

# DE GEMEENSCHAP VAN DE EUROPESE SPOORWEGEN

## EEN ORIGINEEL BEHEER

De Gemeenschap wordt door de directeurs-generaal van alle aangesloten spoorwegnetten gezamenlijk beheerd; de huidige voorzitter is de heer Ploeger, directeur-generaal van NS. Hun medewerkers zorgen voor de opvolging van de problemen binnen de Gemeenschap. Ze coördineren binnen een groep het werk van andere groepen die bestaan uit leden van de spoorwegnetten. Ze stellen eveneens het werkprogramma op en controleren de werking van het secretariaat, dat in Brussel gevestigd is. De Gemeenschap maakt deel uit van de grotere UIC-structuur (Internationale Spoorwegunie), die haar zetel heeft in Parijs.

## DE TROEVEN VAN DE SPOORWEGEN

□ De Gemeenschap van de Europese Spoorwegen heeft een net van 130 000 km! Ze stelt meer dan een miljoen mensen tewerk voor een vervoer van ongeveer 236 miljard reizigerskilometer en 190 miljard tonkilometer per jaar! Hoewel dit grotendeels vervoer binnen de lidstaten van de Europese Gemeenschap is, zijn de cijfers van het internationaal verkeer aanzienlijk: 19 miljard reizigerskilometer en 75 miljard tonkilometer. □ De idee van een Europees hogesnelheidsnet heeft ingang gevonden. Dat hebben we in *Het Spoor* van augustus '89 duidelijk aangetoond. Maar op de verwezenlijking van die plannen hebben de spoorwegen niet gewacht om hun aanbod te verbeteren en eenvormiger te maken. Ze lanceerden om te beginnen onder de naam Eurocity een net van snelle en

comfortabele internationale treinen tussen de grote steden van Europa.

Tegelijk voerden de spoorwegnetten een beleid met aantrekkelijke en concurrentiële prijzen, en richtten ze zich tot alle verbruikerscategorieën.

Op de korte afstand blijken de spoorwegen een fundamentele rol te spelen in het personenvervoer in de dichtbevolkte halfstedelijke gebieden of op de vervoersassen tussen naburige grote steden.

□ Als gevolg van de voortdurende achteruitgang van het zwaar goederenverkeer is het goederenaanbod van de spoorwegen diepgaand gewijzigd.

Er wordt nu gestreefd naar rechtstreekse treinen die niet meer langs de rangeerstations rijden en gewaarborgde leveringstermijnen mogelijk maken. Ook wordt het gecombineerd vervoer bevorderd. □ Vooral sedert de start van het Hermes-netwerk is de informatisering van de netten er aanzienlijk op vooruitgegaan. Hermes is een informaticasysteem dat nog steeds verder wordt uitgebouwd en de centra voor informatieverwerking van de Europese spoorwegen met elkaar verbindt door middel van een krachtig netwerk voor informatieoverdracht.

□ Het feit dat de spoorwegen voor hun energievoorziening minder afhankelijk zijn, is eveneens een belangrijke troef: het zuinige verbruik, alsook de mogelijkheid om alle energievormen aan te wenden, zijn belangrijke pluspunten tegenover de concurrenten, vooral dan weg- en luchtverkeer.

□ Milieubehoud is een actueel thema waarvoor de spoorwegen een bijzondere bijdrage leveren: grotere veiligheid, minder

De autarkie heeft afgedaan. Dat merk je duidelijk telkens je de krant openslaat. Je leest voortdurend over fusies of overnemingen van bedrijven, die daardoor een internationaal, zeg maar mondiaal, karakter krijgen. Immers, met de moderne communicatiemiddelen en de daardoor korte reistijden is onze planeet « kleiner » geworden en kan elk probleem wereldomvattende vormen aannemen. In Europa zien we dezelfde evolutie: de Europese instellingen worden sterker en in 1993 komt de Europese eenheidsmarkt tot stand. Met de oprichting van de Gemeenschap van de Europese Spoorwegen nemen



ook de spoorweg-  
ondernemingen aan  
die ontwikkeling deel.  
Die gemeenschap  
groepeert de  
12 spoorwegnetten van  
de lidstaten van de  
Europese  
Gemeenschap, en  
daarenboven de  
Zwitserse en de  
Oostenrijkse  
spoorwegen.



ingenomen oppervlakte, minder luchtvervuiling. Met zulke kaarten in de hand kunnen de spoorwegen de uitdagingen van de 21e eeuw aan.

### UITDAGINGEN

De Europese spoorwegen willen hun cliënteel een goed gestructureerd net ter beschikking stellen, dat dicht genoeg is om zoveel mogelijk regio's te bedienen, en dat een hoog niveau van comfort en veiligheid biedt.

Ze plannen geïnformateerde betrekkingen tussen de spoorwegen, hun cliënteel, de douane, de controlediensten en zelfs de andere vervoerwijzen. Zo wordt de gegevensopname tot een minimum beperkt en hoeft die hele traditionele papierwinkel niet meer te worden opgestuurd.

Dit project kreeg de naam DOCIMEL.

Op het gebied van het internationaal vervoer worden twee beleidslijnen bestudeerd : een systematische dienst met snelle, rechtstreekse treinen tussen de gebieden met belangrijke economische bedrijvigheid, en de uitbreiding van het gecombineerd of intermodaal verkeer. Bij dit laatste werken twee vervoerwijzen, weg en spoor, elk met eigen troeven, samen om de cliënteel een optimale service te bieden.

Voor de eenheidsmarkt in 1993 moeten de spoorwegen komen tot een gezamenlijke commerciële aanpak voor alle vervoer binnen de gemeenschap.

Dit doel willen ze bereiken met een geheel nieuwe formule : de belangengemeenschap. Deze formule houdt in dat de Gemeenschap voor de eigen markt de ENIGE handelspartner zal zijn van de klant, wat ons ver brengt van de gebruikelijke bilaterale overeenkomsten.

### NOODZAKELIJKE VOORWAARDEN

Om de Gemeenschap van de Europese Spoorwegen in staat te stellen haar tweeledige opdracht – openbare dienst en commerciële onderneming – efficiënt te vervullen, moeten drie voorwaarden vervuld zijn :

*Harmonisering* : Voor een gezonde concurrentiepositie zouden de spoorwegen dezelfde voordelen moeten genieten als hun concurrenten : de overheid zou een vergelijkbaar deel van de financieringskosten voor uitrustings- en

infrastructuurinvesteringen moeten dragen, en de werknemers uit de sectoren weg- en spoorvervoer zouden werkelijk gelijk behandeld moeten worden.

*Integratie* : De spoorwegnetten buiten of ver van het centrum van de Gemeenschap moeten zonder verwijl in het toekomstige Europese net kunnen worden geïntegreerd. De aanzienlijke investeringen die hiertoe

nodig zijn (verschillende spoorbreedte, overvaarten, doorsteek van de Alpen...), kunnen ze onmogelijk bekostigen zonder de steun van de Europese instellingen die specifiek voor de regionale ontwikkeling instaan.

*Helderheid* : De financiële betrekkingen tussen de spoorwegmaatschappijen en hun staten-aandeelhouders moeten worden verbeterd en omgewerkt naar een gezond partnerschap.

Binnen het kader van nauwkeurige doelstellingen, overeengekomen tussen de diverse partners, moeten de ondernemingen over een zeer ruime bestuursautonomie beschikken.

### DRIE STREEFDOELEN, EEN CONCLUSIE

Het voorgaande verschaft een inzicht in de belangen en de inzet van de Gemeenschap van de Europese Spoorwegen. Ook haar doelstellingen zijn duidelijk geworden ; ze zijn samen te vatten in drie punten :

gezamenlijk de belangen van de spoorwegen vertegenwoordigen in de Europese context ;

in samenwerking met de instellingen van de EEG bijdragen tot de uitwerking van een gemeenschappelijk vervoerbeleid en van andere beleidslijnen van de Gemeenschap die de spoorwegen aanbelangen ;

een waarachtige synergie tussen de Europese spoorwegnetten bevorderen. Daarmee staat of valt de spoorweg in Europa.

### DE ORGANISATIE VAN DE GEMEENSCHAP VAN DE EUROPESE SPOORWEGEN

De Gemeenschap van de Europese Spoorwegen omvat de volgende spoorwegen :

<input type="checkbox"/> De Duitse Bondsspoorweg	DB
<input type="checkbox"/> De Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen	NMBS/SNCB
<input type="checkbox"/> De Britse Spoorwegen	BR
<input type="checkbox"/> De Deense Staatsspoorwegen	DSB
<input type="checkbox"/> De Spaanse Spoorwegen	RENFE
<input type="checkbox"/> De Nationale Maatschappij der Franse Spoorwegen	SNCF
<input type="checkbox"/> De N.V. Helleense Spoorwegen	CH
<input type="checkbox"/> De Ierse vervoermaatschappij	CIE
<input type="checkbox"/> De Italiaanse Staatsspoorwegen	FS
<input type="checkbox"/> De Nationale Maatschappij der Luxemburgse Spoorwegen	CFL
<input type="checkbox"/> De Nederlandse Spoorwegen	NS
<input type="checkbox"/> De Portugese Spoorwegen	CF
De twee aangesloten spoorwegen zijn :	
<input type="checkbox"/> De Oostenrijkse Bondsspoorwegen	ÖBB
<input type="checkbox"/> De Zwitserse Bondsspoorwegen	CFF

De Gemeenschap van de Europese spoorwegen vormt een groep die gezamenlijk wordt beheerd door de Directeuren-Generaal van alle spoorwegen die er deel van uitmaken, een Directeur-Generaal neemt het voorzitterschap waar. Hun Assistenten komen van de lidspoorwegen en zijn verantwoordelijk voor de communautaire problemen. De Groep van Assistenten leidt het werkprogramma en coördineert de werken, uitgevoerd door andere adviesgroepen die bestaan uit afgevaardigden van de Spoorwegen. Bovendien controleert hij de werking van het Secretariaat, dat in Brussel is gevestigd. De Gemeenschap van de Europese Spoorwegen maakt deel uit van een groter geheel, nl. de Internationale Spoorwegen (UIC), waarvan de zetel gevestigd is in Parijs. Ze kan rekenen op de steun van het Algemeen Secretariaat van de UIC en op die van de verschillende technische en commerciële commissies die bevoegd zijn voor de problemen in verband met het internationale spoorwegverkeer, de standaardisering of de planning. Ze krijgt eveneens hulp van het Bureau voor technisch-wetenschappelijk onderzoek (ORE) van de UIC, met als vestigingsplaats Utrecht.

## WHO'S WHO BIJ DE GEMEENSCHAP VAN DE EUROPESE SPOORWEGEN

Directeuren-Generaal	Assistenten	Spoorwegen
Sir Robert Reid	De heer Niven Reed	BR
De heer W. Latscha	De heer J.-P. Membrez	CFF
De heer R. Kugener	De heer G. Schmit	CFL
De heer A. Lambrinopoulos	De heer E. Kostas	CH
De heer M. T. Conion	De heer R. Aungier	CIE
De heer J.-N. Carvalho Carreira	De heer A. Simoes do Rosario	CP
De heer R. Gohike	De heer P. Häfner	DB
De heer P. Langager	De heer O. Jensen	DSB
De heer G. Coletti	Mevrouw R. Amadini	FS
De heer L. Ploeger	Mevrouw O. Gerbers	NS
De heer H. Übleis	De heer A. Zajicek	ÖBB
De heer J. Garcia Valverde	De heer M. Diaz del Rio	RENFE
De heer E. Schouppe	De heer J. Rogissart	SNCF/NMBS
De heer J. Costet	De heer G. Mathieu	SNCF
Sir Robert Reid		Voorzitter
De heer E. Vandebroele		Voorzitter van de Groep van Assistenten

## DE ROL VAN SPOORWEGEN BINNEN DE EG

Het vervoer vervult in Europa een onvervangbare functie binnen de sectoren industrie, landbouw en energie. Bovendien bevordert het de mobiliteit van de mensen. Het spoor verzorgt momenteel 19 % van het totale goederenvervoer en 8 % van het

reizigersverkeer binnen de EG. Voor de spoorwegen, zowel individueel als collectief, vormt het openstellen van de Europese markten en grenzen in 1992 tegelijkertijd een uitdaging en een kans. Momenteel vervoert de spoorweg jaarlijks 67 miljoen ton goederen tussen de lidstaten van de EG; daarbij komen nog 53 miljoen ton met derde landen.

In reizigersverkeer werden 22 miljoen reizen per spoor tussen de lidstaten gemaakt. Bovendien zijn er nog eens 12 miljoen verplaatsingen in het verkeer tussen de lidstaten van de EG, Oostenrijk en Zwitserland.

De spoorwegen investeren in de toekomst. Op het grondgebied van de EG zijn er 3000 km nieuwe hogesnelheidslijnen in gebruik of in aanbouw; zij vormen de basisstructuur voor reizigerstreinen die 250-300 km/h kunnen rijden. Een nieuwe generatie van rechtstreekse goederentreinen tussen de belangrijkste regio's biedt de spoorweg groeiperspectieven op de markt van het goederenvervoer. Door de technologische vernieuwingen op het gebied van de telecommunicatie, seingeving en rollend materieel worden bovendien de kwaliteit en de productiviteit van de spoorwegexploitatie voortdurend verbeterd.

## EEN ECONOMISCHE INZET

Op een meer algemeen vlak dragen de spoorwegen voor een belangrijk deel bij tot de economische activiteit van de EG. Hun jaarlijkse uitgaven aan goederen en diensten bedragen ongeveer 12,7 miljard ecu. Dank zij hun onderzoek en engineering stimuleren ze bovendien de handel tussen de EG en de rest van de wereld.

De spoorwegmaatschappijen stellen in totaal meer dan 1,1 miljoen mensen te werk.

## EEN TROEF VOOR HET MILIEU

In een Europa dat zeer gevoelig is geworden voor de milieuproblematiek dragen de spoorwegen bij tot het behoud van de kwaliteit van het leven en tot de vermindering van de verborgen sociale lasten van vervuiling, overbelasting en ongevallen. De spoorwegen verbruiken minder zeldzame of niet hernieuwbare producten dan andere vervoerwijzen. Hun infrastructuur vereist drie maal minder ruimte dan die van het wegverkeer.

75 % van de vervoersprestaties worden verzorgd door elektrische tractie waardoor ze dus minder afhankelijk zijn van de oliebronnen. □

## Gemeenschap van de Europese Spoorwegen

Secretariaat : Frankrijkstraat 85 - B1070 Brussel  
Tel. : (32.2) 525 30 50 - Telex : 20 424 Beraill B-  
Telefax : (32.2) 525 40 45.

## Communicatiedienst

Algemeen secretariaat van het UIC : 14, rue Jean Rey - F 75015 Paris  
Tel. : (33.1) 42730120 - Telex : 270835 Unifer F -  
Telefax : (33.1) 4273.0140.

De Gemeenschap van de Europese Spoorwegen groepeert de 12 nationale spoorwegnetten van de lidstaten van de Europese Gemeenschap en ook de Oostenrijkse en de Zwitserse Bondsspoorwegen. De hoofddoelstellingen van de Gemeenschap van de Europese Spoorwegen zijn :

- de belangen van de spoorwegen op internationaal niveau verdedigen in het kader van de EG;
- via de instellingen van de EG, bijdragen tot een gemeenschappelijk vervoerbeleid en van andere communautaire beleidslijnen die de spoorwegen aanbelangen;
- het samenwerkingsverband tussen de Europese spoorwegen bevorderen.