



Persbericht

Luxemburg, 3 oktober 2017

EU-breed spoorwegsignaleringsysteem nog steeds fragmentarisch, aldus controleurs

Volgens een nieuw verslag van de Europese Rekenkamer is de invoering van een EU-breed spoorwegsignaleringsysteem tot op heden beperkt en fragmentarisch. Dit ondanks het feit dat de spoorwegsector zich over het algemeen niet verzet tegen het concept, aldus de controleurs. Zij constateerden dat veel infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen aarzelen om te investeren in het systeem vanwege de daaraan verbonden kosten en het gebrek aan individuele economische onderbouwing ('business case').

Het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer is ontworpen om de verschillende spoorwegsignaleringsystemen in Europa te vervangen door één systeem waardoor treinen zonder onderbreking door verschillende landen kunnen rijden en dat het concurrentievermogen van het spoorvervoer bevordert. Om de lidstaten te helpen bij de invoering van het systeem werd er tussen 2007 en 2013 ongeveer 1,2 miljard euro uit de EU-begroting aan toegewezen.

De controleurs beoordeelden of het systeem naar behoren was gepland, ingevoerd en beheerd en of er sprake was van een individuele businesscase. Zij bezochten zes lidstaten (Denemarken, Duitsland, Spanje, Italië, Nederland en Polen) waar de netwerkcorridors doorheen liepen en waar het systeem tegen 2030 volledig moet zijn uitgerold.

Zij constateerden dat de huidige beperkte invoering van het systeem hoofdzakelijk het gevolg zou kunnen zijn van de terughoudendheid van veel infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen om te investeren in de benodigde apparatuur vanwege de hieraan verbonden kosten en het gebrek aan een individuele businesscase voor vele van hen. De EU-financiering, zelfs wanneer deze beter wordt beheerd en doelgerichter wordt ingezet, kan slechts een beperkt deel van de totale kosten van de invoering dekken.

“De huidige situatie vormt niet alleen een risico voor het behalen van de streefdoelen voor invoering vóór 2030 en de tot nu toe gedane investeringen, maar ook voor de verwezenlijking van één spoorwegruimte, een van de belangrijkste beleidsdoelstellingen van de Europese Commissie”, aldus de heer Ladislav Balko, het lid van de Europese Rekenkamer dat verantwoordelijk is voor dit verslag. “Bovendien kan dit ook negatieve gevolgen hebben voor het concurrentievermogen van het spoorwegvervoer ten opzichte van het goederenvervoer over de weg.”

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

ECA Press

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

M: (+352) 691 55 30 63

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

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburg

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

Hoewel er een strategisch politiek besluit werd genomen om een gemeenschappelijk signaleringssysteem in te voeren in de hele EU, werd er geen raming van de totale kosten gemaakt om vast te stellen welke middelen nodig waren en waar deze vandaan zouden komen. De ingevoerde wettelijke verplichtingen omvatten niet de buitengebruikstelling van de nationale systemen en waren niet altijd afgestemd op de termijnen en prioriteiten van het vervoerbeleid van de EU. Op dit moment is het invoeringsniveau in de EU laag.

Het systeem brengt kostbare investeringen met zich mee waarvan degenen die de kosten moeten dragen in het algemeen niet onmiddellijk profijt hebben, aldus de controleurs. Problemen met de compatibiliteit van de verschillende geïnstalleerde versies en de lange certificeringsprocedures hebben bovendien negatieve gevolgen voor de individuele businesscases.

De controleurs doen een aantal aanbevelingen aan de Europese Commissie, de lidstaten en het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) met betrekking tot de beoordeling van de invoeringskosten, de buitengebruikstelling van nationale signaleringssystemen, de individuele businesscase voor infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, de verenigbaarheid en stabiliteit van het systeem, de rol en middelen van het ERA, de onderlinge afstemming van nationale implementatieplannen, monitoring en handhaving, de verbeterde opname van EU-middelen voor signaleringsprojecten voor spoorwegen en een betere doelgerichtheid van EU-financiering.

Noot voor de redactie

Om treinen op een spoorwegnet te laten rijden, is er een signaleringssysteem nodig om het spoorverkeer veilig te beheren en botsingen van treinen te allen tijde te voorkomen. Elk Europees land heeft echter zijn eigen technische specificaties ontwikkeld voor signaleringssystemen, spoorbreedtes en veiligheids- en elektriciteitsnormen. Op dit moment zijn er in de EU ongeveer dertig signaleringssystemen voor het beheer van het spoorverkeer, die niet interoperabel zijn.

Om dit probleem te verhelpen en één Europese spoorwegruimte te creëren, begon de Europese spoorwegsector aan het eind van de jaren tachtig en het begin van de jaren negentig met het ontwikkelen van een Europees besturings-, signalerings- en communicatiesysteem, het ERTMS, en de Commissie ondersteunde de invoering ervan als gemeenschappelijk systeem in Europa. Het doel van het ERTMS is de vervanging van alle bestaande signaleringssystemen in Europa door één systeem om de interoperabiliteit van de nationale spoorwegnetten en het grensoverschrijdend spoorvervoer te bevorderen.

Speciaal verslag nr. 13/2017: "Eén Europees beheersysteem voor het spoorverkeer: zal de politieke keuze ooit werkelijkheid worden?" is in 23 EU-talen beschikbaar op de website van de ERK (eca.europa.eu).