

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.

DSB



SNCF

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 geïnformatiseerde
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 internodaal 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 :

□ De Duitse Bondsspoorweg	DB
□ De Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen	NMBS/SNCF
□ De Britse Spoorwegen	BR
□ De Deense Staatsspoorwegen	DSB
□ De Spaanse Spoorwegen	RENFE
□ De Nationale Maatschappij der Franse Spoorwegen	SNCF
□ De N.V. Helleense Spoorwegen	CF
□ De Ierse vervoermaatschappij	CIE
□ De Italiaanse Staatsspoorwegen	FS
□ De Nationale Maatschappij der Luxemburgse Spoorwegen	CFL
□ De Nederlandse Spoorwegen	NS
□ De Portugese Spoorwegen	CP
De twee aangesloten spoorwegen zijn :	
□ De Oostenrijkse Bondsspoorwegen	ÖBB
□ 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
De heer 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. Kosteas	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. Gohke	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	SNCB/NMBS
De heer J. Costet	De heer G. Mathieu	SNCF
Sir Robert Reid		Voorzitter
De heer E. Vandenbroele		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 produkten 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 Uninfer F -
Telefax : (33.1) 4273.0140.

De Gemeenschap van de Europese Spoorwegen groepeerde 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.