijk van uiteenlopende factoren, waaronder de algemene economische omstandigheden²⁹, de bijbehorende ontwikkeling van havens, tunnels en dergelijke (zie **tekstvak 11**) en investeringen elders in het spoorwegstelsel (zie **tekstvak 12**).
- 56.** Ook systeembeperkingen zijn van aanzienlijk belang. Voor trans-Europese hogesnelheidsdiensten voor reizigersvervoer, zoals die tussen Parijs, Brussel en Londen, worden specifieke regelingen getroffen om te voorkomen dat de treinen bij grensovergangen moeten stoppen. De locomotieven zijn bijvoorbeeld zo toegerust dat ze kunnen werken met meerdere rijstroom- en treinbeïnvloedings- of seinsystemen, en er bestaat overeenstemming over bedrijfsvoorschriften voor deze specifieke lijnen, enzovoort. Hoewel dit ingewikkeld is, is het mogelijk doordat de dienst is gericht op één doel en er een duidelijke bereidheid bij de grootste belanghebbenden bestaat om mogelijke problemen op te lossen.

²⁹ Verslag van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement — Tweede verslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt, COM(2009) def. van 10 december 2009, Brussel.

Foto 6 — Voorraad wagonassen bij de Transfesa-inrichting voor verandering van spoorbreedte in Cerbère aan de Frans-Spaanse grens



© Europese Rekenkamer, maart 2009.

TEKSTVAK 11

DELEN VAN DE INFRASTRUCTUUR WAARVAN DE EXPLOITATIE PAS KAN WORDEN GEREALISEERD ALS ANDERE ONTWIKKELINGEN HEBBEN PLAATSGEVONDEN

De [Betuwelijn](#) loopt in oost-westrichting tussen de haven van Rotterdam en de Nederlands-Duitse grens en is uitsluitend bestemd voor goederentreinen. Hoewel de infrastructuur in juni 2007 gereedkwam voor gebruik met een reële maximale capaciteit van gemiddeld 380 treinen per dag, rijden er momenteel 20 treinen per dag, een aantal dat naar verwachting stijgt tot 150 per dag in 2013. De ingebruikneming van locomotieven die geschikt zijn voor het beveiligingssysteem ERTMS level 2 is tot nu toe een beperkende factor. Verwacht wordt dat het verkeer zal toenemen tot 380 treinen per dag nadat de geplande ontwikkeling van de tweede Maasvlakte bij de haven is gerealiseerd.

De benutting van het met EU-medefinanciering in aanleg zijnde baanvak [Kufstein-Innsbruck](#), onderdeel van de Brennercorridor tussen München en Verona, zal worden beperkt door het verkeersvolume dat over de bergpas bij het station Brennersee kan worden geleid. Deze situatie zal pas echt verbeteren in 2022, wanneer de sporen door de thans in uitvoering zijnde [Brennertunnel](#) op deze corridor in gebruik worden genomen.

De exploitatie van het internationale baanvak [Perpignan-Figueras](#) hangt gedeeltelijk af van de goederenvervoersstromen tussen Spanje en Frankrijk; ook de ontwikkelingen in havensteden (zoals Barcelona) zijn van grote invloed.

TEKSTVAK 12

INFRASTRUCTUUR DIE IS ONTWIKKELD VOOR DIENSTEN WAARNAAR OP KORTE TOT MIDDELLANGE TERMIJN GEEN VRAAG WORDT VERWACHT

De hogesnelheidslijnen met grote capaciteit [Rome-Napels](#) en [Bologna-Florence](#) zijn gebouwd voor goederen- en reizigersverkeer. Teneinde niet alleen reizigerstreinen maar ook goederentreinen te kunnen laten rijden, waren belangrijke investeringen nodig in verband met aansluitingen op de conventionele lijn. Ook was het nodig tunnels, bruggen en viaducten aan te leggen om hellinghoeken te verkleinen, en de toegestane asdruk te verhogen. Tot nu toe rijden er nog geen goederentreinen op deze lijnen en bestaan daarvoor geen concrete plannen bij spoorwegmaatschappijen, al wordt een dergelijke ontwikkeling op enig moment in de toekomst wel verwacht.

Op de lijnen [Rome-Napels](#), [Bologna-Florence](#) en [Piolto-Treviglio](#) halen de beschikbare goederenlocomotieven de voorgeschreven minimumsnelheid van 120 km/u niet.

De lijn [Raca-Trnava-Piestany](#) is geschikt voor snelheden tot 160 km/u, maar in Slowakije rijden op het ogenblik geen treinen die deze snelheid kunnen halen.

57. De situatie met betrekking tot conventionele lijnen voor gemengd goederen- en reizigersvervoer is echter problematischer. Grenzen overgaan is tussen sommige nationale spoorwegstelsels nog altijd ingewikkeld in die zin dat veel trans-Europese spoorwegdiensten worden onderbroken doordat moet worden gestopt bij grensplaatsen. De Rekenkamer heeft verschillende complicaties waargenomen, zoals verschillen in spoorbreedte, rijstroom, treinbeïnvloedings- of seinsystemen, toegestane treinlengte en bedrijfsvoorschriften. Andere redenen waarom treinen moeten stoppen hebben betrekking op het niet aanvaarden van rollend materieel waarvan het gebruik in andere lidstaten is toegestaan, de opleiding en kwalificaties van treinpersoneel, technische en commerciële inspecties en real-time verkeersbeheer (zie **bijlage VII** voor een overzicht van deze problemen en voorbeelden van de betreffende baanvakken in de steekproef, met vermelding van de trans-Europese spoorwegassen waarop zij zich bevinden). Hoewel deze complicaties bij grensovergangen elk afzonderlijk niet noodzakelijkerwijs tot aanmerkelijke vertragingen leiden, kan hun cumulatieve effect aanzienlijk zijn. Ze kunnen met name tot problemen in het verkeersbeheer leiden, met het risico van congestie en als gevolg daarvan vertraging (zie **tekstvak 13**).

Foto 7 — Verkeersleiding op het station Brennersee



© Europese Rekenkamer, februari 2009.

GOEDERENTREINRIT VAN MÜNCHEN NAAR STATION BRENNERSEE

Voor vertrek uit München vindt een technische en commerciële inspectie plaats (zie **foto 2**, blz 18). De treinsamenstelling en de werking van het remsysteem worden gecontroleerd. De trein heeft twee locomotieven en wordt bestuurd door één Duitstalige machinist.

Bij aankomst op het Oostenrijkse spoorweganet, bij Kufstein, hoeft er aan de trein niets te worden gewijzigd omdat de bedrijfsvoorschriften in Duitsland en Oostenrijk zijn geharmoniseerd en de respectieve spoorwegautoriteiten formeel elkaars normen aanvaarden bij bepaalde kleine verschillen. Er wordt een derde locomotief aangekoppeld voor de klim naar Brennersee (zie **foto 8**).

Na aankomst op de top in station Brennersee (bij de Oostenrijks-Italiaanse grens) worden de twee niet meer noodzakelijke locomotieven weggerangeerd. Ook worden de volgende andere taken uitgevoerd, die nodig zijn vanwege de verschillen tussen de Italiaanse en Oostenrijkse bedrijfsvoorschriften:

- o wisseling van machinist: volgens de Italiaanse bedrijfsvoorschriften zijn er twee Italiaanstalige machinisten (met een Italiaanse vergunning) vereist, die de plaats innemen van de ene Duitstalige machinist (met Duitse en Oostenrijkse vergunningen);
- o wisseling van sluitsein: in Duitsland en Oostenrijk zijn reflecterende platen aan de achterzijde van de trein verplicht³⁰, terwijl reflecterende platen niet toegestaan zijn in Italië, waar ontstoken sluitlichten verplicht zijn (zie **foto 9**, blz 47).

Hoewel voor vertrek in München een technische inspectie is uitgevoerd en de rit naar Verona maar 448 km lang is (minder dan het maximum van 700 km in de Italiaanse voorschriften), wordt in Brennersee weer een inspectie uitgevoerd, die circa 25 minuten duurt. Deze inspectie vindt plaats omdat de Italiaanse spoorwegonderneming de technische inspectie van de Duitse spoorwegonderneming in München niet aanvaardt. Zo'n inspectie vindt niet plaats op de terugreis, want de Duitse spoorwegonderneming aanvaardt de eerder door haar Italiaanse collega uitgevoerde inspectie wel.

³⁰ Er zijn kleine ontwerpverschillen tussen de reflecterende platen in de Duitse en de Oostenrijkse bedrijfsvoorschriften, maar beide landen aanvaarden elkaars platen.

Foto 8 — Beklimming van de Oostenrijkse Alpen door goederentreinen op weg naar Brennersee



© Europese Rekenkamer, februari 2009.

58. Vooruitgang bij het opheffen van dergelijke beperkingen maakt in potentie verbeteringen in het trans-Europese vervoer mogelijk die van vergelijkbare omvang zijn als de prestatiewinst als gevolg van grote investeringen in infrastructuur (zie **tabel 4** voor een vergelijking op basis van prioritair project 1). Zulke vooruitgang zou eerder meer samenwerking tussen de lidstaten dan meer financiële investeringen in infrastructuur vergen.

TABEL 4

25 MINUTEN TIJDWINST EN 25 MINUTEN VERTRAGING IN PRIORITAIR PROJECT 1

25 minuten

De reistijd die wordt bespaard door de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn tussen Neurenberg en Ingolstadt (Duitsland) voor in totaal 2 336 miljoen euro (met EU-medefinanciering ten bedrage van 134 miljoen euro vanuit TEN-V)

De extra tijd die nodig is voor een technische inspectie van treinen die Italië binnenkomen bij station Brennersee aan de Oostenrijks-Italiaanse grens, omdat de Italiaanse spoorwegonderneming de reeds door de Duitse spoorwegonderneming op het vertrekpunt München uitgevoerde technische inspectie niet aanvaardt

59. Hoewel het bestaan van deze beperkingen op belangrijke corridors alom bekend is in de Europese spoorwegsector, is op Europees niveau geen studie voor alle belangrijke spoorwegassen beschikbaar waarin de problemen volledig worden beschreven, hun gevolgen worden gekwantificeerd en mogelijke oplossingen worden aangewezen.
60. Het opheffen van de systeembependingen op trans-Europese spoorwegassen vereist overeenstemming tussen de lidstaten. De pogingen om deze tot stand te brengen op Europees niveau zijn relatief nieuwe ontwikkelingen, aangezien vooruitgang in bilateraal verband van oudsher moeizaam verloopt. Er is een opvallende uitzondering, met enkele belangrijke successen, waarbij instellingen van lidstaten samenwerken ter verbetering van de vervoersprestaties op een spoorwegas (zie **tekstvak 14**). Vergelijkbare initiatieven zijn in ontwikkeling, vaak met steun van de door de Commissie benoemde coördinatoren, bijvoorbeeld in verband met de Brennercorridor.
61. De voortgang van één onderwerp is op Europees niveau ter hand genomen met de goedkeuring in 2008 van EU-wetgeving die is gericht op bevordering van de wederzijdse toelating van rollend materieel op nationale spoorwegnetten³¹.

³¹ Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap (PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1).

TEKSTVAK 14

IQC (DE INTERNATIONALE GROEP VOOR VERBETERING VAN DE KWALITEIT VAN HET SPOORWEGVERVOER IN DE NOORD-ZUIDCORRIDOR ROTTERDAM-GENUA)

Sinds 2003 werken Duitse, Nederlandse, Italiaanse en Zwitserse autoriteiten op het gebied van spoorwegvervoer samen aan de analyse en oplossing van problemen in de noord-zuidcorridor. Zij hebben enkele opmerkelijke resultaten geboekt, bijvoorbeeld wat betreft wederzijdse erkenning van machinisten en aanvaarding van goedkeuringsprocedures voor rollend materieel. In 2008 is een Europese economische belangengroep opgericht en een programmabeheerbureau geopend om het werk van de groep in goede banen te leiden. Er is een actieplan van veertien punten aangenomen, waarin de bevindingen van dit verslag worden weerspiegeld doordat de nadruk ligt op het belang van aspecten zoals de invoering van ERTMS, bedrijfsvoorschriften en certificering van treinpersoneel als belangrijke beperkingen voor het trans-Europese vervoer.

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

62. Door de medefinanciering van de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur heeft de EU bijgedragen tot het verschaffen van nieuwe mogelijkheden voor trans-Europees spoorwegvervoer. Er kunnen echter enkele maatregelen worden genomen teneinde een grotere meerwaarde voor het EU-geld te verkrijgen.
63. De prioritaire projecten vormen het belangrijkste mechanisme voor coördinatie en concentratie van financiële middelen. Het is daarom belangrijk dat de definitie van de prioritaire projecten een afspiegeling is van bestaande en voorziene behoeften. Ze zijn tot nu toe echter gedefinieerd op basis van een analyse van bestaande en verwachte verkeersstromen en vertegenwoordigen geen definitieve beschrijving van de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen (zie de paragrafen 19-24).

AANBEVELING 1

Met het oog op **een betere concentratie van de fondsen van de EU** dient de Commissie in de toekomst bij het overwegen van de definitie van prioritaire projecten:

- o met de lidstaten en de spoorweginstellingen samen te werken aan verbetering van de **kennis en de analyses** op Europees niveau met betrekking tot bestaande en verwachte spoorwegverkeersstromen;
- o de trans-Europese corridors te selecteren waarnaar aanzienlijke **bestaande of voorziene vraag** bestaat.

64. De gerichtheid van EU-investeringen in infrastructuur in het kader van TEN-V is belangrijk. De concentratie van TEN-V-medefinanciering op grensoverschrijdende baanvakken is verbeterd, maar er moet op dergelijke baanvakken in de onderzochte prioritaire projecten nog veel worden bereikt. De coördinatoren hebben een positieve bijdrage geleverd, al bestaat er wel behoefte aan een betere analyse van knelpunten. Aan de kant van de Commissie zaten er zwakke punten in de goedkeuringsprocedures voor projecten in het kader van het Cohesiefonds en is er ruimte voor verbetering van de selectieprocedures voor TEN-V-projecten (zie de paragrafen 25-38).

AANBEVELING 2

De Commissie dient:

- o ervoor te zorgen dat een gedegen analyse van de belangrijkste **knelpunten** in de prioritaire projecten beschikbaar is ter ondersteuning van besluiten over de besteding van TEN-V-middelen;
- o voort te bouwen op de rol die de coördinatoren tot nu toe gespeeld hebben en te overwegen meer **coördinatoren** te benoemen met verantwoordelijkheid voor andere prioritaire projecten;
- o te waarborgen dat de **procedures voor de goedkeuring van projecten krachtens het cohesiebeleid** degelijk zijn, in het bijzonder ten aanzien van de toetsing van technische kenmerken, en, gezien de aanzienlijke risico's van kostenoverschrijdingen, te waarborgen dat voorgestelde projecten grondig zijn voorbereid op basis van goede praktijken in de sector zoals die zijn gebleken bij projecten die op tijd en binnen de begroting zijn opgeleverd;
- o de kwaliteit van de kosten-batenanalyses ten behoeve van **selectieprocedures uit hoofde van TEN-V** te verbeteren.

- 65.** Door de EU medegefinancierde infrastructuurprojecten hebben de geplande infrastructuur volgens de specificaties opgeleverd en eenmaal voltooid nieuwe en verbeterde mogelijkheden voor spoorwegvervoer verwezenlijkt op belangrijke baanvakken in de prioritaire projecten. In veel gevallen zijn wijzigingen in de technische specificaties aangebracht onder invloed van omstandigheden die tijdens de aanleg aan het licht kwamen (zie de paragrafen 39-48).

AANBEVELING 3

De Commissie dient het voortouw te nemen bij het **bevorderen van de uitwisseling van kennis** en ervaring op het gebied van de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur onder projectfinanciers en daarbij voort te bouwen op ervaringen in het verleden, zoals het Netlipse-project.

66. Er zijn meetbare verbeteringen gerealiseerd op hogesnelheidslijnen voor reizigersdiensten die volledig functioneren zoals gepland. Het gebruik van conventionele baanvakken voor gemengd en goederenvervoer met EU-medefinanciering wordt echter beïnvloed door een groot aantal factoren die betekenen dat spoorwegdiensten nog niet geheel op het verwachte niveau worden uitgevoerd. Er bestaan nog altijd systeembeperkingen op het Europese spoorwegnet, vooral bij grensovergangen (zie de paragrafen 49-61).

AANBEVELING 4

De Commissie dient:

- o te overwegen in hoeverre meer waarde voor het EU-geld kan worden gecreëerd door meer nadruk te leggen op de **opheffing van praktische beperkingen** voor grensoverschrijdend spoorwegvervoer die niet per se verband houden met de infrastructuur;
- o de **samenwerking tussen de spoorweginstellingen van de lidstaten op corridorniveau** (zoals de samenwerkingsstructuur voor de corridor Rotterdam-Genua) aan te moedigen en te ondersteunen teneinde belemmeringen weg te nemen voor probleemloos spoorwegvervoer op bestaande infrastructuur.

Dit verslag werd door kamer II, onder voorzitterschap van de heer Morten LEVYSOHN, lid van de Rekenkamer, vastgesteld te Luxemburg op haar vergadering van 8 september 2010.

Voor de Rekenkamer



Vitor Manuel da SILVA CALDEIRA
President

Foto 9 — In Italië verplichte sluitlichten die moeten worden bevestigd aan de trein in station Brennersee



© Europese Rekenkamer, februari 2009.

SAMENVATTING VAN DE BELANGRIJKSTE EUROPESE WETGEVING MET BETREKKING TOT DE SPOORWEGSECTOR

		Wetgevingsbesluit	Wijzigingen	
Organen en markten	Ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap	Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap	Richtlijn 2001/12/EG Richtlijn 2004/51/EG Richtlijn 2007/58/EG	
	Europees Spoorwegbureau	Verordening (EG) nr. 881/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 tot oprichting van een Europees Spoorwegbureau	Verordening (EG) nr. 1335/2008	
	Vergunningverlening	Richtlijn 95/18/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen	Richtlijn 2001/13/EG Richtlijn 2004/49/EG	
	Toewijzing van de capaciteit van spoorweginfrastructuur en heffingen voor het gebruik van infrastructuur	Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering	Beschikking nr. 2002/844/EG Richtlijn 2004/49/EG Richtlijn 2007/58/EG	
	Regels voor staatssteun	Mededeling van de Commissie — Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen	(2008/C 184/07)	
Veiligheid (V) en interoperabiliteit (I)	—	Interoperabiliteit van het conventionele spoorwegstelsel	Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem	Richtlijn 2004/50/EG Richtlijn 2007/32/EG
		Interoperabiliteit van de trans-Europese hogesnelheidsspoorwegen	Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hogesnelheidsspoorwegsysteem	Richtlijn 2004/50/EG Richtlijn 2007/32/EG
		Interoperabiliteit van spoorwegstelsels binnen de gemeenschap	Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap	
	V	Spoorwegveiligheid	Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie van 13 juni 2007 betreffende het gebruik van een gemeenschappelijk Europees formaat voor veiligheids certificaten en aanvraagdOCUMENTEN overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad en betreffende de geldigheid van overeenkomstig Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad afgegeven veiligheids certificaten	Richtlijn 2008/110/EG

		Wetgevingsbesluit	Wijzigingen
Spoorwegpersoneel	Treinmachinisten	Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen	
	Mobiel personeel	Richtlijn 2005/47/EG van de Raad van 18 juli 2005 betreffende de overeenkomst tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake bepaalde aspecten van de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interopereerbare grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten	
Rechten van reizigers	Openbaredienstverplichtingen	Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad	
	Rechten van reizigers	Verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer	

TECHNISCHE SPECIFICATIES INZAKE INTEROPERABILITEIT

Categorie	Omschrijving	Referentie
Technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) voor hogesnelheidsspoorwegen (vastgesteld bij beschikking van de Commissie)	Subsysteem onderhoud	
	Besturing en seingeving	2002/731/EG
	Besturing en seingeving — Rectificatie	2002/732/EG
	Subsysteem infrastructuur	2002/733/EG
	Subsysteem energie	2002/735/EG
	Subsysteem rollend materieel	2002/734/EG
	Subsysteem exploitatie	2006/860/EG
	Subsysteem besturing en seingeving voor ERTMS — Wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG	2008/386/EG
Herziene TSI's voor hogesnelheidsspoorwegen (vastgesteld bij beschikking van de Commissie)	Subsysteem infrastructuur	2008/217/EG
	Subsysteem exploitatie, bijlage A, bijlage blz. 9	2008/231/EG
	Subsysteem rollend materieel Rollend materieel — Rectificatie	2008/232/EG
	Subsysteem energie	2008/284/EG
	Besturing en seingeving — Wijziging van bijlage A bij Beschikking 2002/731/EG van 30 mei 2002	2004/447/EG
	Besturing en seingeving — Wijziging van bijlage A bij Beschikking 2002/731/EG van 30 mei 2002 — Rectificatie	
	Besturing en seingeving — Wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/860/EG voor conventionele en hogesnelheidsspoorwegsystemen	2007/153/EG

Categorie	Omschrijving	Referentie
TSI's voor conventionele spoorwegen (vastgesteld bij beschikking van de Commissie/verordening)	Telematicatoepassingen voor goederenvervoer	2006/62/EG
	Geluidsemissies van conventioneel rollend materieel	2006/66/EG
	Besturing en seingeving	2006/679/EG
	Besturing en seingeving	2009/561/EG
	Subsysteem besturing en seingeving voor ERTMS — Wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG	2006/860/EG
	Subsysteem besturing en seingeving voor ERTMS — Wijziging van bijlage A bij Beschikking 2006/679/EG en bijlage A bij 2006/860/EG	2008/386/EG
	Rollend materieel — goederenwagens — wijziging van Beschikkingen 2006/861/EG en 2006/920/EG	2006/861/EG 2009/107/EG
	Exploitatie en beheer van het treinverkeer — bijlage blz. 5: wijziging van Beschikking 2006/861/EG en Beschikking 2006/920/EG, bijlage blz. 9	2006/920/EG 2009/107/EG
	Implementatieplan voor ERTMS	2009/561/EG
Transversale TSI's (conventionele en hogesnelheidsspoorwegen) (vastgesteld bij beschikking van de Commissie)	Veiligheid in spoorwegtunnels	2008/163/EG
	Personen met beperkte mobiliteit	2008/164/EG

LIJST VAN PRIORITAIRE TEN-V-PROJECTEN

„Essen-projecten” (richtsnoeren voor TEN-V van 1996)	Prioritaire projecten (richtsnoeren voor TEN-V van 2004)
Hogesnelheidstrein/gecombineerd vervoer Noord-Zuid: Neurenberg-Erfurt-Halle/Leipzig-Berlijn. Brenner-as: Verona-München	PP1 Spoorwegas Berlijn-Verona/Milaan-Bologna-Napels-Messina-Palermo
Hogesnelheidstrein (Parijs-Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen)	PP2 Hogesnelheidsspoorwegas Parijs-Brussel/Brussel-Keulen-Amsterdam-Londen
Hogesnelheidstrein Zuid: Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier; Madrid-Vitoria-Dax	PP3 Hogesnelheidsspoorwegas Lissabon/Porto-Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier; Madrid-Vitoria-Dax-Bordeaux-Tours
Hogesnelheidstrein Oost	PP4 Hogesnelheidsspoorwegas Oost
Betuwelijn	PP5 Betuwelijn
Hogesnelheidstrein/gecombineerd vervoer: Lyon-Triëst	PP6 Spoorwegas Lyon-Triëst-Divača/Koper/Divača-Ljubljana-Boedapest-Oekraïense grens
	PP8 Multimodale as Portugal/Spanje-Rest van Europa
Conventionele spoorverbinding Cork-Dublin-Belfast-Stranraer	PP9 Spoorwegas Cork-Dublin-Belfast-Stranraer
Vaste verbinding Øresund	PP11 Vaste verbinding Øresund
Noordse driehoek (spoor)wegenas	PP12 Noordse driehoek (spoor)wegenas
Hoofdverbinding westkust	PP14 Hoofdverbinding westkust
	PP16 Goederenspoorwegas Sines/Algeciras-Madrid-Parijs
	PP17 Spoorwegas Parijs-Straatsburg-Stuttgart-Wenen-Bratislava
	PP19 Interoperabiliteit van het hogesnelheidstreinverkeer op het Iberisch schiereiland
	PP20 Spoorwegas Fehmarn Belt
	PP22 Spoorwegas Athene-Sofia-Boedapest-Wenen-Praag-Neurenberg/Dresden
	PP23 Spoorwegas Gdansk-Warschau-Brno/Bratislava-Wenen
	PP24 Spoorwegas Lyon/Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
	PP26 Spoorweg-/autowegas Ierland/Verenigd Koninkrijk/Europees continent
	PP27 Spoorwegas „Rail Baltica”: Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
	PP28 „Eurocaprail” op de spoorwegas Brussel-Luxemburg-Straatsburg
	PP29 Spoorwegas in de Ionisch-Adriatische intermodale corridor

VOOR DE CONTROLE GESELECTEERDE GEDEELTEN VAN DE DOOR DE EU MEDEGEFINANCIERDE INFRASTRUCTUUR

1. Er is een steekproef van 21 gedeelten van de spoorweginfrastructuur die is medegefinancierd door de EU (en bijbehorende financieringsbesluiten) geanalyseerd. Deze gedeelten bevonden zich in acht van de prioritaire projecten (1, 2, 3, 5/24, 6, 4/17, 19 en 23). Details van de steekproef staan in de volgende tabel.
2. De steekproef bestreek een groot deel van de EU-investeringen in spoorweginfrastructuur. Bij elkaar vertegenwoordigt de steekproef een waarde van in totaal 8 683 miljoen euro (1 613 miljoen euro uit TEN-V en 7 070 miljoen euro uit Cohesiefonds, ISPA en EFRO). Dat komt overeen met 77 % van alle EU-medefinancieringsinvesteringen voor de betrokken prioritaire projecten en 36 % van de totale investeringen daarin.
3. De geselecteerde gedeelten betroffen voor zover mogelijk:
 - o baanvakken die (bijna) waren voltooid,
 - o grensoverschrijdende baanvakken en knelpunten,
 - o belangrijke reizigers- en goederencorridors (die enigszins samenvielen met ERTMS-corridors),
 - o verbindingen tussen lidstaten van EU-15 en van EU-10,
 - o baanvakken met particuliere financiering,
 - o baanvakken met grote Alpentunnels.

GEDEELTEN VAN PRIORITAIRE PROJECTEN, MEDEGEFINANCIERD UIT TEN-V, COHESIEFONDS (CF) OF EFRO, DIE ZIJN ONDERZOCHT VOOR DE CONTROLE

		Lijnen voor reizigersvervoer	Lijnen voor gemengd vervoer	Lijnen voor goederenvervoer
Voltooidede gedeelten	In dienst gesteld	Berlijn Centraal Station (DE) (TEN-V) Frankfurt-Keulen (DE) (TEN-V) Neurenberg-Ingolstadt (DE) (TEN-V) TGV Est fase 1 (FR) (TEN-V) Madrid-Valladolid (ES) (CF, EFRO, TEN-V) Madrid-Barcelona (ES) (CF, TEN-V) HSL Zuid (NL) (TEN-V)	Pioltello-Treviglio (IT) (TEN-V) Raca-Trnava-Piestany (SK) (CF) Rome-Napels (IT) (EFRO, TEN-V) Messina-Patti (IT) (EFRO)	Betuwelijn (NL) (TEN-V)
	In afwachting van indienstelling		Perpignan-Figueras (FR, ES) (TEN-T) Bologna-Firenze (IT) (TEN-T)	
Gedeelten in aanbouw		Madrid-Levante (ES) (CF, EFRO, TEN-V)	Karlsruhe-Basel (DE) (TEN-V) Kufstein-Innsbruck (AT) (TEN-V) Linz-St Polten (AT) (TEN-V) Warschau-Gdynia (PL) (CF)	
Gedeelten in planning- en verkennende fase			Brennertunnel (AT, IT) (TEN-V) Lyon-Turijntunnel (FR, IT) (TEN-V)	

**DOOR DE COMMISSIE BENOEMDE COÖRDINATOREN
VOOR PRIORITAIRE PROJECTEN PER JUNI 2010**

Prioritair project	Coördinator
1	Pat Cox
3	Carlo Secchi
6	Laurens Jan Brinkhorst
17	Péter Balázs
19	Carlo Secchi
22	Gilles Savary
27	Pavel Telička
Invoering ERTMS	Karel Vinck

VOOR DE CONTROLE BEOORDEELDE TRAJECTEN VAN DE DOOR DE EU MEDEGEFINANCIERDE INFRASTRUCTUUR: STAND VAN ZAKEN WAT BETREFT AANLEG EN GEBRUIK

		Gereed voor gebruik			Mate van gebruik				
		Aanleg voltooid	In uitvoering	Beschikbaar voor gebruik	Volledig in gebruik	Volledig gebruik verwacht	In afwachting van andere ontwikkelingen in het vervoersnetwerk	Volledige benutting op korte tot middellange termijn onwaarschijnlijk	Pas op langere termijn gereed
Goederen	Betuwelijn	✓		✓			✓		
Baanvakken voor (conventioneel) gemengd vervoer	Lyon-Turijntunnel		✓						✓
	Brennertunnel		✓						✓
	Warschau-Gdansk		✓			✓			
	Linz-St Polten		✓			✓			
	Kufstein-Innsbruck		✓				✓		
	Karlsruhe-Basel		✓			✓			
	Bologna-Florence	✓						✓	
	Perpignan-Figueras	✓					✓		
	Messina-Patti	✓		✓				✓	
	Rome-Napels	✓		✓				✓	
	Raca-Trnava-Piestany	✓		✓				✓	
	Pioltello-Treviglio	✓		✓				✓	
	Baanvakken alleen voor reizigersvervoer	Madrid-Levante		✓			✓		
HSL Zuid		✓		✓		✓			
Madrid-Barcelona		✓		✓	✓				
Madrid-Valladolid		✓		✓	✓				
TGV Est (fase 1)		✓		✓	✓				
Neurenberg-Ingolstadt		✓		✓	✓				
Frankfurt-Keulen		✓		✓	✓				
Berlijn Centraal Station		✓		✓	✓				

OVERZICHT VAN TIJDENS DE CONTROLE WAARGENOMEN SYSTEEMBEPERKINGEN BIJ GRENDOVERGANGEN OP TRANS-EUROPESE SPOORWEGASSEN

SPOORBREEDTE

1. De meeste spoorwegen in de Europese Unie werken op de normaalspoorbreedte van de UIC¹. Een belangrijke uitzondering is het traditionele spoorwegnet in Spanje, dat een grotere spoorbreedte heeft. Het verschil in spoorbreedte betekent dat alleen reizigers-treinen die zijn uitgerust met speciale technologie waarmee de spoorbreedte kan worden ingesteld, van Frankrijk naar Spanje (en vice versa) kunnen rijden; alle andere treinen moeten bij de grens stoppen. De lading van grensoverschrijdende goederentreinen wordt gelost en in een andere trein geladen, tenzij de assen van de wagons worden verwisseld in speciale inrichtingen (zie **foto 6**). Er wordt vooruitgang geboekt bij de oplossing van dit probleem door investeringen in infrastructuur (dit geldt voor vier onderzochte baanvakken van de prioritaire projecten 3 en 19):
 - o het AVE-net van hogesnelheidstreinen voor reizigersvervoer in Spanje wordt aangelegd met de UIC-normaalspoorbreedte en moet volgens plan tussen Perpignan en Figueras en tussen Irun en Hendaye aansluiten op het Franse net;
 - o op punten waar de UIC-spoorbreedte aansluit op de Iberische spoorbreedte in het Spaanse net, wordt de interoperabiliteit ondersteund met spoorbreedtwisselinstallaties, bijvoorbeeld bij station Chamartin in Madrid en bij Medina del Campo.

¹ Union international de chemins de fer (Internationale Spoorwegunie).

RIJSTROOM

2. De interoperabiliteit van sommige nationale spoorwegstelsels blijft problematisch omdat de elektriciteitstoevoer naar de spoorwegen van aangrenzende lidstaten volgens verschillende technische normen werkt, wat tot complicaties bij grensovergangen leidt (zie **tekstvak A**). Gezien de aanzienlijke kosten en technische uitdagingen zal het probleem waarschijnlijk niet volledig zijn op te lossen met investeringen in een nieuwe infrastructuur voor de energievoorziening op nationaal niveau en wordt in de praktijk voor pragmatische benaderingen gekozen. Waar energiesystemen niet interoperabel zijn, gebeurt bijvoorbeeld het volgende:
 - o treinen die geschikt zijn voor één stroomsysteem moeten bij de grens stoppen om van locomotief te wisselen, wat minimaal circa 15 minuten rangeren betekent, alsmede het risico van cumulatieve verdere vertragingen;

- o spoorwegondernemingen investeren in locomotieven die op meer dan één stroomsysteem kunnen rijden;
- o er wordt gebruikgemaakt van diesellocomotieven, die weliswaar nog algemeen in gebruik zijn maar worden beschouwd als minder efficiënt en ook als ongewenst vanuit het oogpunt van schone energie.

TREINLENGTE

3. De lengte van de treinen die op nationale spoorwegnetten worden toegelaten is niet altijd gelijk, zelfs niet in een en dezelfde trans-Europese corridor. Lengtebeperkingen worden vaak opgelegd op grond van kenmerken van de infrastructuur, zoals de beschikbaarheid van inhaalsporen, scherpe bochten in de lijn of de aanwezigheid van steile hellingen (zoals in de trajecten over de Alpen). Treinen in Frankrijk mogen bijvoorbeeld tot 600 meter lang zijn, terwijl in Spanje maar een lengte van 450 meter is toegestaan (prioritair project 3). Nog afgezien van het spoorbreedteverschil aan de grens tussen deze landen, is het dus ofwel zo dat er aan de Franse kant treinen rijden van slechts 450 meter lang, of het kost tijd, als er in Frankrijk langere treinen van en naar de grens rijden, om treinen te splitsen en opnieuw samen te stellen met het risico van extra vertraging aan de grens.

VOORBEELDEN VAN INTEROPERABILITEIT VAN RIJSTROOMTOEVOERSYSTEMEN

De rijstroomtoevoersystemen van Duitsland en Oostenrijk zijn verenigbaar en leveren geen interoperabiliteitsprobleem op voor locomotieven die geschikt zijn voor één systeem, terwijl de Nederlandse en Duitse systemen (prioritair project 5) niet interoperabel zijn, evenmin als de Oostenrijkse en Italiaanse (prioritair project 1). Dit is een van de bronnen van complicaties bij grensovergangen zoals Brennersee.

TREINBEÏNVLOEDINGS- EN SEINSYSTEMEN

4. Er bestaan op het ogenblik meer dan twintig afzonderlijke treinbeïnvloedings- en seinsystemen in de Europese Unie die niet interoperabel zijn en dit betekent een belangrijke belemmering voor de trans-Europese interoperabiliteit. ERTMS moet bijdragen aan de totstandbrenging van een naadloos Europees spoorwegstelsel door de plaats in te nemen van de verschillende nationale treinbeïnvloedingssystemen in Europa. Het maakt ook spoorwegvervoer met hoge snelheden, meer capaciteit op spoorlijnen en een grotere veiligheid mogelijk. ERTMS bestaat uit twee basiscomponenten: het European Train Control System (ETCS), een automatisch treinbeïnvloedingssysteem dat de bestaande nationale systemen kan vervangen, en GSM-R, een radiosysteem voor spraak- en datacommunicatie tussen het spoor en de trein. De lidstaten zijn een Europees implementatieplan voor ERTMS overeengekomen², maar gezien de huidige plannen zal die implementatie lange tijd in beslag nemen omdat zij vaak wordt gekoppeld aan de termijn waarop bestaande treinbeïnvloedingssystemen moeten worden vernieuwd. Tijdens de invoeringsfase, wanneer ERTMS nog niet operationeel is langs de gehele corridor en sommige baanvakken alleen nog worden bediend door het bestaande systeem, zullen locomotieven moeten zijn uitgerust met zowel ERTMS als de bestaande systemen, wat inhoudt dat de installatie- en onderhoudskosten voor de spoorwegonderneming hoger uitvallen. Dit zal met name het goederenvervoer treffen, omdat goederenlocomotieven gewoonlijk op een breder scala van routes moeten werken.

² Beschikking 2009/561/EG van de Commissie van 22 juli 2009 tot wijziging van Beschikking 2006/679/EG met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem (het „Europees implementatieplan“) (Kennisgeving C(2009) 5607 def.).

VERSCHILLEN IN BEDRIJFSVOORSCHRIFTEN

5. Elke lidstaat heeft zijn eigen bedrijfsvoorschriften voor het verkeer op zijn nationale spoorwegnet (vergelijkbaar met de verkeersregels voor het wegverkeer). Hierin worden de belangrijkste elementen van veiligheidsvoorzieningen op treinen voorgeschreven en is bepaald hoe machinisten zich in alle mogelijke verkeersomstandigheden moeten gedragen. In sommige gevallen hebben buurlanden globaal dezelfde bedrijfsvoorschriften en aanvaarden zij de bedrijfspraktijken van hun bureaus in zoverre dat er treinen tussen beide landen mogen rijden zonder dat ze aan de grens hoeven te stoppen als gevolg van verschillende voorschriften (voorbeelden zijn Duitsland en Oostenrijk). In veel andere gevallen betekenen de verschillen in bedrijfsvoorschriften tussen naburige spoorwegnetten echter dat treinen niet van het ene naar het andere net kunnen rijden zonder bij de grens te stoppen voor aanpassingen (bijvoorbeeld in verband met verschillende voorschriften voor sluitseinen, aantallen machinisten, brandblussers e.d.) of om van locomotief te wisselen (zie **tekstvak 13**). Hoewel deze aanpassingen aan de grens op zichzelf geen grote vertragingen met zich meebrengen, leidt het feit dat treinen moeten stoppen bij grensovergangen wel tot complicaties voor het verkeersbeheer en tot het risico van verdere cumulatieve vertraging.

WEDERZIJDSE AANVAARDING VAN ROLLEND MATERIEEL

6. Rollend spoorwegmaterieel moet worden onderworpen aan technische keuringen voordat het wordt toegelaten voor gebruik op de spoorweginfrastructuur (een proces dat homologatie wordt genoemd). Deze keuringen worden uitgevoerd per lidstaat (door de nationale instantie voor spoorwegveiligheid) en hebben betrekking op de eigen infrastructuur van die lidstaat. Na goedkeuring worden voor het geïnspecteerde materieel certificaten afgegeven. Voordat locomotieven of wagons op het spoorwegnet van meer dan één lidstaat mogen rijden, moeten zij normaal gesproken in elk van die landen de homologatieprocedure ondergaan. Dit kan een langdurig en soms kostbaar proces zijn. Daarom is het, in het belang van de bevordering van de toegang tot het Europese spoorwegnet in het algemeen, wenselijk dat rollend materieel dat is goedgekeurd in één lidstaat kan worden aanvaard op het spoorwegnet van een andere lidstaat. Dit is niet altijd het geval en treinen met locomotieven die niet zijn goedgekeurd voor gebruik in het buurland moeten aan de grens stoppen om van locomotief te wisselen (ook al zijn er verder geen interoperabiliteitsproblemen of andere beperkingen). Er worden op het niveau van de Europese Unie maatregelen genomen om de situatie te verbeteren³.

³ Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap.

CERTIFICERING VAN TREINPERSONEEL

7. Het is belangrijk dat de communicatie tussen de treinbemanning en de verkeersleidingscentra doeltreffend kan plaatsvinden en dat de bemanningen de treinen kunnen besturen volgens de bedrijfsvoorschriften. Het beleid in dezen is betrekkelijk eenvoudig voor treinen die op het spoorwegnet van maar één lidstaat rijden. Voor trans-Europese routes, waarop treinen de grenzen tussen nationale netten overschrijden, is de situatie echter gecompliceerder omdat de treinbemanning mogelijk verschillende talen moet kunnen spreken en gecertificeerd moet zijn voor het rijden volgens de bedrijfsvoorschriften van meer dan één lidstaat. Het vervangen van de bemanning is dan ook nog een reden waarom treinen moeten stoppen bij de grens. Spoorwegondernemingen delen hun trans-Europese diensten vaak pragmatisch in, zodat de wisselingen van bemanningen gelijktijdig plaatsvinden met andere handelingen die aan de grens noodzakelijk zijn, zoals een wisseling van locomotief, de overdracht van treinen aan een andere spoorwegonderneming en andere factoren als gevolg van verschillen in bedrijfsvoorschriften. De wisseling van bemanning wordt ook zo gepland dat het personeel binnen één werkdag naar huis kan terugkeren. In gevallen waarin trans-Europese diensten grensoverschrijdingen zonder stoppen vereisen, bijvoorbeeld reizigersdiensten met hogesnelheidstreinen, zullen echter oplossingen moeten worden gevonden voor de opleiding en certificering van treinpersoneel (zie **tekstvak B**). Er worden op het niveau van de Europese Unie maatregelen genomen om de situatie te verbeteren⁴.

⁴ Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 51).

GRENDOVERSCHRIJDENDE OPLOSSINGEN VOOR CERTIFICERING VAN TREINPERSONEEL

Op de hogesnelheidslijn [Parijs-Londen](#), onderdeel van prioritair project 2, is een gemeenschappelijke woordenlijst overeengekomen tussen de Franse en Britse spoorweginstanties, zodat speciaal opgeleide machinisten de hele reis kunnen maken.

Voor het baanvak tussen [Mannheim en Metz](#) van prioritair project 4, van oudsher een gecompliceerd grensoverschrijdend traject, is een apart opleidingsprogramma overeengekomen voor speciale certificering van Duits en Frans treinpersoneel.

TECHNISCHE EN COMMERCIËLE INSPECTIES

8. Er zijn twee belangrijke redenen waarom technische en commerciële inspecties worden uitgevoerd. Ten eerste wordt in sommige nationale regelingen voor treindiensten over lange afstanden een maximuminterval voorgeschreven voor dergelijke controles die gericht zijn op het waarborgen van de veiligheid van de trein (bijvoorbeeld maximaal 700 km in Italië). Er is echter één geval waargenomen waarin de inspecties op een grensstation ook moesten worden uitgevoerd midden in reizen waarvan de totale lengte minder was dan het voorgeschreven maximum. Ten tweede dragen verschillende spoorwegondernemingen die als commerciële partners bij grensoverschrijdende spoorwegdiensten optreden (met name voor goederenvervoer), gewoonlijk de verantwoordelijkheid voor de trein op de verschillende nationale spoorwegnetten en dragen ze die over bij de grensstations. Van oudsher voeren beide spoorwegondernemingen daarbij hun eigen technische en commerciële inspecties uit, waardoor in wezen dezelfde inspectie twee keer plaatsvindt. In één geval is geconstateerd dat spoorwegondernemingen uit verschillende lidstaten samen overeenstemming probeerden te bereiken over de aanvaarding van elkaars inspecties. Een dergelijke overdracht „in goed vertrouwen” kan tijdswinst opleveren bij grensstations (zie **tekstvak C**). Er worden op het niveau van de Europese Unie maatregelen genomen om de situatie te verbeteren op basis van Richtlijn 2008/57/EG.

OVERDRACHT IN GOED VERTROUWEN IN BRATISLAVA VYCHOD

Voor de overdracht van treinen in het grensstation Bratislava Vychod placht zowel de Oostenrijke als de Slowaakse spoorwegonderneming een technische en commerciële inspectie uit te voeren, die in beide gevallen ten minste 30 minuten duurde. Om aan deze onnodige vertraging een eind te maken wordt nu gewerkt aan een regeling waarbij de inspecties die door de ene spoorwegonderneming zijn uitgevoerd worden aanvaard door de andere, wat een potentiële tijdswinst van 30 minuten oplevert.

REAL-TIME VERKEERSBEHEER

9. Real-time verkeersbeheer is vooral van belang voor baanvakken met een hoog congestierisico, zoals knelpunten en grensovergangen waar veel trans-Europese treinen moeten stoppen. Tot de voorbeelden in de onderzochte prioritaire projecten behoren de Nederlands-Duitse grens bij Emmerik en de Oostenrijks-Italiaanse grens bij Brennersee (zie **foto 7**). Congestie kan op deze locaties optreden wanneer treinen niet op tijd aankomen om het hun toegewezen tijdvenster voor het betreden van het naburige spoorwegnet te benutten en daardoor moeten wachten op de toewijzing van een nieuw tijdvenster. Kennis van de werkelijke locaties van treinen en communicatie tussen de verkeersleiders van naburige netten zijn belangrijk om zulke omstandigheden beheersbaar te houden. Communicatiemiddelen hoeven niet ingewikkeld te zijn (zo zijn de contacten tussen Nederlandse en Duitse verkeersleiders naar verluid verbeterd door het gebruik van telefoon en e-mail). Hoewel er nog geen doeltreffende interfaces op basis van IT bestaan voor de integratie van nationale verkeersbeheersystemen, zijn er enkele projecten in ontwikkeling voor verbetering van de real-time informatie die voor spoorwegondernemingen beschikbaar is over de voortgang van hun treinen (zie **tekstvak D**).

EUROPTIRAILS

Het programma Europtirails (een verantwoordelijkheid van RailNetEurope sinds 2007) maakt het mogelijk real-time onlinetoezicht op het Europese spoorwegverkeer uit te oefenen en zo te laten zien waar passende maatregelen voor kwaliteitsverbetering zouden kunnen worden ontwikkeld. Het zou ook de basis kunnen verschaffen voor prestatiebeoordelingen, bijvoorbeeld door de geplande met de werkelijke reistijden te vergelijken.

ANTWOORDEN VAN DE COMMISSIE

SAMENVATTING

II. Eerste streepje

De Commissie is het ermee eens dat de definitie van de prioritaire projecten niet gebaseerd is op een analyse van de werkelijke en verwachte verkeersstromen. Er zij echter op gewezen dat dergelijke studies wel uitgevoerd zijn, zowel voor individuele projecten als voor het netwerk, maar nog niet tot sluitende resultaten hebben geleid en dus nog niet konden worden gebruikt.

De Commissie is van oordeel dat het waarschijnlijk bijzonder moeilijk zal zijn om een definitieve beschrijving van de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen op te stellen omdat ze voortdurend in ontwikkeling zijn door migratie, handelspatronen en de geopolitieke context. De Commissie deelt ook de mening dat de definitie van het belangrijkste netwerk gebaseerd moet zijn op objectieve criteria. Daarom moeten ook in de toekomst prioritaire projecten gebaseerd zijn op politieke overeenstemming tussen de Raad en het Europees Parlement, maar moet nog meer gebruik worden gemaakt van de beste beschikbare informatie.

II. Tweede streepje

De Commissie is verheugd dat de Rekenkamer erkent dat de TEN-V-medefinanciering op grensplaatsen en het werk van de coördinatoren zijn verbeterd. Zij bevestigt dat de analyse van knelpunten verder moet worden verbeterd en zal hier werk van maken.

De Commissie is van mening dat de procedures voor het goedkeuren van projecten betrouwbaar zijn, vooral nu zij grondig zijn herzien voor de programmeringsperiode 2007-2013. Deze procedures zijn aanzienlijk versterkt door de integratie van het Cohesiefonds in de programmering en door specifieke maatregelen ter verbetering van de voorbereiding van projecten, de documentatie en de kwaliteit van de beoordelingen van de Commissie.

II. Derde streepje

De Commissie is verheugd over deze positieve beoordeling van de resultaten van de uit het TEN-V en het Cohesiefonds medegefinancierde projecten. Zij benadrukt dat de Rekenkamer in alinea 47 verklaart dat kostenoverschrijdingen geen gevolgen hebben voor de EU-begroting omdat de bijdrage van de EU bij het begin van het project is vastgesteld.

II. Vierde streepje

De Commissie deelt het standpunt van de Raad dat meetbare verbeteringen tot stand zijn gebracht op lijnen die zijn gereserveerd voor reizigersvervoer met hoge snelheden. Zij maakt werk van een verbetering van de situatie op conventionele spoorlijnen voor gemengd goederen- en reizigersvervoer.

III. Eerste streepje

De Commissie onderhoudt al nauwe contacten met de lidstaten en de spoorweginstellingen en zal ook in de toekomst nauw met hen blijven samenwerken. In het kader van haar aan de gang zijnde raadpleging van belanghebbenden over de TEN-V-richtsnoeren verzamelt de Commissie input over de manier waarop de trans-Europese corridors waarnaar belangrijke vraag bestaat of wordt verwacht, het best tot stand kunnen worden gebracht.

III. Tweede streepje

De Commissie is het ermee eens dat de coördinatoren een cruciale rol spelen en heeft op 8 juni 2010 drie nieuwe coördinatoren benoemd, waardoor hun totaal nu op negen komt.

De Commissie beaamt ook dat een verdere analyse van knelpunten noodzakelijk is en zal hier werk van blijven maken. De Europese coördinatoren hebben de knelpunten geanalyseerd van de prioritaire projecten waarvoor zij verantwoordelijk zijn. De Commissie heeft ook verslag uitgebracht over de knelpunten in haar jaarverslagen.

ANTWOORDEN VAN DE COMMISSIE

INLEIDING

III. Derde streepje

De Commissie is overtuigd van de degelijkheid van de goedkeuringsprocedures voor projecten in het kader van het cohesiebeleid voor de programmeringsperiode 2007-2013. De Commissie blijft voortwerken aan de verbetering van deze procedures en besteedt aanzienlijke middelen aan de verbetering van de projectvoorbereiding.

De Commissie stelt met genoeg vast dat de Raad erkent dat verbeteringen zijn aangebracht aan de TEN-V-selectieprocedures; zij beaamt dat de kwaliteit van de kosten-batenanalyses nog kan worden verbeterd. Het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V maakt hier verder werk van. Aangezien het aandeel van de medefinanciering uit het TEN-V voor elk project beperkt is in vergelijking met de financiering door de lidstaten, is het echter logisch dat de lidstaten de analyse van de kosten en baten op zich nemen, met name omdat bijna alle gegevens en informatie van hen afkomstig zijn.

III. Vierde streepje

De Commissie erkent het belang van de uitwisseling van informatie tussen projectpromotoren. Het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V zal deze informatie-uitwisseling vergemakkelijken door tijdens zijn regelmatige workshops met de huidige en potentiële begunstigen overleg te organiseren over beste praktijken en kennisuitwisseling tussen alle projectpromotoren, met name in de spoorwegsector.

III. Vijfde streepje

Door technische specificaties voor interoperabiliteit vast te stellen heeft de Commissie reeds inspanningen geleverd om deze „praktische beperkingen” op te heffen; zij zal dit ook in de toekomst blijven doen. Ook de Europese coördinatoren leveren bijzondere inspanningen op dit gebied.

11, voetnoot 6

Als de Commissie in haar documenten cijfers met betrekking tot investeringen vermeldt, baseert zij zich op de informatie die door de lidstaten is verstrekt. De Commissie heeft grote inspanningen geleverd om de kwaliteit van de financiële gegevens te verbeteren. De informatie in het verslag van de Commissie van juni 2010 was dan ook aanzienlijk beter dan in vorige verslagen.

14.

De Commissie benadrukt dat projecten in het kader van het Cohesiefonds vóór 2007 project per project en overeenkomstig de beschikbare begrotingskredieten werden goedgekeurd. De rechtsgrondslag voor de prioritaire projecten was pas van toepassing na 2004.

ANTWOORDEN VAN DE COMMISSIE

OPMERKINGEN

22.

Volgens de Commissie bedoelt de Rekenkamer met „de prioritaire projecten vormen geen definitieve beschrijving van de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen” dat er algemene overeenstemming dient te worden bereikt over wat de belangrijkste assen zijn, en dat deze overeenstemming in de loop van de tijd zo stabiel mogelijk moet blijven.

De Commissie is van mening dat het waarschijnlijk bijzonder moeilijk zal zijn een definitieve beschrijving te geven van de belangrijkste trans-Europese spoorwegassen omdat ze constant in ontwikkeling zijn door migratie, handelspatronen en de geopolitieke context. De Commissie deelt echter ook de mening dat de definitie van het belangrijkste netwerk gebaseerd moet zijn op objectieve criteria. Daarom moeten ook in de toekomst de prioritaire projecten gebaseerd zijn op politieke overeenstemming tussen de Raad en het Europees Parlement, maar moet nog meer gebruik worden gemaakt van de beste beschikbare informatie.

22. Derde streepje

De Commissie erkent dat de verbindingen met sommige belangrijke zeehavens niet zijn opgenomen in de lijst van prioritaire projecten, maar benadrukt dat vele dat wel zijn. In het kader van haar herziening van de TEN-V heeft de Commissie op 4 mei 2010 een werkdocument opgesteld waarin de methode voor het identificeren van het toekomstig TEN-V-netwerk is vastgesteld. Dit moet voorkomen dat de door de Rekenkamer beschreven situatie zich in de toekomst opnieuw zou voordoen.

Tekstvak 4

De Commissie erkent dat de ERTMS-corridors niet voor 100 % samenvallen met de prioritaire projecten. ERTMS omvat bepaalde eisen waaraan zowel de infrastructuur als het rollend materieel moeten voldoen. De procedure voor de herziening van de TEN-V is ontworpen om dit probleem op te lossen, en een van de mogelijkheden die worden overwogen, is de ERTMS-corridors rechtstreeks op te nemen in de prioritaire projecten.

Voor zover de Commissie begrijpt, zullen de Poolse autoriteiten eind 2010 een financieringsaanvraag indienen voor het gedeelte van de Poolse noord-zuid van Warschau tot Gdyna, zal deze aanvraag ERTMS omvatten en zal de indicatieve totale kostprijs ervan 386 miljoen euro bedragen.

23.

De Commissie beaamt dat de definitie van prioritaire projecten voor verbetering vatbaar is. Dit probleem wordt aangepakt via de herziening van de TEN-V.

24.

De Commissie is het ermee eens dat de definitie van de prioritaire projecten niet gebaseerd is op een analyse van de werkelijke en verwachte verkeersstromen. Er zij echter op gewezen dat dergelijke studies wel uitgevoerd zijn, zowel voor individuele projecten als voor het netwerk, maar nog niet tot sluitende resultaten hebben geleid en dus nog niet konden worden gebruikt.

ANTWOORDEN VAN DE COMMISSIE

De Commissie erkent de door de Rekenkamer vermelde noodzaak om het TEN-V-beleid te herzien. Deze herziening vindt momenteel plaats en omvat een onderzoek van de methode voor het definiëren van het toekomstige TEN-V-netwerk.

29.

De Commissie is van mening dat EU-financiering een grote invloed heeft gehad op alle delen van het TEN-V die de Rekenkamer in het kader van deze audit onder de loep heeft genomen. De financiering heeft onder meer geleid tot een verbetering van de origineel geplande projecten of tot een beperking van de risico's van de projecten.

30.

De Commissie is van mening dat veel spoorwegprojecten in landen die onder het Cohesiefonds vallen, gewoon niet zouden worden uitgevoerd zonder de substantiële EU-medefinanciering uit het Cohesiefonds of het EFRO, waaronder ook grensoverschrijdende delen. De medefinanciering van de EU verbetert dus de toegankelijkheid en de prestaties voor alle gebruikers. Het is noodzakelijk voorrang te geven aan technisch en economisch volwassen projecten die uitvoerbaar zijn binnen de programmeringsperiode, zodat zij niet kunnen de begunstigden deze fondsen verliezen.

De definitie van grote projecten in artikel 39 van Verordening (EG) nr. 1083/2006 is gewijzigd zodat de lidstaten gemakkelijker aanvragen kunnen indienen voor grote grensoverschrijdende projecten.

33.

De Commissie beaamt dat de analyse van knelpunten verder moet worden verbeterd en zal hier werk van maken. De Europese coördinatoren hebben de knelpunten in de prioritaire projecten waarvoor zij verantwoordelijk zijn, geanalyseerd. De Commissie heeft ook verslag over de knelpunten uitgebracht in haar jaarverslagen.

34.

Voor de periode 2007-2013 heeft de Commissie haar goedkeuringsprocedures voor grote projecten met medefinanciering uit het EFRO en het Cohesiefonds verbeterd. Grote projecten die in de periode 2000-2006 medefinanciering hebben ontvangen uit het Cohesiefonds, werden om begrotingsredenen vaak deel per deel goedgekeurd. In die zin is het mogelijk dat de kwaliteit van de voorbereiding van de individuele delen geen weerspiegeling is van de kwaliteit van de voorbereiding en ontwikkeling van de volledige as.

35.

Intern overleg tussen de betrokken diensten van de Commissie was en is nog steeds een cruciaal element in de beoordelings- en goedkeuringsprocedure.

In de programmeringsperiode 2007-2013 heeft de Commissie Jaspers opgericht, dat technische bijstand verleent aan de nieuwe lidstaten teneinde de kwaliteit van de projecten in een vroeg stadium te helpen verbeteren. De Commissie heeft ook een contract met externe deskundigen gesloten om technisch advies te verlenen tijdens de beoordeling van grote projecten.

Gezamenlijk beheer betekent dat het de verantwoordelijkheid van de projectpromotor is om de technische specificaties van projecten goed te definiëren. De vaststelling van technische specificaties (zie bijlage I) levert een aanzienlijke bijdrage tot de verbetering van de technische kwaliteit van de spoorweginfrastructuur. Het project Madrid-Levante is om begrotingsredenen goedgekeurd in fasen, deel per deel, en niet in zijn geheel, aangezien het netwerk in totaal 940 km hogesnelheidsspoor omvat. De EIB is geraadpleegd en geleidelijk is rekening gehouden met haar aanbevelingen in dit project. De EIB was van mening dat de financiering van dit project gerechtvaardigd was en verstrekt ook zelf aanzienlijke leningen voor het project, bovenop de steun uit het Cohesiefonds.

ANTWOORDEN VAN DE COMMISSIE

De Commissie is het er niet mee eens dat de kostenoverschrijdingen allemaal verband houden met de vraagtekens die de EIB bij het project heeft geplaatst. Zij is van mening dat ook andere factoren hierin een rol hebben gespeeld, zoals uiteengezet in het antwoord op 46.

37. Eerste streepje

De Commissie wenst te benadrukken dat externe deskundigen de kern van het proces voor de selectie van TEN-V-projecten vormen. Er is ook een externe waarnemer die aan het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V uitgebreide feedback verstrekt over het volledige externe-evaluatieproces.

38.

De Commissie verheugt zich erover dat de Rekenkamer erkent dat de selectieprocedures zijn verbeterd en is het ermee eens dat de kosten-batenanalyses nog beter kunnen worden gebruikt. In de toekomst zal het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V een systematischer benadering van de kosten-batenanalyse opstellen, rekening houdende met de bestaande werkzaamheden. Aan de hand van de projecten die geselecteerd zijn in het kader van prioriteit 3 van de jaarlijkse oproep voor 2010 zal het agentschap de projectvoorbereiding trachten te verbeteren, onder meer door een consequente benadering van de kosten-batenanalyse te ontwikkelen.

Aangezien het aandeel van de medefinanciering uit de TEN-V voor elk project beperkt is in vergelijking met de financiering door de lidstaten, is het logisch dat de lidstaten de analyse van de kosten en baten van de projecten op zich nemen, met name omdat bijna alle gegevens en informatie van hen afkomstig zijn.

Wat het samenhangend model van de Europese spoorwegverkeersstromen betreft, blijft de Commissie ervan overtuigd dat de aanvullende inzichten die dit model zou verschaffen, de aanzienlijke middelen die nodig zijn om het tot stand te brengen, zouden rechtvaardigen.

44.

Op 8 juni 2010 is een memorandum van overeenstemming vastgesteld waarin de stappen zijn uiteengezet om dit probleem op te lossen; het is ondertekend door de drie lidstaten die betrokken zijn bij PP3 (Frankrijk, Spanje en Portugal).

45.

De Commissie benadrukt dat kostenoverschrijdingen typisch zijn voor grote infrastructuurprojecten.

46.

De Commissie bevestigt de voordelen van grondige en uitvoerige projectvoorbereiding; zoals de Rekenkamer in de voorgaande alinea vermeldt, zijn kostenoverschrijdingen in de bestudeerde gevallen meestal het gevolg van onvoorziene omstandigheden.

Wat het gedeelte Madrid-Levante (maar ook andere, even complexe projecten) betreft, kunnen de door de Rekenkamer vermelde kostenstijgingen te wijten zijn aan diverse factoren, waarvan sommige niet waren te voorzien. Zo hebben de hoge inflatie bij bouwprojecten in Spanje en de onvoorziene stijging van de kosten ten gevolge van moeilijke geologische omstandigheden grote gevolgen gehad voor het door de Rekenkamer aangehaalde project Madrid-Levante.

ANTWOORDEN VAN DE COMMISSIE

47-48.

De Commissie is het eens met de Rekenkamer dat de kosten geen rechtstreekse gevolgen hadden voor de EU-begroting en merkt op dat de Rekenkamer ook geen document heeft voorgelegd die wijzen op onrechtstreekse gevolgen.

De Commissie benadrukt dat, volgens het nieuwe model voor financieringsbesluiten voor TEN-V-fondsen voor de periode 2007-2013, de begunstigden en projectpromotoren een strategisch actieplan moeten indienen waarin in detail is uiteengezet hoe het project zal worden uitgevoerd, inclusief de planning, het risicobeheersplan en het projectbeheer. Het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V heeft hierover al richtsnoeren opgesteld en werkt aan de uitwisseling van goede praktijken tussen begunstigden.

Tekstvak 8

Fase II van het project Warschau-Gdansk had af te rekenen met talrijke problemen die los staan van de goedkeuringsprocedures van de Commissie, zoals aanzienlijke vertragingen bij de aanbestedingsprocedures, problemen met de aankoop van gronden en de toegang tot het bouwterrein en geschillen met contractanten. De Commissie heeft herhaaldelijk gewezen op de kostenoverschrijdingen van fase II van het project Warschau-Gdansk en de Poolse autoriteiten hebben aangekondigd dat zij een gewijzigd voorstel voor dit project zullen indienen. De Commissie heeft duidelijk gemaakt dat zij deze wijziging niet zal behandelen als de Poolse autoriteiten niet eerst een horizontale analyse indienen van de kostenoverschrijdingen in de spoorwegsector en de manier waarop zij dit probleem hebben aangepakt.

54.

De Commissie is het eens met de Rekenkamer dat de algemene vooruitgang in het trans-Europese spoorvervoer afhangt van de synergieën die tot stand kunnen worden gebracht tussen wetgevingsmaatregelen die een effect hebben op de markten en beleidsmaatregelen op het gebied van interoperabiliteit en cofinanciering.

Tekstvak 11

De Commissie volgt deze situatie van nabij in het kader van ERTMS Corridor A. Zij heeft een Europees ontwikkelingsplan voor ERTMS vastgesteld, alsook een voorstel voor een verordening inzake spoorwegcorridors voor goederenvervoer, dat op 15 juni 2010 door het Europees Parlement en de Raad is aangenomen. Bovendien heeft de Commissie TEN-V-coördinatoren aangewezen.

Tekstvak 12

De Commissie weet dat er nog geen goederentreinen rijden op de hogesnelheidslijnen met grote capaciteit Rome-Napels en Bologna-Florence. Door de aanleg van deze hogesnelheidslijnen met grote capaciteit is er echter meer capaciteit voor goederenvervoer beschikbaar op de bestaande conventionele lijnen. De verwachte voordelen van de uit het EFRO gefinancierde delen hebben trouwens voor het grootste gedeelte betrekking op de verbeterde toegang van passagiers tot het spoorweganet, en niet op goederenvervoer.

57.

De Commissie geeft toe dat slechts langzaam vooruitgang wordt geboekt op het gebied van interoperabiliteit. Een radicale harmonisering is onmogelijk omdat spoorweginfrastructuur en rollend materieel een lange levensduur hebben en de investeringskosten van de sector realistisch moeten blijven.

Desondanks neemt de hoeveelheid interoperabele infrastructuur en interoperabel rollend materieel toe en hebben de lidstaten slechts een beperkt aantal afwijkingen aangevraagd van de uitvoeringswetgeving van de Commissie waarin de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI) zijn uiteengezet. Hieruit blijkt dat de bestaande TSI's met succes worden toegepast. Wat het TEN-V-netwerk betreft, wordt verwacht dat de TSI's in 2010 zullen worden voltooid. Zowel de door het TEN-V als de uit het Cohesiefonds gefinancierde projecten zullen hier baat bij vinden.

ANTWOORDEN VAN DE COMMISSIE

De Commissie zal haar inspanningen voortzetten door te focussen op de tenuitvoerlegging van TSI's die aanzienlijke voordelen opleveren op korte en middel-lange termijn, zoals telematicatoepassingen voor signalisatie, goederen- en passagiersvervoer. Zij heeft ook corridororganisaties opgericht om alle problemen die de concurrentiekracht van het goederenvervoer langs spoorwegassen belemmeren, te identificeren en op te lossen.

Wat de maatregelen in punt 8 van bijlage VII betreft, is de Commissie van oordeel dat op Europees niveau stappen worden ondernomen om de situatie te verbeteren:

- 1) in het kader van Richtlijn 2008/57 worden activiteiten ondernomen om alle nationale regels inzake spoorwegverkeer te classificeren, te beoordelen welke gelijkwaardig zijn en duplicatie van controles te vermijden, met name aan de grenzen;
- 2) in het kader van de ERTMS-corridors identificeren werkgroepen alle bestaande obstakels — met name vertragingen aan de grenzen — door de obstakels die specifiek zijn voor elke grens onder de loep te nemen.

60.

De Europese coördinatoren hebben inspanningen geleverd om systeembeperkingen op corridors weg te nemen; door de voorgestelde verordening inzake goederenvervoer per spoor zullen deze inspanningen nog worden uitgebreid.

In dit opzicht is ook het uit november 2008 daterende voorstel van de Commissie voor een verordening tot oprichting van een structuur voor elke goederencorridor van belang. Dit voorstel zal leiden tot versterkte samenwerking tussen infrastructuurbeheerders inzake verkeersbeheer (operationele maatregelen) en investeringen (met name om knelpunten weg te nemen en technische voorwaarden te harmoniseren). Deze structuur is gebaseerd op de ervaring met de corridors Rotterdam-Genua en Antwerpen-Lyon/Basel.

ANTWOORDEN VAN DE COMMISSIE

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

62.

De Commissie heeft met genoeg kennis genomen van het werk van de Rekenkamer, dat op het juiste ogenblik komt aangezien de herziening van de TEN-V-netwerken voor de deur staat.

63.

De Commissie is het er met de Rekenkamer over eens dat prioritaire projecten het belangrijkste mechanisme vormen om de financiële middelen voor TEN-V-netwerken te coördineren en te concentreren; zij blijft deze strategie dan ook voortzetten, maar streeft tegelijk naar complementariteit met de doelstellingen van het beleid inzake regionale ontwikkeling en het cohesiebeleid. In die optiek begrijpt de Commissie waarom de Rekenkamer wil dat de prioritaire projecten worden gedefinieerd op basis van een analyse van de werkelijke en verwachte verkeersstromen. Er zij echter op gewezen dat dergelijke studies wel uitgevoerd zijn, zowel voor individuele projecten als voor het netwerk, maar nog niet tot sluitende resultaten hebben geleid en dus nog niet konden worden gebruikt.

De Commissie is van oordeel dat het waarschijnlijk bijzonder moeilijk zal zijn om een definitieve beschrijving van de belangrijkste trans-Europese spoorwegen op te stellen omdat ze voortdurend in ontwikkeling zijn door migratie, handelspatronen en de geopolitieke context. De Commissie deelt echter ook de mening dat de definitie van het belangrijkste netwerk gebaseerd moet zijn op objectieve criteria. Daarom moeten ook in de toekomst de prioritaire projecten gebaseerd zijn op politieke overeenstemming tussen de Raad en het Europees Parlement, maar moet nog meer gebruik worden gemaakt van de beste beschikbare informatie.

Aanbeveling 1 — eerste streepje

De Commissie onderhoudt reeds nauwe contacten met de lidstaten en de spoorweginstellingen en zal ook in de toekomst nauw met hen blijven samenwerken op het gebied van het spoorwegverkeer.

Aanbeveling 1 — tweede streepje

In het kader van haar aan de gang zijnde raadpleging van belanghebbenden over de TEN-V-richtsnoeren verzamelt de Commissie input over de manier waarop dit het beste kan worden uitgevoerd.

64.

De Commissie is verheugd dat de Rekenkamer erkent dat de TEN-V-medefinanciering op grensplaatsen en het werk van de coördinatoren zijn verbeterd. Zij bevestigt dat de analyse van knelpunten verder moet worden verbeterd en zal hier werk van maken.

De Commissie merkt op dat de procedures voor de goedkeuring van projecten die in aanmerking komen voor steun uit het Cohesiefonds, sinds 2007 grondig zijn gewijzigd.

De Commissie stelt met genoeg vast dat de Raad erkent dat verbeteringen zijn aangebracht aan de TEN-V-selectieprocedures; zij beaamt echter dat de kwaliteit van de kosten-batenanalyses nog kan worden verbeterd.

ANTWOORDEN VAN DE COMMISSIE

Aanbeveling 2 — eerste streepje

De Commissie beaamt dat verdere inspanningen met betrekking tot de definitie van knelpunten noodzakelijk zijn en zal hier werk van blijven maken. De Europese coördinatoren hebben de knelpunten geanalyseerd van de prioritaire projecten waarvoor zij verantwoordelijk zijn. De Commissie heeft ook verslag uitgebracht over de knelpunten in haar jaarverslagen.

Aanbeveling 2 — tweede streepje

De Commissie is het ermee eens dat de coördinatoren een cruciale rol spelen en heeft drie nieuwe coördinatoren benoemd op 8 juni 2010.

Aanbeveling 2 — derde streepje

De Commissie is van mening dat de procedures voor het goedkeuren van projecten betrouwbaar zijn, vooral nu zij grondig zijn herzien voor de programmeringsperiode 2007-2013. De Commissie blijft voortwerken aan de verbetering van deze procedures en besteedt aanzienlijke middelen aan de verbetering van de projectvoorbereiding en -beoordeling. De beoordeling van de technische kenmerken van projecten zal ook aanzienlijk worden verbeterd door de verdere vaststelling van TSI's.

Aanbeveling 2 — vierde streepje

De Commissie beaamt dat het gebruik van kosten-batenanalyses nog kan worden verbeterd. Het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V zal een systematische benadering van kosten-batenanalyses ontwikkelen. Daartoe zal het werken met de projecten die geselecteerd zijn onder prioriteit 3 van de jaarlijkse oproep voor 2010 teneinde de projectvoorbereiding te verbeteren, onder meer door een consequente benadering van kosten-batenanalyses te ontwikkelen.

Aangezien het aandeel van de medefinanciering uit de TEN-V voor elk project beperkt is in vergelijking met de financiering door de lidstaten, is het echter logisch dat de lidstaten de analyse van de kosten en baten op zich nemen, met name omdat bijna alle gegevens en informatie van hen afkomstig zijn.

Aanbeveling 3

De Commissie erkent het belang van de uitwisseling van informatie tussen projectpromotoren. Het Uitvoerend Agentschap voor het TEN-V zal deze informatie-uitwisseling vergemakkelijken door tijdens zijn regelmatige workshops met de huidige en potentiële begunstigten overleg te organiseren over beste praktijken en door kennisuitwisseling tot stand brengen tussen alle projectpromotoren, met name in de spoorwegsector.

66.

De Commissie deelt het standpunt van de Raad dat meetbare verbeteringen tot stand zijn gebracht op lijnen die zijn gereserveerd voor reizigersvervoer met hoge snelheden. Zij maakt werk van een verbetering van de situatie op conventionele spoorlijnen voor gemengd goederen- en reizigersvervoer.

Aanbeveling 4 — eerste streepje

Door technische specificaties voor interoperabiliteit vast te stellen heeft de Commissie reeds inspanningen geleverd om deze „praktische beperkingen” op te heffen; zij zal dit ook in de toekomst blijven doen. Ook de Europese coördinatoren leveren bijzondere inspanningen op dit gebied.

Aanbeveling 4 — tweede streepje

In november 2008 heeft de Commissie voor elke goederencorridor een structuur opgericht die de samenwerking tussen infrastructuurbeheerders (onder toezicht van de lidstaten) zal versterken op het gebied van verkeersbeheer (operationele maatregelen) en investeringen (met name wat het wegnemen van knelpunten en het harmoniseren van technische voorwaarden betreft). Deze structuur is gebaseerd op de ervaring met de corridors Rotterdam-Genua en Antwerpen-Lyon/Basel.

Europese Rekenkamer

Speciaal verslag nr. 8/2010

**Verbetering van de vervoersprestaties op de trans-Europese spoorwegassen:
zijn de EU-investeringen in spoorweginfrastructuur doeltreffend geweest?**

Luxemburg: Bureau voor publicaties van de Europese Unie

2010 — 71 blz. — 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9207-826-3

doi:10.2865/21289

HOE KOM IK AAN EU-PUBLICATIES?

Gratis publicaties:

- bij de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- bij de vertegenwoordigingen en delegaties van de Europese Unie.
Ga voor de contactgegevens naar <http://ec.europa.eu> of stuur een fax naar +352 2929-42758.

Betaalde publicaties:

- bij de EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Betaalde abonnementen (bv. jaarreeksen van het *Publicatieblad van de Europese Unie* en de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie):

- via een van de verkoopkantoren van het Bureau voor publicaties van de Europese Unie (http://publications.europa.eu/others/agents/index_nl.htm).

DE VERVOERSVOLUMES IN EUROPA ZULLEN NAAR VERWACHTING BLIJVEN TOENEMEN, MAAR DE EUROPESE SPOORWEGEN STAAN VOOR GROTE UITDAGINGEN. DE TRANS-EUROPESE SPOORWEGINFRASTRUCTUUR DIENT STERK TE WORDEN ONTWIKKELD, EN DE EUROPESE UNIE HEEFT AANZIENLIJKE INVESTERINGEN GEDAAN VIA HAAR COHESIEBELEID EN TRANS-EUROPEES NETWERKBELEID. DE REKENKAMER HEEFT ONDERZOCHT OF DEZE INVESTERINGEN IN INFRASTRUCTUUR DOELTREFFEND ZIJN GEWEEST.



EUROPESE REKENKAMER



Publicatiebureau

ISBN 978-92-9207-826-3



9 789292 078263