

**RAADGEVENDE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUXRAAD**

---

4 februari 2013

**De Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T)  
en de gevolgen ervan voor de Beneluxlanden**

**VERSLAG**

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES VOOR  
FINANCIËN EN MOBILITEIT EN VOOR  
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN,  
LANDBOUW EN VISSERIJ  
UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER WILLEM DRAPS <sup>(1)</sup>

<b>INHOUD</b>	<b>Pages</b>
I. Situering .....	2
II. Hoorzitting van 26 oktober 2012 van de heer Philippe Chantraine, medewerker bij "MOVE-B1 ( <i>DG Mobility and Transport</i> )" van de Europese Commissie Bespreking van een ontwerp van aanbeveling.....	3
III. Bespreking van een ontwerp van aanbeveling .....	11
Bijlage: aanbeveling .....	12

(1) Samenstelling van de commissie voor Financiën en Mobiliteit:

Voorzitter: de heer Draps.

Leden: de heren Collard, Collignon, Lebrun, Negri, Postem, Roth Schouwenaar en Verougstraete.

Samenstelling van de commissie voor de Economische aangelegenheden, Landbouw en Visserij:

Voorzitter: de heer Bettel.

Leden: de heren Bosman, Henry, Oberweis, Reuten, Roegiers, Senesael, Van Den Bergh en mevrouw Wouters.

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE  
CONSULTATIF  
DE BENELUX**

---

4 février 2013

**Les réseaux de transport transeuropéens  
(RTE-T) et leurs conséquences pour les pays  
du Benelux**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS RÉUNIES DES  
FINANCES ET DE LA MOBILITÉ ET  
DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES,  
DE L'AGRICULTURE ET DE LA PÊCHE  
PAR  
M. WILLEM DRAPS <sup>(1)</sup>

<b>SOMMAIRE</b>	<b>Blz.</b>
I. Contexte .....	2
II. Audition du 26 octobre 2012 de M. Philippe Chantraine, collaborateur de "MOVE-B1 ( <i>DG Mobilité et Transport</i> )" de la Commission européenne.....	3
III. Discussion d'un projet de recommandation.....	11
Annexe: recommandation.....	12

(1) Composition de la commission des Finances et de la Mobilité:

Président: M. Draps.

Membres: MM. Collard, Collignon, Lebrun, Negri, Postem, Roth Schouwenaar et Verougstraete.

Composition de la commission des Affaires économiques, de l'Agriculture et de la Pêche:

Président: M. Bettel.

Membres: MM. Bosman, Henry, Oberweis, Reuten, Roegiers, Senesael, Van Den Bergh et Mme Wouters.

DAMES EN HEREN,

Uw verenigde commissies voor Financiën en Mobiliteit en voor Economische Aangelegenheden, Landbouw en Visserij, hebben op 26 oktober 2012 een hoorzitting gehouden over de Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) en de gevolgen ervan voor de Beneluxlanden. Tijdens deze hoorzitting werd de heer Philippe Chantraine, medewerker bij "MOVE-B1 (DG Mobiliteit en Transport)" van de Europese Commissie, gehoord. Tijdens de vergadering van 1 februari 2013 werd een ontwerp van aanbeveling besproken en aangenomen.

### I. SITUERING

Naar aanleiding van de bespreking van het Benelux-groenboek hebben de commissieleden tijdens de vergadering van 25 mei 2012 de wens uitgedrukt om meer duiding te bekomen over de problematiek van de Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) en de gevolgen ervan voor de Beneluxlanden.

In het Benelux-groenboek staat hierover het volgende:

*"TEN-T De Europese Commissie heeft in oktober 2011 nieuwe voorstellen gepubliceerd met betrekking tot de Trans-Europese Netwerken, waaronder transport. Besluitvorming hierover wordt verwacht eind 2012. Prioritair in de voorstellen zijn 10 corridors die de basis vormen voor een gecoördineerde ontwikkeling van de infrastructuur op het kernnetwerk. De Benelux-landen zijn betrokken bij in totaal 4 van de 10 corridors en hebben dus alle reden tot krachtenbundeling ter zake. Dat geldt ook voor de verdere ontwikkeling van het uitgebreide netwerk."*

MESDAMES, MESSIEURS,

Vos commissions réunies Finances et Mobilité et Affaires économiques, Agriculture et Pêche ont organisé, le 26 octobre 2012, une audition sur les réseaux de transport transeuropéens (RTE-T) et leurs conséquences pour les pays du Benelux. Lors de cette audition, M. Philippe Chantraine, collaborateur de "MOVE-B1 (DG Mobilité et Transport)" de la Commission européenne, a été entendu. Un projet de recommandation a été examiné et adopté lors de la réunion du 1<sup>er</sup> février 2013.

### I. CONTEXTE

À l'occasion de l'examen du livre vert Benelux, les membres de la commission ont exprimé, lors de la réunion du 25 mai 2012, le souhait d'obtenir un complément d'informations sur la problématique des réseaux de transport transeuropéens (RTE-T) et des conséquences de ceux-ci pour les pays du Benelux.

Dans le livre vert Benelux, il est indiqué ce qui suit à ce propos:

*"RTE-T - La Commission européenne a publié en octobre 2011 de nouvelles propositions concernant les réseaux de transport transeuropéens. Une prise de décision sur ce dossier est attendue fin 2012. Les propositions privilégient 10 corridors qui forment la base d'un développement coordonné de l'infrastructure sur le réseau central. Les pays du Benelux sont associés au total à 4 des 10 corridors et ont donc toutes les raisons d'unir leurs forces en la matière. Il en va de même pour le développement futur du réseau élargi."*

**II. HOORZITTING VAN  
26 OKTOBER 2012 VAN DE HEER PHILIPPE  
CHANTRAINE, MEDEWERKER BIJ “MOVE-  
B1 (DG MOBILITY AND TRANSPORT)”  
VAN DE EUROPESE COMMISSIE**

1. Uiteenzetting van de heer Philippe Chantraine

Sinds het Verdrag van Maastricht behoort de verbetering van de vervoersinfrastructuur tot een van de prioriteiten van de Europese Unie. De Europese Commissie ondersteunt daarom projecten die bijdragen aan het verbeteren van de transportinfrastructuur in Europa waardoor een duurzaam vervoersnetwerk ontstaat.

De krachtlijnen van het huidige beleid werden in 2006 vastgelegd. Op dat ogenblik werden de 30 prioriteiten van het TEN-T-netwerk gedefinieerd. Zeven ervan werden inmiddels verwezenlijkt, zoals de hogesnelheidslijn tussen Parijs, Brussel, Keulen, Amsterdam en Luik; de Öresund-brug tussen Denemarken en Zweden.

Wat de overige 23 prioriteiten betreft, werd weliswaar aanzienlijke vooruitgang geboekt, doch deze zijn vandaag nog niet voltooid. De gemaakte verwezenlijkingen hebben evenwel al zowel ten aanzien van de betrokken burgers, als de bedrijven, voor nuttige vervoersalternatieven gezorgd.

Een overzicht van de in het kader van de oprichting van het Trans-Europees vervoersnetwerk gerealiseerde projecten, toont aan dat de minste vooruitgang wordt geboekt in de grensoverschrijdende gedeelten.

Het is evenwel duidelijk dat de ontwikkeling van een duurzaam vervoersnetwerk een aanzienlijke toegevoegde waarde heeft voor de Europese Unie. Immers, opdat de eengemaakte markt volledig zou kunnen functioneren is een moderne, performante infrastructuur nodig op het gebied van transport.

De voornaamste vastgestelde hinderpalen voor een Trans-Europees vervoersnetwerk zijn:

— de fragmentatie van de bestaande nationale vervoersnetwerken;

**II. AUDITION DU 26 OCTOBRE 2012  
DE M. PHILIPPE CHANTRAINE,  
COLLABORATEUR DE  
“MOVE-B1 (DG MOBILITÉ ET TRANSPORT)”  
DE LA COMMISSION EUROPÉENNE**

1. Exposé de M. Philippe Chantraine

Depuis le Traité de Maastricht, l'amélioration des infrastructures de transport figure parmi les priorités de l'Union européenne. La Commission européenne soutient dès lors les projets qui contribuent à améliorer les infrastructures de transport en Europe et à créer ainsi un réseau de transport durable.

Les lignes de force de la politique actuelle ont été établies en 2006. C'est à ce moment qu'ont été définies les 30 priorités du réseau RTE-T. Sept de celles-ci ont été réalisées dans l'intervalle, dont la ligne à grande vitesse entre Paris, Bruxelles, Cologne, Amsterdam et Liège et le pont de l'Öresund entre le Danemark et la Suède.

Pour ce qui est des 23 autres priorités, des avancées considérables ont certes été enregistrées, mais ces projets ne sont pas encore achevés à ce jour. Les réalisations déjà opérationnelles offrent néanmoins de nouvelles possibilités de transport utiles, tant pour les citoyens concernés que pour les entreprises.

Un bilan des projets réalisés dans le cadre du développement du réseau de transport transeuropéen montre que c'est dans les parties transfrontalières que les avancées sont les moins grandes.

Il est pourtant clair que le développement d'un réseau de transport durable constitue une plus-value considérable pour l'Union européenne. En effet, pour que le marché unique puisse fonctionner entièrement, une infrastructure de transport moderne et performante est indispensable.

Les principaux obstacles constatés au développement d'un réseau de transport transeuropéen sont les suivants:

— la fragmentation des réseaux de transport nationaux existants;

— het ontbreken van schakels tussen de verschillende transportmogelijkheden: de wegen, spoorwegen, luchtwegen en waterwegen dienen beter op elkaar te worden afgestemd;

— operationele en technische problemen die de interoperabiliteit tussen bestaande transportverbindingen verhinderen; bijvoorbeeld bij het treinverkeer worden in de Europese lidstaten 17 verschillende systemen gebruikt. Treinen kunnen dus niet van het ene naar het andere netwerk rijden indien zij niet over de gebruikte systemen beschikken.

De mogelijke oplossingen om deze hinderpalen te overwinnen, zijn dan ook voor de hand liggend:

— het gefragmenteerd vervoersnetwerk moet omgevormd worden tot een Europees vervoersnetwerk: de ontbrekende schakels moeten in het netwerk worden opgenomen;

— het netwerk moet intermodaal worden gemaakt opdat de vervoerstromen operationeel en efficiënt worden;

— het netwerk moet interoperationeel worden: dit voornemen vereist uniforme technische en operationele reglementeringen;

— de bestaande vervoersinfrastructuur dient beter aangewend te worden;

— een strenge regelgeving moet voorhanden zijn met het oog op het realiseren van dit Europees netwerk.

De Europese Commissie heeft daarom in oktober 2011 een nieuw Europees infrastructuurbeleid uitgewerkt. Dit beleid richt zich op de grensoverschrijdende ontbrekende aansluitingen, de belangrijke knelpunten en de multimodale knooppunten, en komt alle lidstaten ten goede, teneinde hen gelijke toegang te geven tot de interne markt en de infrastructuurontwikkeling die de Europese Unie nodig heeft te versnellen.

Allereerst worden geen prioritaire projecten meer vooropgesteld. Er werd immers ondervonden dat dergelijke, op politiek topniveau, vastgelegde projecten veelal niet compatibel zijn met een Europees infrastructuurbeleid.

— l'absence de chaînons entre les différentes possibilités de transport: les routes, les chemins de fer, les voies aériennes et les voies navigables doivent être davantage interconnectés;

— les problèmes opérationnels et techniques qui entravent l'interopérabilité entre les liaisons de transport existantes; dans le transport ferroviaire par exemple, 17 systèmes différents sont utilisés dans les États membres européens. Les trains ne peuvent donc pas passer d'un réseau à un autre s'ils ne disposent pas des systèmes utilisés.

Les solutions possibles pour surmonter ces obstacles sont dès lors évidentes:

— le réseau de transport fragmenté doit être transformé en un réseau de transport européen: les chaînons manquants doivent être intégrés dans le réseau;

— le réseau doit être rendu intermodal afin d'assurer l'opérationnalité et l'efficacité des flux de transport;

— le réseau doit devenir interopérable: cet objectif nécessite des réglementations techniques et opérationnelles uniformes;

— les infrastructures de transport existantes doivent être mieux utilisées;

— il faut disposer d'une réglementation stricte pour pouvoir réaliser ce réseau européen.

C'est pourquoi la Commission européenne a élaboré une nouvelle politique européenne en matière d'infrastructure en octobre 2011. Cette politique est axée sur les liaisons transfrontalières manquantes, les goulets d'étranglement importants et les nœuds multimodaux, et sert les intérêts de tous les États membres, en leur offrant un accès égal au marché intérieur et en accélérant le développement des infrastructures dont l'Union européenne a besoin.

Pour commencer, il n'y a plus de projets prioritaires préalablement définis. On a en effet constaté que ces projets fixés au niveau politique supérieur ne sont souvent pas compatibles avec une politique d'infrastructure européenne.

Vandaag wordt gekozen voor een krachtdadige, multimodale en pragmatische aanpak aan de hand van een investeringsplan waarin wordt uitgegaan van twee netwerkklagen:

— een uitgebreid netwerk (*comprehensive network*), dat uiterlijk op 31 december 2050 operationeel moet zijn. Dit netwerk beslaat het volledige grondgebied van de Europese Unie en geeft aan alle burgers en bedrijven toegang tot de interne markt. De omschrijving van dit uitgebreid netwerk is in overleg met de lidstaten tot stand gekomen.

— een kernnetwerk (*core network*), dat uit de strategische delen bestaat, de hoogste Europese meerwaarde biedt en uiterlijk op 31 december 2030 operationeel moet zijn. Dit kernnetwerk omvat de belangrijkste verbindingen en TEN-T-knooppunten.

De twee netwerkklagen hebben betrekking op alle vervoerswijzen: weg, spoor, binnen- en zeevaart, aangevuld met intermodale platforms.

Voorts worden in de Europese wetgeving, teneinde tegemoet te komen aan de operationele en technische problemen, infrastructuurstandaarden opgelegd die de interoperabiliteit en de kwaliteit van het netwerk moeten verzekeren. De lidstaten zullen over de grenzen heen striktere EU-standaarden moeten toepassen.

Wat het regelgevingskader betreft om dit alles te bereiken, heeft de Europese Commissie gekozen voor een verordening, die rechtstreeks van toepassing is.

Wat de Beneluxlanden betreft, werden voor de havens, het spoorwegverkeer (goederen en personen), luchtverkeer, en wegverkeer, plannen uitgewerkt die de ontwikkeling van de belangrijkste verbindingen beogen teneinde de bestaande Europese mobiliteitsknooppunten op te lossen.

De realisatie van het kernnetwerk wordt ondersteund door de invoering van een corridoraanpak. Deze corridors, waarlangs vracht en passagiers efficiënt en met lage emissies kunnen worden vervoerd, maken uitgebreid gebruik van de bestaande infrastructuur.

Aujourd'hui, on opte pour une approche pragmatique, efficace et multimodale sur la base d'un plan d'investissement fondé sur deux niveaux de réseau:

— un réseau global (*comprehensive network*), qui devra être opérationnel au plus tard le 31 décembre 2050. Ce réseau couvre l'ensemble du territoire de l'Union européenne et offre un accès au marché intérieur à tous les citoyens et à toutes les entreprises. La description de ce réseau global est le fruit d'une concertation avec les États membres;

— un réseau central (*core network*), qui se compose des parties stratégiques, offre la plus haute plus-value européenne et devra être opérationnel au plus tard le 31 décembre 2030. Ce réseau central englobe les liaisons et nœuds les plus importants du réseau RTE-T.

Les deux niveaux du réseau incluent tous les modes de transport: routier, ferroviaire, aérien, fluvial et maritime, ainsi que les plates-formes intermodales.

Par ailleurs, afin de remédier aux problèmes techniques et opérationnels, la législation européenne imposera des normes d'infrastructure qui devront garantir l'interopérabilité et la qualité du réseau. Les États membres devront appliquer des normes européennes plus strictes par-delà les frontières.

En ce qui concerne le cadre réglementaire permettant d'atteindre tous ces objectifs, la Commission européenne a opté pour un règlement, directement d'application.

S'agissant des pays du Benelux, on a élaboré pour les ports, le trafic ferroviaire (fret et passagers), le trafic aérien et le trafic routier, des plans visant à développer les principales liaisons, afin de résoudre les problèmes de mobilité existant en Europe.

La réalisation du réseau central est soutenue par la mise en place d'un système de corridors. Ces corridors, qui permettent de transporter les marchandises et les passagers très efficacement et en produisant peu d'émissions, exploitent largement les infrastructures existantes.

Door ontbrekende aansluitingen te realiseren, knelpunten weg te werken en gebruik te maken van efficiëntere diensten in multimodale combinaties, kunnen de meeste vervoersstromen in de interne markt via dit kernnetwerk verlopen.<sup>1</sup>

Tien corridors vormen de basis voor een geïntegreerde ontwikkeling van de infrastructuur van het kernnetwerk. Voor de verwezenlijking van die corridors, die betrekking hebben op minstens 3 vervoerswijzen, 3 lidstaten en 2 grensovergangen wordt samengewerkt met de betrokken lidstaten en de relevante actoren, zoals de infrastructuurbeheerders en de gebruikers. Europese coördinatoren zullen "corridorplatforms" voorzitten waarin alle actoren zijn vertegenwoordigd en die een belangrijk instrument zijn om de coördinatie, samenwerking en transparantie te waarborgen.<sup>2</sup>

Inzake de financiering van het huidige systeem "Trans-European Network" werd voor de periode van 2007 tot 2013 in een budget van 8 miljard euro voorzien. Deze fondsen worden voornamelijk aangewend voor de prioritaire projecten in de grensoverschrijdende gebieden en de Europese mobiliteitsknelpunten. De Europese commissie hanteert voor de projecten het "use it or lose it"-beleid, met name dat als blijkt dat de afgesproken termijnen niet gerespecteerd worden, het toegewezen budget wordt verminderd en toegewezen wordt aan een ander project.

Naast het bovenvermeld budget gebeurt de financiering ook door de betrokken lidstaten zelf, regionale fondsen, de Europese Investeringsbank en publiek-private partnerschappen.

Op 29 juni 2011 heeft de Europese Commissie een voorstel voor het volgende meerjarig financieel kader voor de periode 2014-2020 vastgesteld: "Een begroting voor Europa 2020". Hierin stelt de Commissie voor om een nieuw geïntegreerd instrument te creëren voor investeringen in prioritaire vervoers-, energie- en telecommunicatie-infrastructuur: de zogenaamde "Connecting Europe Facility".

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0665:FIN:NL:PDF>

<sup>2</sup> MEMO/11/706 Event van europa.eu

En achevant les liaisons manquantes, en réduisant les goulets d'étranglement et en utilisant des services plus efficaces dans le cadre de combinaisons multimodales, ce réseau central prendra en charge la plus grande partie des flux de transport du marché unique.<sup>1</sup>

Dix corridors permettent un développement coordonné de l'infrastructure du réseau central. Pour la réalisation de ces corridors, qui couvrent au moins trois modes de transport, trois États membres et deux tronçons transfrontaliers, une collaboration a été mise en place entre les États membres concernés et les parties prenantes, comme les gestionnaires et les utilisateurs des infrastructures. Des coordinateurs européens présideront des "plates-formes de corridors" dans lesquelles seront représentées toutes les parties prenantes et qui constitueront un instrument important pour garantir la coordination, la coopération et la transparence.<sup>2</sup>

Un budget de 8 milliards d'euros est prévu pour le financement de l'actuel système de réseau transeuropéen pour la période de 2007 à 2013. Ces fonds serviront principalement à la mise en oeuvre de projets prioritaires qui concernent les zones transfrontalières et les entraves à la mobilité européenne. La Commission européenne pratique à propos de ces projets la politique du "use it or lose it" dans le cadre de laquelle un budget alloué est réduit ou attribué pour la réalisation d'un autre projet s'il apparaît que les délais convenus ne seront pas respectés.

Outre le budget précité, les États membres concernés, des fonds régionaux, la Banque européenne d'investissement et des partenariats public-privé contribuent également au financement.

Le 29 juin 2011, la Commission européenne a arrêté une proposition pour le prochain cadre financier pluriannuel couvrant la période 2014-2020: "Un budget pour l'Europe 2020". Elle y propose la création d'un nouvel instrument intégré pour les investissements dans la nouvelle infrastructure prioritaire en matière de transport, d'énergie et de télécommunications, dénommée "Connecting Europe Facility".

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0665:FIN:NL:PDF>

<sup>2</sup> MEMO/11/706 Event de europa.eu

De kosten om de EU-infrastructuur af te stemmen op de vervoersvraag worden geraamd op meer dan 1,5 triljoen euro voor de periode 2010-2030 en voor het volledige vervoersnetwerk van de EU-lidstaten. Voor de voltooiing van de Trans-Europese vervoersnetwerken is ongeveer 500 miljard euro nodig tegen 2020. In het bijzonder voor het vervoer, wordt ten aanzien van de 27 lidstaten voorzien in een budget van 31,7 miljard euro. In het cohesiefonds wordt 10 miljard euro voorbehouden voor de financiering van vervoersprojecten die deel uitmaken van het kernnetwerk, in het kader van de "Connecting Europe Facility".

De financiering van projecten zal gebeuren door subsidies en andere financiële Europese financieringsbronnen. Voorts mag niet vergeten worden dat het cohesiefonds nog eens 24 miljard euro heeft vrijgemaakt voor de TEN-T projecten. Daarenboven stelt het "European Regional Development Fund" eveneens fondsen ter beschikking voor secundaire en tertiaire verbindingen.

Op wetgevend vlak, wordt het voorstel van verordening van de Europese Commissie in eerste lezing besproken door het Parlement. De stemming in de betrokken commissies is voorzien op 27 november 2012. Er werden al meer dan 1000 amendementen ingediend. De grote lijnen worden evenwel behouden. De spreker drukt de hoop uit dat op 1 januari 2014, samen met het meerjarig financieel kader, het nieuwe transportbeleid in werking zal treden.

## 2. Gedachtewisseling

*De heer Louis Siquet* wenst te vernemen of hier de verbetering van bestaande spoorwegtrajecten beoogd wordt of er ook nieuwe spoorwegtrajecten in gebruik zullen worden genomen. Voorts vraagt hij welke voortgang inmiddels met de Betuwelijn werd geboekt en alsook met de "corridors" voor goederentreinen?

*De heer Philippe Chantraine, medewerker bij "MOVE-B1 (DG Mobility and Transport)" van de Europese Commissie,* antwoordt dat grotendeels gebruik wordt gemaakt van de bestaande spoorwegtrajecten, met dien verstande dat een verbetering zich vaak opdringt zoals de invoering van

Pour l'ensemble du réseau de transport des États membres de l'UE, le coût de l'adaptation de l'infrastructure de l'UE à la demande en matière de transport est estimé à plus de 1,5 trillion d'euros pour la période 2010-2030. L'achèvement des réseaux transeuropéens de transport nécessitera environ 500 milliards d'euros d'ici à 2020. En ce qui concerne plus particulièrement le transport, un budget de 31,7 milliards d'euros est prévu pour les 27 États membres. Un montant de 10 milliards d'euros est réservé dans le fonds de cohésion pour le financement des projets de transport qui relèvent du réseau principal, dans le cadre du "Connecting Europe Facility".

Le financement de projets se fera par le biais de subsides et d'autres sources financières de financement européennes. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que le fonds de cohésion a libéré 24 milliards d'euros supplémentaires pour les projets TEN-T. Le Fonds européen de développement régional fournit également des fonds pour les liaisons secondaires et tertiaires.

Sur le plan législatif, la proposition de règlement de la Commission européenne doit être examinée en première lecture par le Parlement. Le vote au sein des commissions concernées est prévu le 27 novembre 2012. Plus de 1000 amendements ont déjà été présentés. L'orateur espère que la nouvelle politique de transports entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014, en même temps que le cadre financier pluriannuel.

## 2. Échange de vues

*M. Louis Siquet* demande si l'objectif est d'améliorer les trajets ferroviaires existants ou si de nouveaux trajets seront également mis en service. Il demande également quels progrès ont été enregistrés dans l'intervalle concernant la ligne Betuwe et les "corridors" pour le transport de marchandises.

*M. Philippe Chantraine, collaborateur à la Commission européenne pour "MOVE-B1 (DG Mobility and Transport)",* répond qu'il est recouru dans une large mesure aux trajets ferroviaires existants, étant entendu qu'une amélioration est souvent nécessaire, comme l'introduction du ERTMS (*European*

het ERTMS (*European Rail Traffic Management System*). Soms is het ook nodig om nieuwe infra-structuren op te richten.

Wat de uitbreiding van het traject Emmerich-Oberhausen, dat direct aansluit op de Betuwelijn betreft, wordt Duitsland aangespoord om de nodige investeringen te doen.

Het is de bedoeling om de “corridors” voor goederentreinen te integreren in de reeds bestaande corridors en om voor optimale verbindingen te zorgen met de andere vervoersmogelijkheden.

*De heer Marc Angel* kaart het probleem aan van de interoperabiliteit tussen de bestaande transportverbindingen. Op welke manier kan deze verbeterd worden?

Voorts wenst hij meer te vernemen over de voortgang van de spoorlijn “Eurocaprail” Brussel-Luxemburg-Straatsburg. Welke initiatieven worden genomen om de verbinding tussen Luxemburg-Namen-Brussel te verbeteren?

Tot slot vraagt de spreker of de Europese Commissie al de met het oog op de liberalisering van de spoorwegen genomen maatregelen geëvalueerd heeft?

*De heer Philippe Chantraine* verduidelijkt dat teneinde de interoperabiliteit te verbeteren, in samenwerking met de lidstaten, het ERTMS werd ontwikkeld. Het is de Europese standaard voor treinbeïnvloeding en spoorwegseinen. Het betreft een prioritaire aangelegenheid voor de Europese Commissie. Het is de bedoeling dat tegen 2030, ERTMS op het hele kernnetwerk wordt geïnstalleerd. Niet alle lidstaten zijn echter even enthousiast. Voor het ERTMS wordt daarom een medefinanciering tot 50 % toegekend om de lidstaten ertoe aan te sporen naar het Europese systeem over te schakelen.

De verbinding Brussel-Luxemburg-Straatsburg maakt deel uit van het kernnetwerk. België heeft aangegeven dat de verbinding Brussel-Aarlen verbeterd dient te worden en dat werken op deze lijn zullen worden uitgevoerd.

*Rail Traffic Management System*). Parfois aussi, il faut mettre en place de nouvelles infrastructures.

En ce qui concerne l'extension du trajet Emmerich-Oberhausen, qui est directement relié à la ligne Betuwe, l'Allemagne est encouragée à consentir les investissements requis.

Il s'agit d'intégrer les “corridors” pour le transport de marchandises dans les corridors existants et de prévoir des liaisons de transport optimales avec d'autres possibilités de transport.

*M. Marc Angel* évoque le problème de l'interopérabilité entre les liaisons de transport existantes. Comment peut-elle être améliorée?

Il souhaite également être informé plus avant à propos de l'avancement de la ligne ferroviaire “Eurocaprail” Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg. Quelles initiatives sont prises pour améliorer la liaison Luxembourg-Namur-Bruxelles?

Enfin, l'orateur demande si la Commission européenne a déjà procédé à l'évaluation des mesures prises en vue de la libéralisation des chemins de fer.

*M. Philippe Chantraine* précise que le ERTMS a été développé en collaboration avec les États membres pour améliorer l'interopérabilité. Il constitue le standard européen pour le contrôle de la vitesse des trains et des signaux ferroviaires. Il s'agit pour la Commission européenne d'une matière prioritaire. L'ERTMS devrait équiper tout le réseau en 2030. Tous les États membres ne se montrent toutefois pas enthousiastes. Un cofinancement de 50 % est dès lors accordé pour l'ERTMS afin d'encourager les États membres à effectuer la transition vers le système européen.

La liaison Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg fait partie du réseau principal. La Belgique a indiqué que la liaison Bruxelles-Arlon doit être améliorée et que des travaux seront effectués sur cette ligne.



De spreker deelt vervolgens mee dat het liberaliseringsbeleid momenteel voorwerp is van evaluatie met het oog op de voorbereiding van nieuwe initiatieven. Dit is evenwel geen materie waarvoor de eenheid van de spreker bevoegd is. In het kader van de liberaliseringsproblematiek, stipt hij evenwel aan dat het voor de ontwikkeling van de Trans-Europese vervoersnetwerken een goede zaak is dat Europese coördinatoren worden aangewezen die ervoor moeten zorgen dat de projecten die deel uitmaken van een corridor goed verlopen.

*De heer Michel Lebrun (lid van de commissie voor de Financiën en de Mobiliteit)* juicht dit initiatief toe. Hij wenst te vernemen of het hier over Europese of nationale coördinatoren gaat en wanneer zij zullen worden aangewezen. Voorts vraagt hij op welke manier de afspraken met de nationale en regionale overheden georganiseerd zullen worden?

*De heer Philippe Chantraine* legt uit dat nu al met de figuur van "coördinatoren" wordt gewerkt. In de problematiek van de Trans-Europese vervoersnetwerken zijn de coördinatoren personen die autoriteit genieten binnen de spoorwegsector. Zo werden onder meer de heer Karel Vinck, voormalig topman van spoorwegmaatschappij NMBS, en mevrouw Karla Peijs, voormalige Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, als coördinatoren aangewezen. De coördinatoren handelen in naam van de Europese Commissie. Ze worden ingeschakeld bij projecten, in landen waarvan zij geen onderdaan zijn, wat een zekere onafhankelijkheid garandeert. De coördinatoren brengen de betrokken partijen, de nationale en regionale overheden, rond de onderhandelingstafel. Zodra het wetgevend kader voor het nieuwe infrastructuurbeleid voorhanden is, zullen de coördinatoren worden aangewezen. Ook voor Eurocaprail zal een coördinator worden aangewezen.

*De heer André Postema (lid van de commissie voor de Financiën en de Mobiliteit)* merkt op dat de rechtstreekse lijn Maastricht-Brussel werd opgeheven. De spreker wenst te vernemen of het "European Regional Development Fund" dat fondsen ter beschikking stelt voor secundaire en tertiaire verbindingen, voor de herinvoering van deze lijn zou kunnen worden aangesproken?

L'orateur précise enfin que la politique de libéralisation fait actuellement l'objet d'une évaluation en vue de nouvelles initiatives. L'unité à laquelle appartient l'orateur n'est toutefois pas compétente pour cette matière. Il ajoute toutefois que, dans le cadre du dossier de la libéralisation, la désignation de coordinateurs européens chargés de veiller à ce que les projets qui font partie d'un corridor soient menés à bonne fin, constitue une bonne chose pour le développement des réseaux de transport transeuropéens.

*M. Michel Lebrun (membre de la commissions des Finances et de la Mobilité)* salue cette initiative. Il demande s'il s'agit en l'espèce de coordinateurs européens et quand ils seront désignés. Il demande également comment seront pris les accords avec les autorités nationales et régionales.

*M. Philippe Chantraine* répond que l'on travaille actuellement déjà selon la formule des "coordinateurs". Dans le dossier des réseaux de transport transeuropéens, les coordinateurs détiennent l'autorité dans le secteur ferroviaire. M. Karel Vinck, ancien dirigeant à la tête de la société ferroviaire SNCB, et Mme Karla Peijs, ancienne ministre néerlandaise des Transports et des Ponts et chaussées, ont été désignés en qualité de coordinateurs. Ces derniers agissent au nom de la Commission européenne. Ils interviennent dans des projets dans des pays dont ils ne sont pas des ressortissants, ce qui garantit une certaine indépendance. Ils réunissent les parties concernées ainsi que les autorités nationales et régionales autour de la table de négociations. Les coordinateurs seront désignés dès que le cadre législatif de la nouvelle politique en matière d'infrastructure sera connu. Un coordinateur sera également désigné pour Eurocaprail.

*M. André Postema (membre de la commissions des Finances et de la Mobilité)* fait observer que la ligne directe Maastricht-Bruxelles a été supprimée. Il demande si le Fonds européen de développement régional, qui fournit des fonds pour des liaisons secondaires et tertiaires, pourrait être sollicité en vue du rétablissement de cette ligne.

*De heer Philippe Chantraine* merkt op dat op Europees vlak enkel het kader gecreëerd wordt waarbinnen diensten kunnen worden aangeboden. Het is aan de lidstaat zelf om niet-rendabele diensten te financieren opdat zij kunnen voortbestaan.

*De heer Michel Lebrun (lid van de commissie voor de Financiën en de Mobiliteit)* wenst te vernemen welk bedrag de Beneluxlanden kunnen verwachten voor de financiering van de Trans-Europese vervoersnetwerken.

*De heer Philippe Chantraine* verduidelijkt dat het bedrag van de Europese medefinanciering in grote mate afhangt van de belangrijkheid van het project. De Europese basisfinanciering bedraagt 20 % van de totale som. Wanneer het project evenwel een mobiliteitsknelpunt betreft welke een substantiële wijziging van de infrastructuur behoeft dan wordt de Europese financiering tot 30 % opgetrokken. Wanneer de projecten grensoverschrijdend zijn, kan de financiering tot 40 % bedragen aangezien dergelijke projecten een hoge toegevoegde waarde hebben voor de Europese Unie.

*De heer Roger Negri (lid van de commissie voor de Financiën en de Mobiliteit)* heeft vernomen dat de werkzaamheden inzake Eurocaprail vertraging hebben opgelopen. De werkzaamheden zouden tot 2022 duren.

*De heer Philippe Chantraine* verduidelijkt dat de corridor-aanpak er in 2014 voor moet zorgen dat de coördinatoren samen met de betrokken overheden en de beheerders een plan opstellen. De investeringen van de betrokken landen in de grensgebieden aan hun spoorweginfrastructuur moeten gesynchroniseerd worden. Het is daarom belangrijk dat aan deze overeenkomst een wettelijk kader wordt gegeven opdat de betrokkenen steeds op hun verantwoordelijkheid kunnen worden gewezen. Dit wettelijk kader maakt momenteel nog voorwerp van debat uit binnen de Europese Unie.

*M. Philippe Chantraine* indique qu'au niveau européen, seul est défini le cadre dans lequel des services peuvent être proposés. Il appartient aux États membres de financer des services non rentables afin d'en assurer la subsistance.

*M. Michel Lebrun (membre de la commissions des Finances et de la Mobilité)* demande quel montant les pays du Benelux peuvent escompter pour le financement des réseaux de transport transeuropéens.

*M. Philippe Chantraine* précise que le montant du cofinancement européen dépend dans une large mesure de l'importance du projet. Le financement de base européen représente 20 % du montant total. Toutefois, lorsque le projet concerne une entrave à la mobilité nécessitant une modification substantielle de l'infrastructure, ce financement est porté à 30 %. Lorsque les projets sont transfrontaliers, le financement peut se monter jusqu'à 40 % puisque ces projets représentent pour l'Union européenne une plus-value importante.

*M. Roger Negri (membre de la commissions des Finances et de la Mobilité)* a appris que les travaux relatifs à Eurocaprail ont subi du retard. Ils se prolongeraient jusqu'en 2022.

*M. Philippe Chantraine* indique que l'approche réservée aux corridors doit faire en sorte que les coordinateurs établissent, avec les autorités et les gestionnaires, un plan en 2014. Les investissements consentis dans leur infrastructure ferroviaire des régions frontalières par les pays concernés doivent être synchronisés. Il est dès lors important que cette convention repose sur un cadre légal afin de toujours pouvoir rappeler leurs responsabilités aux différentes parties. Ce cadre légal fait actuellement encore l'objet de débats au sein de l'Union européenne.

### III. BESPREKING VAN EEN ONTWERP VAN AANBEVELING

Tijdens de vergadering van 1 februari 2013 hebben de verenigde commissies een ontwerp van aanbeveling over de Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) en de gevolgen ervan voor de Beneluxlanden” besproken.

Het ontwerp van aanbeveling dat tijdens diezelfde vergadering eenparig werd aangenomen, gaat als bijlage bij dit verslag.

Xavier BETTEL

Willem DRAPS

*Voorzitter*

*Voorzitter-rapporteur*

### III. DISCUSSION D’UN PROJET DE RECOMMANDATION

Les commissions réunies ont examiné un projet de recommandation sur les réseaux de transport transeuropéens (RTE-T) et leurs conséquences pour les pays du Benelux lors de leur réunion du 1er février 2013.

Le projet de recommandation est adopté à l’unanimité au cours de cette même réunion, est joint en annexe au présent rapport.

Xavier BETTEL

Willem DRAPS

*Président*

*Président-rapporteur*

## BIJLAGE

### **Aanbeveling over de Trans-Europese vervoersnetwerken (TEN-T) en de gevolgen ervan voor de Beneluxlanden**

#### **De Raad,**

Gelet op de hoorzitting van 26 oktober 2012 van de heer Philippe Chantraine, medewerker bij “*MOVE-B1 (DG Mobility and Transport)*” van de Europese Commissie;

Gelet op het gegeven dat de ontwikkeling van een duurzaam vervoersnetwerk een aanzienlijke toegevoegde waarde heeft voor de Europese Unie en derhalve ook voor de Beneluxlanden;

Gelet op de noodzaak aan een moderne, performante infrastructuur op het gebied van transport, opdat de eengemaakte markt optimaal zou kunnen functioneren;

#### **Vaststellend,**

Dat de projecten in de grensoverschrijdende gedeelten die in het kader van het huidige infrastructuurbeleid van de Europese Commissie worden uitgevoerd, niet de aandacht bekomen die zij verdienen;

Dat de Europese Commissie een nieuw Europees infrastructuurbeleid uitwerkt dat uitgaat van corridors gestructureerd in twee netwerklagen (een uitgebreid netwerk en een kernnetwerk) en dat zich richt op de grensoverschrijdende ontbrekende aansluitingen, de belangrijke knelpunten en de multimodale knooppunten;

Dat de realisatie van het kernnetwerk ondersteund wordt door de invoering van een corridorraanpak, dewelke uitgebreid gebruikmaakt van de bestaande infrastructuur;

Dat de Benelux-landen betrokken zijn bij in totaal 4 van de 10 corridors;

## ANNEXE

### **Recommandation sur les réseaux de transport transeuropéens (RTE-T) et leurs conséquences pour les pays du Benelux**

#### **Le Conseil,**

Vu l'audition de M. Philippe Chantraine, collaborateur auprès du “*MOVE-B1 (DG Mobilité et Transport)*” de la Commission européenne du 26 octobre 2012;

Vu que le développement d'un réseau de transport durable constitue une plus-value substantielle pour l'Union européenne et, dès lors aussi, pour les pays du Benelux;

Vu la nécessité de disposer d'une infrastructure moderne et performante dans le domaine de transport en vue d'un fonctionnement optimal du marché unifié;

#### **Constatant,**

Que les projets dans les régions transfrontalières mis en œuvre dans le cadre de l'actuelle politique d'infrastructure de la Commission européenne ne reçoivent pas la priorité qu'ils méritent;

Que la Commission européenne développe une nouvelle politique d'infrastructure fondée sur des corridors structurés en deux niveaux de réseaux (un réseau global et un réseau central) et axée sur les liaisons transfrontalières manquantes, les entraves majeurs et les nœuds multimodaux;

Que la réalisation du réseau central est soutenue par la mise en œuvre d'une approche fondée sur des corridors qui recourt abondamment à l'infrastructure existante;

Que les pays du Benelux sont concernés par 4 des 10 corridors;

Dat de Europese Commissie in het kader van “*Connecting Europe Facility*” de medefinanciering aanbiedt voor de projecten terzake van de lidstaten;

### **Verzoekt de Regeringen,**

Om op een constructieve wijze na te gaan op welke manier de Beneluxlanden in het kader van de corridor aanpak het gebruik van hun bestaande transportinfrastructuur in de grensoverschrijdende gebieden verder kunnen optimaliseren en op elkaar afstemmen, meer in het bijzonder wat betreft het inventariseren van gemeenschappelijke problemen bij de ruimtelijke inpassing van het TEN-T kernnet en het ondersteunen van de ontwikkeling van een visie rondom mogelijke oplossingsrichtingen;

Hun investeringen dermate te selecteren opdat maximaal beroep kan worden gedaan op de Europese medefinanciering;

De samenwerking tussen de Beneluxlanden inzake de transportinfrastructuur te intensifiëren met het oog op de verwezenlijking van het kernnetwerk en het uitgebreid transportnetwerk;

Erover te waken dat de transportinvesteringen in de grensoverschrijdende gedeelten van de Beneluxlanden gesynchroniseerd worden.

Que, dans le cadre de la “*Connecting Europe Facility*”, la Commission européenne propose le cofinancement des projets des États membres en la matière;

### **Demande aux Gouvernements,**

D’examiner, dans un esprit constructif, les modalités d’une optimisation et d’une harmonisation plus avant, par les pays du Benelux, de l’utilisation, dans le cadre de l’approche fondée sur les corridors, de leur infrastructure de transport existante dans les régions transfrontalières, plus particulièrement en ce qui concerne l’inventaire des problèmes communautaires relatifs à l’insertion spatiale du réseau RTE-T et au soutien du développement d’une vision concernant de possibles orientations pour des solutions à mettre en oeuvre;

De sélectionner leurs investissements de manière à permettre un recours maximum au cofinancement européen;

D’intensifier la coopération entre les pays du Benelux en matière d’infrastructure de transport en vue de la réalisation du réseau central et du réseau de transport global;

De veiller à la synchronisation des investissements en matière de transport dans les régions transfrontalières des pays du Benelux.