



DIRECTORAAT-GENERAAL INTERN BELEID
BELEIDSONDERSTEUNENDE AFDELING B: STRUCTUUR- EN
COHESIEBELEID

VERVOER EN TOERISME

**GOEDERENVERVOER OVER DE WEG:
WAAROM BEVRACHTERS UIT DE EU
VRACHTWAGENS BOVEN TREINEN
VERKIEZEN**

SAMENVATTING

Beknopte inhoud

Dit is een studie van de factoren die invloed hebben op de keuze van bevrachters uit de EU voor een bepaalde vervoerswijze, waarbij wordt toegelicht waarom dikwijls de weg boven het spoor wordt verkozen. Aan de hand van de analyse van de langetermijnontwikkeling van goederenvervoer, een aantal nationale casestudies (uit Duitsland, Polen, Frankrijk, Italië en Spanje) en interviews met marktspelers worden in deze studie de voornaamste factoren onderzocht die aan de keuze voor een bepaalde vervoerswijze ten grondslag liggen. Op basis van uit eerdere beleidservaring getrokken lering worden in het slothoofdstuk aanbevelingen gedaan over de voornaamste elementen van een doeltreffende strategie om het gebruik van het spoor te stimuleren.

Dit document is aangevraagd door de Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement.

AUTEURS

Steer Davies Gleave - Francesco Dionori, Lorenzo Casullo, Simon Ellis, Davide Raghetti, Konrad Bablinski, Christoph Vollath, Carl Soutra

VERANTWOORDELIJKE ADMINISTRATEUR

Marc Thomas
Beleidsondersteunende afdeling structuurbeleid en cohesie
Europees Parlement
B-1047 Brussel
E-mail: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

REDACTIONELE ONDERSTEUNING

Adrienn Borka

TAALVERSIES

Origineel: EN.

OVER DE UITGEVER

Om contact op te nemen met de beleidsondersteunende afdeling B of om u aan te melden voor de maandelijkse nieuwsbrief gelieve te schrijven naar: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Manuscript voltooid in maart 2015.
© Europese Unie, 2015.

Dit document is op internet beschikbaar op:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

DISCLAIMER

De meningen die in dit document worden geuit, vallen uitsluitend onder de verantwoordelijkheid van de auteur en geven niet noodzakelijkerwijs het officiële standpunt van het Europees Parlement weer.

Nadruk en vertaling met bronvermelding voor niet-commerciële doeleinden toegestaan, mits de uitgever daarvan vooraf op de hoogte wordt gesteld en een exemplaar krijgt toegestuurd.

SAMENVATTING

TRENDS MET BETREKKING TOT GOEDERENVERVOER OVER DE WEG EN PER SPOOR

Gemiddeld heeft het goederenvervoer per spoor in de EU sinds 2000 een beperkte absolute groei laten zien. Relatief gezien heeft het goederenvervoer per spoor moeten inleveren ten opzichte van goederenvervoer over de weg. Achter de gemiddelde ontwikkeling gaan aanzienlijke verschillen tussen de lidstaten schuil.

Nationale trends worden bepaald door een aantal factoren, waaronder de omvang van het spoorwegnet, het aandeel van het internationale verkeer in het totale verkeer en de mate van concurrentie van andere vervoerswijzen (bijvoorbeeld de binnenvaart). Het aandeel van het goederenvervoer over de weg en per spoor verschilt sterk naargelang van het type vervoerde goederen. Zwaar bulkvervoer (zoals steenkool) gebeurt hoofdzakelijk per spoor, terwijl lichtere en/of aan bederf onderhevige goederen over de weg worden vervoerd.

FACTOREN DIE INVLOED HEBBEN OP DE KEUZE VAN BEVRACHTERS VOOR EEN BEPAALDE VERVOERSWIJZE

De keuze voor een vervoerswijze wordt op microniveau door verschillende factoren beïnvloed, de uiterste gevallen van goederen die vrijwel altijd per spoor worden vervoerd en goederen die hoogstwaarschijnlijk over de weg worden vervoerd daargelaten. Bevrachters (in dit proces de voornaamste besluitvormers) maken hun keuze op grond van opgedane ervaring, het type vervoerde goederen, de kenmerken van de vervoerder en eisen inzake tijd en afstand.

Daarnaast dragen bepaalde overkoepelende en structurele factoren bij aan de langetermijnontwikkeling van de vervoersaandelen. Hieronder valt het verband tussen goederenvervoer en economische groei, waarbij vervoer over de weg doorgaans sterker op de veranderingen in de conjunctuur reageert dan vervoer per spoor. De versnippering in de logistieke sector en veranderingen in het industriële productieproces hebben een negatieve invloed gehad op het goederenvervoer per spoor; daarentegen vormen nieuwe vormen van intermodaal vervoer een sterk groeiend marktsegment voor het spoor.

Uit nationale casestudies naar voren gekomen bewijs voor de voorkeuren van bevrachters wijst op het belang van kostenoverwegingen voor die landen waar men goederenvervoer per spoor te duur vindt (Frankrijk, Italië). In alle casestudies komt, in meer algemene zin, het belang naar voren van een kwalitatief hoogwaardige en beter verbonden infrastructuur, met de nadruk op knelpunten (Duitsland), capaciteit (Italië, Frankrijk) en betrouwbaarheid (Spanje, Polen).

Verschuiving van de weg naar het spoor of intermodale diensten; naar schatting zou deze verschuiving 1 tot 14 procentpunten kunnen bedragen. In de literatuur wordt tevens een drempel van 200-300 km genoemd; boven deze drempel is het spoor bijzonder concurrerend en is de kans op een verschuiving tussen vervoerswijzen groter. Op de middellange termijn zou een aandeel van rond de 20% van het totale binnenlandse vervoersvolume, gemeten in tonkilometers, een realistische algemene doelstelling kunnen zijn voor het goederenvervoer per spoor in de EU.

BESTAANDE MAATREGELEN MET BETREKKING TOT DE KEUZE VOOR EEN BEPAALDE VERVOERSWIJZE

Er zijn verschillende EU-initiatieven geïntroduceerd die op de overschakeling van weg- naar spoorwegvervoer zijn gericht. Hieronder vallen de eurovignet-richtlijn, waarmee een op externe kosten gebaseerde tolheffing is geïntroduceerd, spoorweghervormingen die de goederenvervoersmarkten openstellen voor concurrentie en bijdragen aan de verbetering van de interoperabiliteit, alsook programma's voor de financiering van investeringen in intermodale infrastructuur en activiteiten, zoals de TEN-V-programma's en het vervoersprogramma Marco Polo.

Tegelijkertijd hebben de lidstaten een reeks maatregelen ten uitvoer gelegd, waaronder directe financiële ondersteuning voor de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur (bijvoorbeeld door het herstel van zijsporen en het verschaffen van betere spoorwijdte voor zwaardere treinen). Over het geheel genomen hebben de nationale maatregelen echter weinig invloed op de verschuiving tussen vervoerswijzen gehad. Dit kan worden toegeschreven aan het feit dat er doorgaans, in vergelijking met de investering in wegen, slechts in geringe mate in spoorwegvervoer en intermodaal vervoer wordt geïnvesteerd, alsook aan het ontbreken van coördinatie van de beleidsinitiatieven met betrekking tot spoorwegvervoer op EU-niveau en nationaal niveau. Hoewel in een aantal landen tolheffing is geïntroduceerd, is de invloed ervan op goederenvervoer over de weg doorgaans weer tenietgedaan door andere maatregelen ter stimulering van het gebruik van goederenvervoer over de weg.

Op intermodaal vervoer gericht beleid, ofwel door middel van gerichte subsidies aan intermodale vrachtbedrijven, ofwel door middel van specifieke overeenkomsten met betrekking tot belangrijke intermodale knooppunten, met bijzondere nadruk op havens, zoals in Duitsland, in Spanje en in het Verenigd Koninkrijk, is het meest doeltreffend gebleken.

STRATEGIEËN OM DE KEUZE VAN BEVRACHTERS VOOR EEN BEPAALDE VERVOERSWIJZE TE WIJZIGEN

Uit de voor deze studie uitgevoerde analyse blijkt dat de keuze van bevrachters kan worden beïnvloed door middel van actief beleid ter stimulering van de verschuiving van vervoerswijzen, dat richt zich op de voornaamste factoren die van invloed zijn op het concurrentievermogen van spoorwegvervoer. Het beleid omvat zowel gerichte regelgevingsstimulansen als maatregelen om te investeren in infrastructuur.

Er kunnen drie hoofdconclusies worden getrokken op grond van de gebrekkige doeltreffendheid van tot dusver gevoerd beleid aan de ene kant en de good practices die in de nationale casestudies zijn vastgesteld aan de andere kant.

- Ten eerste is betere coördinatie van strategieën op verschillende administratieve niveaus en tussen vervoerswijzen van essentieel belang. Bij programma's voor de verschuiving tussen vervoerswijzen dient een lappendeken aan financiële prikkels te worden vermeden. De lering die uit elke regeling is getrokken moet beter worden uitgewisseld binnen de sector. Het aanstaande Shift2Rail-initiatief moet hiervoor dienen door de betrouwbaarheid te versterken, de levensduur van de Europese spoorwegsystemen te verlengen en de focus te leggen op capaciteitsvergroting. Omdat alle maatregelen die de concurrentiepositie van de ene vervoerswijze beïnvloeden hun weerslag hebben op de andere, moet het beleid met betrekking tot goederenvervoer over de weg en per spoor worden gecoördineerd.

- Ten tweede is het van belang dat de strategieën met betrekking tot de verschuiving van vervoerswijzen worden toegespitst op de specifieke omstandigheden zoals deze zich tijdens de tenuitvoerlegging voordoen. Bij de ontwikkeling van EU-beleid wordt bijvoorbeeld meegenomen dat de kans op een verschuiving van de weg naar het spoor het grootst is bij langeafstandsvervoer en grensoverschrijdend vervoer.
- Met het oog op de tenuitvoerlegging van doeltreffende strategieën is het ten derde noodzakelijk dat zowel de EU als de lidstaten voorzien in stabiele en toereikende financiering. De financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen (CEF) zal hiertoe bijdragen door aanzienlijke middelen beschikbaar te stellen voor de medefinanciering van de ontwikkeling van het TEN-V-netwerk en het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS). Het nieuwe CEF-beleid kent geen afzonderlijke vervoersfondsen. Projectsponsors kunnen hierdoor worden geprikkeld om zowel mee te dingen naar financiering als de werkelijke toegevoegde waarde van elk investeringsprogramma aan te tonen.