

**BENELUX  
INTERPARLEMENTAIRE  
ASSEMBLEE**

---

13 juni 2018

**THEMA “DE BEVORDERING VAN  
VRACHTVERVOER PER SPOOR IN DE  
BENELUX”**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE  
FINANCIËN EN MOBILITEIT

UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER JEF VAN DEN BERGH

**ASSEMBLÉE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUX**

---

13 juin 2018

**THÈME “LA STIMULATION DU TRANSPORT  
DE MARCHANDISES PAR CHEMIN DE FER  
DANS LE BENELUX”**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES  
FINANCES ET DE LA MOBILITÉ

PAR  
M. JEF VAN DEN BERGH

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft zijn vergaderingen van 21 november, 28 november en 9 december 2016, 20 januari, 20 februari, 10 maart, 12 mei, 30 juni, 9 oktober, 27 oktober en 8 december 2017 en 26 januari, 9 maart, 20 april en 1 juni 2018 gewijd aan het thema “De bevordering van vrachtvervoer per spoor in de Benelux”.

### I. — SITUERING

Op initiatief van de heer Willem Draps, voorzitter, werd in de commissie Financiën en Mobiliteit op 21 november 2016 het Benelux-rapport 2016 inzake vrachtvervoer toegelicht door de heer Jan Molema en mevrouw Yasmina Jarine van het secretariaat-generaal van de Benelux Unie, waarna een gedachtewisseling met de leden van de commissie volgde. Tijdens haar vergadering van 9 december 2016 besloot de commissie dat een afbakening van bepaalde elementen van dit brede thema wenselijk was, maar zij bepaalde de precieze focus nog niet. Tijdens haar vergadering van 8 december 2017 besliste zij om haar aanbeveling te concentreren op het vraagstuk van de bevordering van het vrachtvervoer per spoor.

### II. — HOORZITTING OVER HET BENELUXRAPPORT OVER VRACHTVERVOER (28 NOVEMBER 2016)

#### A. Inleidende uiteenzettingen van de heer Jan Molema en mevrouw Yasmina Jarine (Benelux Unie)

*De heer Jan Molema en mevrouw Yasmina Jarine benadrukten dat vrachtvervoer essentieel is voor de Europese eenheidsmarkt in het algemeen en voor de Benelux in het bijzonder. De Benelux heeft op het vlak van logistiek een centrale plaats binnen de Europese eenheidsmarkt.*

De studie werd om verschillende redenen uitgevoerd:

— er is een groeiende vraag naar actie op het niveau van de Benelux vanwege de lidstaten en de vervoerssector;

MESDAMES ET MESSIEURS,

Votre commission a consacré ses réunions des 21 novembre, 28 novembre et 9 décembre 2016, 20 janvier, 20 février, 10 mars, 12 mai, 30 juin, 9 octobre, 27 octobre, 8 décembre 2017 et 26 janvier, 9 mars, 20 avril et 1<sup>er</sup> juin 2018 au thème du “Transport de marchandises dans le Benelux”.

### I. — CONTEXTE

À l’initiative de M. Willem Draps, président, le rapport Benelux 2016 Transport de marchandises a été explicité le 21 novembre 2016 en commission des Finances et de la Mobilité par M. Jan Molema et Mme Yasmina Jarine du secrétariat général de l’Union Benelux qui ont eu ensuite un échange de vues avec les membres de la commission. Lors de sa réunion du 9 décembre 2016, la commission a décidé de circonscrire les aspects spécifiques de ce vaste thème. Lors de sa réunion du 8 décembre 2017, elle a plus particulièrement décidé de concentrer ses travaux sur la question de la stimulation du transport de marchandises par chemin de fer.

### II. — AUDITION SUR LE RAPPORT BENELUX TRANSPORT DE MARCHANDISES (28 NOVEMBRE 2016)

#### A. Exposés introductifs de M. Jan Molema et Mme Yasmina Jarine (Union Benelux)

*M. Jan Molema et Mme Yasmina Jarine ont souligné que le transport de marchandises est essentiel pour le marché européen unifié en général et pour le Benelux en particulier. Dans le domaine de la logistique, le Benelux occupe une position centrale sur le marché européen unifié.*

L’étude a été réalisée pour plusieurs raisons:

— il y a une demande croissante d’actions au niveau du Benelux de la part des États membres et du secteur du transport;

— de goederenstromen nemen in omvang toe en veranderen snel;

— de fysieke infrastructuur botst tegen zijn grenzen aan;

— de vervoersomgeving verandert snel, in het bijzonder door de digitalisering;

— beleid moet worden uitgetekend op basis van goed onderzochte feiten.

Bovendien is het zo dat de Benelux in dit dossier een verschil kan maken, op voorwaarde dat duidelijk is wat de belangrijkste goederenstromen vandaag zijn en in de toekomst zullen zijn en welke stromen er enerzijds binnen de Benelux en anderzijds tussen de Benelux en derde landen zijn.

Wat de stand van zaken betreft, worden in de studie de volgende conclusies getrokken:

— de rol van de Benelux als toegangspoort voor Europa blijkt uit de cijfers: terwijl de drie landen samen staan voor 1,7 % van de landoppervlakte, 5,6 % van de bevolking en 7,9 % van het BBP van de Europese Unie, zijn zij wel verantwoordelijk voor 78 % van de binnenvaart, 24 % van de luchtvracht, 21 % van het maritiem transport, 6,9 % van het wegtransport en 6 % van het spoorvervoer;

— 76 % van het goederentransport over de weg van de Benelux blijft binnen deze zone, terwijl 9,6 % naar Duitsland gaat, 5,2 % naar Frankrijk en 9,3 % naar andere landen;

— de efficiëntie van de logistiek is hoog in de Benelux: op basis van zes indicatoren komt de Benelux bovenaan verschillende rankings.

Welke doelstellingen kunnen worden geformuleerd? De volgende punten kunnen als topprioriteiten voor een efficiënt, duurzaam en competitief vrachtvervoer worden geformuleerd:

— digitalisering van transport;

— vermindering van files door slim verkeersmanagement;

— vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot;

— les flux de marchandises gagnent en volume et changent rapidement;

— l'infrastructure physique se heurte aux frontières;

— l'environnement du transport évolue rapidement, particulièrement en raison de la numérisation;

— la politique doit être définie sur la base de faits dûment étudiés.

En outre, le Benelux peut faire la différence dans ce dossier, à condition que les principaux flux de marchandises actuels et futurs soient clairement identifiés et que l'on sache quels sont les flux dans le Benelux d'une part et entre le Benelux et des pays tiers d'autre part.

En ce qui concerne l'état de la situation, l'étude aboutit aux conclusions suivantes:

— le rôle du Benelux comme porte d'accès à l'Europe est attesté par les chiffres: alors que les trois pays représentent au sein de l'Union européenne 1,7 % de la superficie de territoire, 5,6 % de la population et 7,9 % du PIB, ils réalisent 78 % de la navigation fluviale, 24 % du fret aérien, 21 % du transport maritime, 6,9 % du transport routier et 6 % du transport ferroviaire;

— 76 % du transport de marchandises par la route dans le Benelux restent dans la zone, alors que 9,6 % sont destinés à l'Allemagne, 5,2 % à la France et 9,3 % à d'autres pays;

— l'efficacité de la logistique est élevée dans le Benelux: sur la base de six indicateurs, le Benelux figure en tête de différents classements.

Quels objectifs peuvent être formulés? Les points suivants peuvent être considérés comme des priorités absolues pour un transport de marchandises efficace, durable et compétitif:

— numérisation du transport;

— réduction des files par une gestion intelligente du trafic;

— réduction des émissions de CO<sub>2</sub>;

— stimuleren van gezamenlijke opleiding en arbeidsmobiliteit;

— faciliteren van de modal shift.

De studieresultaten zullen worden gebruikt voor de uitwisseling van informatie, het opstarten van pilootprojecten, het maken van wettelijke afspraken en de formulering van gemeenschappelijke standpunten. Bestaande voorbeelden zijn grensoverschrijdend vervoer van 44ton containers en 45 voetscontainers, containers voor vrije cabotage, gemeenschappelijke wegininspecties, uitwisseling van informatie over kentekenplaten en een aanbevelingen over alternatieve brandstoffen.

Gemeenschappelijke uitdagingen zijn: de *modal shift*, duurzame doelstellingen, digitalisering, de aanpak van files en de bevordering van nieuwe vervoersmodi. Een positieve evolutie is de geleidelijke vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies door vervoer binnen de Benelux.

Een blik in de toekomst wijst uit dat het volume van vrachtvervoer, dat in 2013 235 miljoen ton bedroeg, tegen 2030 zou kunnen evolueren naar 400 miljoen ton. De havens van Rotterdam en Antwerpen blijven daarin een spilfunctie vervullen. Een opvallende evolutie is wel de toename van het vervoer met bestelwagens, wat niet strookt met het streven naar andere vervoersmodi dan het wegvervoer.

Tijdens de door de Benelux Unie georganiseerde week van de multimodaliteit werden de volgende klemtonen gelegd: de rol van intermodaal vervoer met uitgebreide *gateways*, het onderhoud en de interoperabiliteit van infrastructuur, investeringen en innovatie in digitalisering en versterking van de aanmoediging van duurzaam vervoer.

De heer Molema en mevrouw Jarine besloten dat het Beneluxgebied een levend laboratorium is voor vervoersbeleid. De Benelux kan fungeren als motor voor de ontwikkeling van nieuw beleid van de Europese Unie en kan een gemeenschappelijk implementatieplatform vormen.

— stimulation de la formation en commun et de la mobilité du travail;

— facilitation du *transfert modal*.

Les résultats des études serviront à l'échange d'informations, au lancement de projets pilote, à la réalisation d'accords légaux et à la formulation de points de vue communs. Des exemples existants sont le transport transfrontalier de conteneurs de 44 tonnes et de 45 pieds, les conteneurs pour le cabotage libre, les inspections routières communes, l'échange d'informations sur les plaques minéralogiques et une recommandation sur les carburants alternatifs.

Les défis communs sont les suivants: le transfert modal, les objectifs durables, la numérisation, la lutte contre les embouteillages et la stimulation de nouveaux modes de transport. La réduction progressive des émissions de CO<sub>2</sub> par le transport dans le Benelux constitue une évolution positive.

Une projection dans l'avenir révèle que le volume du transport de marchandises, qui se chiffrait en 2013 à 235 millions de tonnes, pourrait évoluer d'ici à 2030 vers 400 millions de tonnes. Les ports de Rotterdam et d'Anvers continuent de jouer en cette matière un rôle de pivot. L'augmentation du transport par camionnette constitue une évolution surprenante qui n'est pas en adéquation avec la volonté de recourir à d'autres modes de transport que le transport routier.

Au cours de la semaine de la multimodalité organisée par l'Union Benelux, les accents suivants ont été posés: le rôle du transport intermodal avec de larges *gateways*, l'entretien et l'interopérabilité de l'infrastructure, les investissements et l'innovation dans la numérisation et le renforcement de la stimulation du transport durable.

M. Molema et Mme Jarine ont conclu que la zone Benelux constitue un laboratoire vivant pour la politique en matière de transport. Le Benelux peut jouer un rôle moteur dans le développement de nouvelles politiques au sein de l'Union européenne et constituer une plate-forme commune de mise en œuvre.

## B. Gedachtewisseling

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur*, vroeg dat de commissie binnen de brede problematiek van het vrachtvervoer een afbakening doet om tot een concrete aanbeveling met impact te komen.

De Nederlandse treinen worden momenteel uitgerust met een nieuwe versie van het automatisch treinbeveiligingssysteem ERTMS, waardoor het betreffende rollend materieel niet op Belgisch grondgebied kan worden ingezet zonder bijkomende installaties die duur en tijdrovend zijn. Die evolutie heeft een negatieve impact op de bevordering van een *modal shift* van vrachtvervoer ten gunste van het spoor.

Een werkbezoek aan B-Cargo in de Antwerpse haven kan nuttig zijn om de problematiek van het spoorvervoer vanuit de havens te bestuderen. Vrachtvervoer per spoor neemt in omvang toe, maar stuit nog op te veel hindernissen.

*Mevrouw Patricia Creutz* vroeg aandacht voor de wederzijdse erkenning van diploma's binnen de Benelux in de sectoren logistiek en vervoer.

De vervanging van grote vrachtwagens door kleine bestelwagens is een negatieve evolutie, die moet worden beteugeld door aangepast beleid.

Er moeten doelstellingen worden geformuleerd die vroeger dan in 2030 worden gerealiseerd.

*De heer Wouter De Vriendt* stelde voor dat de commissie haar aanbeveling richt op een *modal shift* richting spoor en binnenvaart. Door deze focus kan het Beneluxparlement impact hebben op de beslissing van het Comité van ministers.

*De heer Alexander Van Hattem* benadrukte het belang van de vermindering van files door slim verkeersmanagement. Daarnaast pleit hij ook voor de verbetering en het onderhoud van bestaande infrastructuur en voor de uitbouw van nieuwe infrastructuur.

## B. Échange de vues

*M. Jef Van den Bergh, rapporteur*, demandait que, dans le cadre de la vaste problématique du transport de marchandises, la commission cerne la matière pour en arriver à une recommandation concrète qui ait un réel impact.

On équipe actuellement les trains néerlandais d'une nouvelle version du système de sécurité automatique ERTMS, ce qui a pour conséquence que le matériel roulant concerné ne peut pas circuler en territoire belge sans installations supplémentaires qui s'avèrent onéreuse et prennent du temps. Cette évolution a un impact négatif sur la promotion d'un transfert modal en faveur du chemin de fer.

Une visite de travail à l'entreprise B-Cargo, située dans le port d'Anvers, pourrait être utile en vue de l'examen de la problématique du transport ferroviaire au départ des ports. Le transport de marchandises par chemin de fer se développe mais se heurte encore à de trop nombreux obstacles.

*Mme Patricia Creutz* demandait d'être attentif à la reconnaissance mutuelle des diplômes au sein du Benelux dans le secteur de la logistique et du transport.

Le remplacement de grands camions par de petites camionnettes constitue une évolution négative qui doit être freinée par une politique appropriée.

Il faut formuler des objectifs à réaliser avant 2030.

*M. Wouter De Vriendt* proposait que la commission axe sa recommandation sur un transfert modal en faveur du chemin de fer et de la navigation intérieure. De la sorte, le Parlement Benelux pourra influencer sur la décision du Comité de ministres.

*M. Alexander Van Hattem* soulignait l'importance de la réduction des files par une gestion intelligente du trafic. Il plaide par ailleurs aussi pour une amélioration et pour l'entretien de l'infrastructure existante et pour le développement de nouvelles infrastructures.

*De heer Daniel Senesael* sprak de wens uit dat het Beneluxparlement de alternatieven voor het wegvervoer bevordert door in een aanbeveling aan te geven hoe een *modal shift* kan worden gefaciliteerd, in het bijzonder in de richting van binnenscheepvaart en internationale scheepvaart.

*Mevrouw Maya Detiège* benadrukt dat het aandeel van een kleine regio als de Benelux binnen de Europese Unie in het domein van het vrachtvervoer zeer groot is.

De verkiezing van Donald Trump tot president van de VS met een isolationistische agenda kan een negatieve impact hebben op het handelsverkeer tussen de VS en de Europese Unie. Als voortrekker binnen de EU kan het Beneluxparlement nadenken over hoe met die nieuwe situatie kan worden omgegaan.

*De heer Jan Molema (Benelux Unie)* stelde dat het rapport de situatie schetst en beleidsaanbevelingen bevat die in eerste instantie gericht zijn aan het Comité van ministers en de directiecomités van de ministeries in de drie landen. Het rapport kan ook het Beneluxparlement inspireren. De spreker wees verder op het feit dat goed onderhouden infrastructuur gemakkelijker kan worden geüpgraded en dus slimmer kan worden. Ook kan het belang van de logistieke sector voor de werkgelegenheid niet worden onderschat.

*De heer Luc Willems (Benelux Unie)* gaf aan dat het Comité van ministers naar verwachting binnen afzienbare tijd een beslissing zal nemen over de agenda van de Benelux inzake vrachtvervoer. Het voorliggend rapport werd om de volgende redenen opgesteld:

— de huidige verkeerssituatie moet worden gekwantificeerd, met bijzondere aandacht voor de plaats van de multimodaliteit;

— de logistiek moet worden versneld om de rol van de Benelux als *gateway to Europe* waar te maken, wat door de verkeersdrukte momenteel in onvoldoende mate lukt.

De logistieke keten kan worden verbeterd door minder vrachtvervoer over de weg te sturen, wat

*M. Daniel Senesael (PS)* exprimait le souhait que le Parlement Benelux promeuve les alternatives au transport routier en indiquant dans une recommandation comment faciliter le transfert modal, en particulier en faveur de la navigation intérieure et de la navigation maritime internationale.

*Mme Maya Detiège* soulignait que la part que représente une petite région comme le Benelux dans l'Union européenne dans le domaine du transport de marchandises est très importante.

L'élection de Donald Trump à la présidence des États-Unis, avec un agenda isolationniste, peut avoir des conséquences négatives sur le commerce entre les États-Unis et l'Union européenne. En tant que moteur au sein de l'UE, le Parlement Benelux peut réfléchir à la manière d'appréhender cette situation nouvelle.

*M. Jan Molema (Union Benelux)* indiquait que le rapport rend compte de la situation et comprend des recommandations politiques qui s'adressent en premier lieu au Comité de ministres et aux comités de direction des ministères des trois pays. Le rapport peut également constituer une source d'inspiration pour le Parlement Benelux. L'orateur soulignait par ailleurs qu'une infrastructure bien entretenue peut être aisément upgradée et donc être rendue plus intelligente. Il ne faut pas sous-estimer non plus l'importance du secteur logistique en termes d'emploi.

*M. Luc Willems (Union Benelux)* indiquait que le Comité de ministres devrait prochainement prendre une décision au sujet de l'agenda Benelux en matière de transport de marchandises. Le rapport tel qu'il a été soumis a été rédigé pour les raisons suivantes:

— la situation actuelle du trafic doit être quantifiée, et une attention particulière doit être consacrée à la place de la multimodalité;

— la logistique doit être accélérée pour concrétiser le rôle du Benelux comme *gateway to Europe*, ce que la congestion du trafic ne permet actuellement pas de faire suffisamment.

La chaîne logistique peut être améliorée par une réduction du transport de marchandises par



dus logischerwijs een beleidsdoelstelling moet zijn. Zo heeft de binnenvaart een groot potentieel, dat nog te weinig wordt benut; ook de concurrentie van de zeehavens in de buurlanden is een aandachtspunt. In de toekomst kan spoorvervoer al een interessante vervoersoptie worden voor transport vanaf 200 kilometer, maar dan moet de overslag wel efficiënter worden georganiseerd dan nu het geval is. De lobby van het wegvervoer is reeds sterk en moet worden gecounterd door adequate alternatieven.

*De heer Willem Draps, voorzitter*, trok twee voorlopige besluiten:

— de tegen 2030 voorspelde omvang van de *modal shift* blijft onzeker. Zo wordt op vandaag bepaalde spoorweginfrastructuur, waarin veel middelen werden geïnvesteerd, niet gebruikt, onder meer de terminal in de luchthaven Brussel-Nationaal en het spoor aan de vroegmarkt Mabru langs het kanaal Brussel-Antwerpen. Een toename van het vervoer via de havens is mogelijk, maar moet preciezer worden gekwantificeerd;

— de kilometerheffing voor zware vrachtwagens zorgt voor meer kleine vrachtwagens van minder dan drie ton op de weg, wat een ongunstige evolutie voor de files en de CO<sub>2</sub>-uitstoot is.

Tijdens de volgende vergadering kan de commissie een beslissing nemen over een werkbezoek en de contouren van de aanbeveling aangeven.

### III. — **BESPREKING VAN 9 DECEMBER 2016**

*Verschillende leden van de commissie* onderschreven het belang van vrachtvervoer voor de Benelux en zijn van oordeel dat het voor het Beneluxparlement noodzakelijk is om binnen dit brede thema de juiste klemtonen te leggen en zo een verschil te maken. Vervoer over de weg is nog steeds een belangrijke vervoersmodus, die echter ook oorzaak is van vele problemen, zoals milieuschade, files en ongevallen. Daarom werd tijdens deze vergadering beslist dat de klemtoon

la route, ce qui doit donc logiquement constituer un objectif politique. La navigation intérieure renferme un large potentiel encore insuffisamment exploité; la concurrence des ports maritimes dans les pays voisins constitue également une priorité. À l'avenir, le transport ferroviaire pourrait devenir une option intéressante à partir de 200 km mais il faudra pour cela organiser le transbordement plus efficacement que ce n'est le cas actuellement. Le lobby du transport routier est déjà fort et doit être contré par des alternatives adéquates.

*M. Willem Draps, président*, tirait deux conclusions provisoires:

— le transfert modal tel qu'il est attendu d'ici à 2030 reste incertain. Ainsi, certaines infrastructures ferroviaires qui ont exigé d'importants investissements ne sont pas utilisées, comme le terminal de l'aéroport de Bruxelles-National et la voie ferrée près du marché matinal Mabru, le long du canal Bruxelles-Anvers. Une augmentation du transport par les ports est possible mais elle doit être quantifiée plus précisément;

— la taxe kilométrique pour les poids-lourds se traduit par un accroissement du nombre de petits véhicules de transport de moins de trois tonnes sur la route, ce qui constitue une évolution négative au regard des files et des émissions de CO<sub>2</sub>.

Lors de la prochaine réunion, la commission pourra prendre une décision au sujet d'une visite de travail et des contours de la recommandation.

### III. — **DISCUSSION DU 9 DÉCEMBRE 2016**

Les membres de la commission reconnaissent pleinement l'importance du transport de marchandises dans le Benelux et estiment qu'il est nécessaire pour le Parlement Benelux de poser les accents appropriés dans le cadre de ce vaste thème et de faire ainsi une différence. Le transport par route reste un mode de transport important qui est toutefois source de nombreux problèmes, tels les dommages environnementaux, les files et les accidents. C'est pourquoi il a été décidé lors de

van de aanbeveling van het Beneluxparlement vooral moet liggen op een *modal shift* naar andere vervoersmodi, zoals spoor- en waterwegen, en op een optimale multimodaliteit.

Om de modale shift naar spoorwegvervoer te bestuderen, besliste de commissie, op voorstel van rapporteur Jef Van den Bergh, om een werkbezoek te brengen aan B Logistics, de onderneming die in de Antwerpse haven actief is in het vrachtvervoer per spoor.

#### IV. — **BESPREKING VAN 20 JANUARI 2017**

De rapporteur gaf toelichting bij het geplande werkbezoek aan B Logistics.

#### V. — **WERKBEZOEK AAN B LOGISTICS (NU LINEAS) (20 FEBRUARI 2017)**

Om de *modal shift* naar spoorwegvervoer te bestuderen, bracht de commissie, op voorstel van rapporteur Jef Van den Bergh, een werkbezoek aan B logistics (nu Lineas), de onderneming die in de Antwerpse haven actief is in de sector van vrachtvervoer per spoor. Het werkbezoek vond plaats op 20 februari 2017.

B Logistics is de opvolger van B-Cargo, die een dochteronderneming van het Belgische overheidsbedrijf NMBS was. Bij de verzelfstandiging van de onderneming ontstond B Logistics, een autonoom privébedrijf dat na vele jaren met verliescijfers in de afgelopen jaren met winst aanknoopt en nieuwe markten verkent. Het bedrijf ziet voor zichzelf een belangrijke rol weggelegd in de verschuiving van vervoer over de weg naar vervoer over het spoor, dat verschillende vormen kan aannemen:

— samengestelde treinen die grote volumes op relatief lange afstand van punt naar punt verplaatsen in opdracht van één klant;

— treinen met geïsoleerde wagons die in het kader van verspreid vervoer verschillende bestemmingen aandoen en meerdere klanten bedienen;

cette réunion que la recommandation du Parlement Benelux doit avant tout mettre l'accent sur le transfert modal vers d'autres modes de transport, comme les chemins de fer et la navigation fluviale, ainsi que sur une multimodalité optimale.

Afin d'étudier le transfert modal vers le transport ferroviaire, la commission a décidé, sur la proposition du rapporteur, M. Jef Van den Bergh, d'effectuer une visite de travail à B logistics, l'entreprise active dans le transport de marchandises par chemin de fer dans le port.

#### IV. — **DISCUSSION DU 20 JANVIER 2017**

Le rapporteur a explicité la visite de travail prévue à B Logistics.

#### V. — **VISITE DE TRAVAIL À B LOGISTICS (A PRÉSENT LINEAS) (20 FÉVRIER 2017)**

Afin d'étudier le transfert modal vers le transport ferroviaire, la commission a décidé, sur la proposition du rapporteur, M. Jef Van den Bergh, d'effectuer une visite de travail à B logistics (à présent Lineas), l'entreprise active dans le transport de marchandises par chemin de fer dans le port d'Anvers. La visite de travail a eu lieu le 20 février 2017.

B Logistics a succédé à B-Cargo, une filiale de l'entreprise publique belge SNCB. Ayant accédé à l'autonomie, l'entreprise est devenue B Logistics, une entreprise privée autonome qui, après avoir été déficitaire au cours des années écoulées, a renoué avec les bénéfices et explore de nouveaux marchés. L'entreprise estime avoir un rôle important à jouer dans le glissement du transport routier vers le transport ferroviaire, lequel peut adopter différentes formes:

— trains composés qui transportent des volumes importants sur des distances relativement longues d'un point vers un autre pour le compte d'un seul client;

— trains constitués de wagons isolés qui, dans le cadre de la diffusion du transport, desservent plusieurs destinations et plusieurs clients;



— intermodaal vervoer van containers, waarbij op vaste tijdstippen en over een vast traject opdrachten van verschillende klanten worden afgehandeld.

Momenteel bedraagt het marktaandeel van het vrachtvervoer per spoor 6 tot 7 %. Om groei te realiseren, gaat B logistics actief op zoek naar nichemarkten met voldoende potentieel. Innovatie door digitalisering van het vervoer acht het bedrijf essentieel om zijn activiteiten verder te ontwikkelen.

B logistics roept de beleidsmakers op om op verschillende manieren bij te dragen tot het bereiken van zijn doelstellingen, die het bedrijf verenigbaar acht met het algemeen belang:

1) vrachtvervoer per spoor moet niet alleen als een valabel, maar ook als een beter alternatief voor het vervoer per vrachtwagen of schip worden beschouwd en verdient daarom ondersteuning en promotie;

2) op korte termijn is het noodzakelijk om te vermijden dat vrachtvervoer over het spoor duurder wordt door een verhoging van de prijs van de toegang tot de rijpaden, de access charges;

3) op lange termijn moeten de externe kosten voor transport van goederen over de weg worden geïnternaliseerd, zodat een *level playing field* tussen de verschillende vervoersmodi ontstaat. Momenteel wordt een belangrijk gedeelte van de kosten en de schade veroorzaakt door vervoer over de weg nog door de samenleving betaald;

4) werken aan spoorweginfrastructuur moeten beter en op een meer dwingende manier worden gecoördineerd;

5) de vereisten en procedures voor de homologatie van rollend materieel moeten worden verduidelijkt en geharmoniseerd;

6) de regulering en de uitrol van automatische beveiligingssystemen, in het bijzonder de Europese standaard ERTMS, moet beter worden gecoördineerd. De mislukking van de Europese Unie in dit domein kan worden gepareerd door succesvolle integratie op een lager internationaal niveau, zoals

— transport intermodal de conteneurs dans le cadre duquel des transports sont effectués à intervalles fixes et sur un trajet fixe pour le compte de plusieurs clients.

Actuellement, la part de marché du transport de marchandises par voie ferrée représente 6 à 7 %. Pour réaliser une croissance, B logistics recherche activement des marchés de niche offrant un potentiel suffisant. La numérisation du transport est essentielle aux yeux de l'entreprise pour continuer à développer ses activités.

B logistics appelle les décideurs politiques à contribuer de diverses manières à la réalisation de ses objectifs qu'elle juge compatibles avec l'intérêt général:

1) le transport de marchandises par chemin de fer doit être considéré comme une alternative valable voire même préférable au transport par camion ou par bateau et mérite à ce titre d'être soutenu et promu;

2) à court terme, il faut éviter que le transport de marchandises par chemin de fer devienne plus cher en raison d'une augmentation du coût de l'accès aux sillons, les *access charges*;

3) à long terme, les coûts externes du transport de marchandises par la route doivent être internalisés afin que de créer un *level playing field* entre les différents modes de transport. Actuellement, une partie importante des coûts et des dommages causés par le transport routier est toujours prise en charge par la collectivité;

4) les travaux au niveau de l'infrastructure ferroviaire doivent être coordonnés plus efficacement et de manière plus contraignante;

5) les exigences et les procédures d'homologation relatives au matériel roulant doivent être précisées et harmonisées;

6) la régulation et le déploiement de systèmes de sécurité automatiques, en particulier le standard européen ERTMS, doivent être mieux coordonnés. L'échec de l'Union européenne dans ce domaine peut être paré par une intégration réussie à un niveau international inférieur, comme le Benelux,

in de Benelux, die het goede voorbeeld kan geven. Op korte termijn kan dat *in concreto* gebeuren door een verbetering van de toegang tot het Nederlandse netwerk door de installatie van TBL1+ in Roosendaal en door uitstel van het verbod op niet met ERTMS uitgeruste locomotieven op het Luxemburgse grondgebied, dat volgens de huidige planning in het midden van 2017 zou ingaan;

7) de drie *rail freight corridors* die de Benelux doorkruisen, dienen te worden gestimuleerd;

8) het dossier van de IJzeren Rijn moet worden gereactiveerd omdat door die spoorverbinding het vervoer van gevaarlijke goederen beter kan worden gespreid en omdat daardoor kortere en minder vervuilende routes kunnen worden gevolgd;

9) de uitwisseling van best practices, onder meer op het vlak van *eco-driving* en groene golven, verdient aanmoediging.

#### VI. — **BESPREKING VAN 10 MAART 2017**

Tijdens de vergadering van 10 maart 2017 bracht *de heer Willem Draps*, voorzitter, mondeling verslag uit over het werkbezoek. Hij benadrukte dat B Logistics goed werk levert, onder meer door marktaandeel op te bouwen in het vrachtvervoer in Nederland. Hij wees ook op het feit dat er op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen enkel goederenstation is, wat voor de hoofdstad van een land een onaanvaardbare situatie is. Een van de fundamentele problemen is het gebrek aan afstemming en integratie inzake de uitrol van automatische beveiligingssystemen; zo wordt vanaf het midden van 2017 ERTMS in Luxemburg verplicht, wat B Logistics noopt tot een keuze tussen aanzienlijke investeringen (300 000 tot 500 000 euro per locomotief) of het vermijden van het Luxemburgse grondgebied.

B Logistics ziet ook een belangrijke toekomst weggelegd voor verspreid vervoer, meer bepaald in de vorm van geïsoleerde wagons; dat type van vervoer zorgt nu al voor 25 % van de omzet van het bedrijf. Het blijft een niche die niet gemakkelijk rendabel kan worden gemaakt, maar er wordt niettemin werk van gemaakt.

qui peut donner le bon exemple. À court terme, cela peut se faire concrètement par une amélioration de l'accès au réseau néerlandais par l'installation de TBL1+ à Roosendaal et par le report de l'interdiction de circulation des locomotives non équipées du système ERTMS sur le territoire luxembourgeois, une interdiction qui devrait entrer en vigueur à la mi-2017, selon le planning actuel;

7) il faut stimuler les trois corridors pour le transport de marchandises qui traversent le Benelux;

8) le dossier du Rhin de fer doit être réactivé dans la mesure où cette liaison ferroviaire permettrait de mieux répartir le transport de substances dangereuses et d'emprunter pour cela des trajets plus courts et moins polluants;

9) l'échange de bonnes pratiques, entre autres dans le domaine de *l'eco-driving* et des ondes vertes, mérite d'être stimulé.

#### VI. — **DISCUSSION DU 10 MARS 2017**

Au cours de la réunion du 10 mars 2017, *M. Willem Draps*, président de la commission des Finances et de la Mobilité a fait rapport oral sur la visite de travail. B Logistics fournit du bon travail, entre autres en constituant une part de marché dans le transport de marchandises aux Pays-Bas. L'orateur a également souligné que le territoire de la région de Bruxelles-Capitale ne compte aucune gare de marchandises, ce qui constitue une situation inacceptable pour la capitale d'un pays. L'un des problèmes fondamentaux est l'absence de coordination et d'intégration concernant le déploiement des systèmes de sécurité automatique; ainsi, l'ERTMS sera obligatoire au Luxembourg à partir de la mi-2017, ce qui contraint B Logistics à opérer un choix entre consentir des investissements considérables (300 000 à 500 000 euros par locomotive) et éviter le territoire luxembourgeois.

B Logistics voit un avenir important pour le transport diffus, plus particulièrement sous la forme de wagons isolés; ce type de transport représente d'ores et déjà 25 % du chiffre d'affaires de l'entreprise. C'est une niche qu'il n'est toujours pas facile de rentabiliser mais l'entreprise s'y emploie.

*De heer Vincent Van Quickenborne* benadrukte de positieve ondernemingsactiviteit die B Logistics ontwikkelt. Het bedrijf is verveld van een slecht functionerend overheidsbedrijf naar een privébedrijf dat opnieuw met winst aanknoopt en permanent op zoek is naar nieuwe opportuniteiten.

Omdat B Logistics een privébedrijf is, moet ook het standpunt van andere ondernemingen in de markt worden gehoord.

*De heer Roger Negri* heeft vernomen dat België en Luxemburg een oplossing hebben gevonden voor een gelijklopende uitrol van ERTMS, waardoor de corridors kunnen worden gebruikt en de problemen van de baan zouden moeten zijn. Hij zal verifiëren of er ter zake niettemin nog problemen overblijven.

Het vrachtvervoer per spoor heeft een belangrijke toekomst, maar er blijven onder meer problemen voor het verspreid vervoer met geïsoleerde wagons. Rond Bettembourg is er een groot fileprobleem met vrachtwagens, dat eveneens zou moeten worden aangepakt.

De implementatie van het vierde spoorwegpakket van de Europese Unie kadert ook in de verdere ontwikkeling van het vrachtvervoer per spoor en is een opportuniteit om het fileleed op onze wegen in te dijken.

*Mevrouw Patricia Creutz* stelde voor dat de commissie in hun aanbeveling voorrang geven aan de ontwikkeling van vrachtvervoer per spoor, dat nu nog onvoldoende ontwikkeld is. De IJzeren Rijn is een belangrijk dossier, maar ook andere dossiers verdienen aandacht.

*De heer Marcel Oberweis* bevestigde dat de IJzeren Rijn en andere dossiers niet mogen worden afgeschreven. Omdat er veel kansen in vervat zijn, moeten alle mogelijkheden van ontwikkeling worden onderzocht.

De commissie gaf aan de bezorgdheden van het bedrijf te delen en besliste daarom om de aanbeveling met betrekking tot vrachtvervoer te concentreren op de bevordering van vrachtvervoer per spoor.

*M. Vincent Van Quickenborne* a souligné l'activité entrepreneuriale positive développée par B Logistics. L'entreprise est passée du statut d'entreprise publique fonctionnant mal à celui d'entreprise privée renouant avec les bénéfiques et est à la recherche permanente de nouvelles possibilités.

B Logistics étant une entreprise privée, il faut également être à l'écoute du point de vue d'autres entreprises du marché.

*M. Roger Negri* a appris que la Belgique et le Luxembourg ont trouvé une solution pour le déploiement parallèle du système ERTMS, de sorte que les corridors peuvent être utilisés et que les problèmes sont résolus. Il vérifiera s'il subsiste malgré tout encore des difficultés en la matière.

Le transport de marchandises par chemin de fer a un avenir important mais il subsiste des problèmes concernant le transport diffus au moyen de wagons isolés. Il se pose autour de Bettembourg un important problème de files de camions auquel il conviendrait également de s'attaquer.

La mise en œuvre du quatrième paquet ferroviaire de l'Union européenne s'inscrit également dans la poursuite du développement du transport de marchandises par chemin de fer et offre une possibilité d'endiguer le problème des files sur nos routes.

*Mme Patricia Creutz* indique que la commission donne la priorité dans leur recommandation au développement du transport de marchandises par chemin de fer qui est actuellement encore insuffisamment exploité. Le Rhin de fer est un dossier important mais d'autres dossiers aussi méritent de retenir l'attention.

*M. Marcel Oberweis* confirme que le Rhin de fer et d'autres dossiers ne peuvent pas être abandonnés. Ils renferment de nombreuses opportunités et il faut rechercher toutes les possibilités de développement.

La commission a indiqué qu'elles partagent les préoccupations de l'entreprise et ont décidé pour cette raison de concentrer la recommandation relative au transport de marchandises sur la promotion du transport ferroviaire.

Vooraleer de commissie een aanbeveling finaliseert, wenst zij eerst de situatie in de Benelux inzake vrachtovervoer per spoor beter te leren kennen:

— door de infrastructuurbeheerders van België (Infrabel) en Nederland (ProRail) uit te nodigen voor een hoorzitting, waarin zij kunnen aangeven welke inspanningen worden geleverd om het vrachtovervoer per spoor te bevorderen;

— door bijkomende werkbezoeken af te leggen aan Bettembourg (Luxemburg), waar de Luxemburgse spoorwegoperator CFL binnenkort wil starten met vrachtovervoer (waardoor een werkbezoek niet vroeger dan in juni 2017 kan worden georganiseerd) en eventueel ook aan Rotterdam (Nederland).

## VII. — HOORZITTING MET VERTEGENWOORDIGERS VAN INFRABEL EN PRORAIL (12 MEI 2017)

De commissie besliste tijdens deze vergadering om ook werkbezoeken af te leggen aan:

— de site van Bettembourg (Luxemburg), een belangrijke hub van het vrachtovervoer per spoor in Luxemburg;

— de haven van Rotterdam.

### A. Inleidende uiteenzettingen

#### 1. *Infrabel*

*De heren Emmanuel Thiry (Head of Capacity Allocation) en Michel Geubelle (Manager Corridor Management) gaven toelichting bij de rol en de opdracht van Infrabel.*

Infrabel bouwt, vernieuwt en onderhoudt de infrastructuur van het Belgische spoorwegnet, waarborgt een vlot en veilig treinverkeer en kent rijpaden toe aan de spoorwegoperatoren. De dienstverlening valt in twee onderscheiden opdrachten uiteen:

Avant de finaliser la recommandation, la commission souhaite préalablement mieux connaître la situation en matière de transport de marchandises par chemin de fer dans le Benelux:

— en invitant les gestionnaires de l'infrastructure de Belgique (Infrabel) et des Pays-Bas (ProRail) à une audition au cours de laquelle ils pourront indiquer quels efforts sont déployés pour promouvoir le transport de marchandises par chemin de fer;

— en procédant à d'autres visites de travail à Bettembourg (Luxemburg), où l'opérateur ferroviaire luxembourgeois CFL se propose de se lancer prochainement dans le transport de marchandises (raison pour laquelle une visite de travail ne peut pas être organisée avant juin 2017) et éventuellement aussi à Rotterdam (Pays-Bas).

## VII. — AUDITION AVEC DES REPRÉSENTANTS D'INFRABEL ET DE PRORAIL (12 MAI 2017)

La commission a décidé au cours de cette réunion de procéder également aux visites de travail ci-après:

— une visite à Bettembourg (Luxemburg), qui est un hub important pour le transport de marchandises par chemin de fer au Luxembourg (probablement en octobre 2017);

— une visite au port de Rotterdam (date à définir).

### A. Exposé introductif

#### 1. *Infrabel*

*Messieurs Emmanuel Thiry, Head of Capacity Allocation, et Michel Geubelle, Manager Corridor Management, auprès du gestionnaire de l'infrastructure belge Infrabel ont explicité le rôle et la mission d'Infrabel.*

Infrabel construit, rénove et entretient l'infrastructure du réseau ferroviaire belge, garantit un trafic ferroviaire aisé et sûr et attribue des sillons aux opérateurs ferroviaires. Le service se répartit en deux missions distinctes:

— verstrekking van de openbare dienst in het binnenlands reizigersverkeer, in goede samenwerking met de NMBS;

— ondersteuning van de vrijgemaakte markt in het internationaal reizigersverkeer en het vrachtvervoer, in goede samenwerking met de verschillende operatoren, die op een gelijke manier dienen te worden behandeld.

De spoorwegsector beleefde een moeilijke periode door de combinatie van de liberalisering van de sector en de financiële crisis van 2008. Infrabel stelt alles in het werk om het spoorwegnet voor zijn klanten in goede staat te bewaren en tracht zo adequaat mogelijk te beantwoorden aan de behoeften van zijn klanten om zo de *modal shift* naar spoorwegvervoer te ondersteunen. In een besparingscontext moeten de spoorinvesteringen op een verantwoorde manier gebeuren in het kader van een economisch project.

Het vrachtvervoer over het spoor is in veel gevallen grensoverschrijdend. Op Belgisch grondgebied zijn er twee kernassen: enerzijds naar het zuiden (van Antwerpen naar Frankrijk), anderzijds naar het oosten (van Antwerpen naar Duitsland). De belangrijkste volumes worden gerealiseerd in de goederencorridor (*rail freight corridor*) naar het oosten. Infrabel is partner van het Europees spoorwegnet voor vrachtvervoer en biedt zijn klanten een beveiligd en interoperabel spoorwegnet dat voldoet aan de Europese gemeenschappelijke normen. Het spoornet zal in de toekomst nog groeien door het Europees TEN-T-beleid en de ontwikkeling van multimodale corridors.

De ontwikkeling van goederencorridors op Europese schaal levert tal van voordelen op:

— de dienstverlening wordt kwaliteitsvoller door een uniek loket (*corridor one stop shop*) en door een aanbod van vooraf vastgestelde rijpaden met een gewaarborgde capaciteit voor vrachtvervoer;

— de infrastructuurwerken worden tussen de lidstaten gecoördineerd;

— renforcement du service public en matière de transport intérieur de voyageurs, en bonne entente avec la SNCB;

— soutien au marché libéré pour le transport international de voyageurs et du transport de marchandises, en bonne entente avec les différents opérateurs qui doivent être traités sur un pied d'égalité.

Le secteur ferroviaire a traversé une période difficile en raison de la conjonction de la libéralisation du secteur et de la crise financière de 2008. Infrabel met tout en œuvre pour conserver le réseau ferroviaire en bon état pour les besoins de ses clients et s'efforce de répondre aussi adéquatement que possible aux besoins de ces derniers pour ainsi soutenir le transfert modal vers le transport ferroviaire. Dans un contexte d'économies, les investissements ferroviaires doivent être justifiés dans le cadre d'un projet économique.

Le transport de marchandises par chemin de fer est souvent transfrontalier. On dénombre sur le territoire belge deux axes majeurs: d'une part vers le sud (d'Anvers vers la France) et d'autre part vers l'est (d'Anvers vers l'Allemagne). Les volumes les plus importants sont réalisés dans le corridor de marchandises (*rail freight corridor*) vers l'est. Infrabel est partenaire du réseau ferroviaire européen pour le transport de marchandises et offre à ses clients un réseau ferroviaire sécurisé et caractérisé par l'interopérabilité, qui satisfait aux normes européennes communes. Le réseau ferroviaire croîtra encore à l'avenir sous l'effet de la politique européenne TEN-T et le développement de corridor multimodaux.

Le développement de corridors de marchandises à l'échelle européenne présente de nombreux avantages:

— la qualité du service est améliorée par un guichet unique (*corridor one stop shop*) et par l'offre de sillons fixés à l'avance avec une capacité garantie pour le transport de marchandises;

— les travaux d'infrastructure sont coordonnés par les États membres;

— de infrastructuur is interoperabel door de gemeenschappelijke Europese normen;

— consultatiecomités zorgen voor een stroomlijning.

Infrabel ondersteunt lokale spooroperatoren door zijn expertise ter beschikking te stellen op diverse manieren:

— de infrastructuurbeheerder bundelt de verkeersstromen van verschillende bedrijven;

— hij staat in voor het sociale luik van activiteiten;

— hij biedt bijkomende prestaties aan;

— hij maakt het werk van de langeafstandsoperatoren lichter door de *last mile* uit hun handen te nemen;

— hij creëert flexibiliteit en dynamiek.

Spooraansluitingen worden gerealiseerd volgens de volgende principes:

— Infrabel verbindt zich ertoe om de materialen te leveren en de aansluiting op het openbaar spoornet te onderhouden;

— het aangesloten bedrijf neemt de aanleg en het onderhoud van de spooraansluiting op zijn privédomein voor zijn rekening;

Er is een driehoeksverhouding tussen Infrabel, de spoorwegonderneming en de aangesloten klant:

— Infrabel heeft een toegangscontract met de spoorwegonderneming en een aansluitingscontract met de aangesloten klant;

— de spoorwegonderneming heeft een toegangscontract met Infrabel en een vervoerscontract met de aangesloten klant;

— de aangesloten klant heeft een aansluitingscontract met Infrabel en een vervoerscontract met de spoorwegonderneming.

— l'infrastructure se caractérise donc par l'interopérabilité, grâce aux normes européennes communes;

— des comités de consultation assurent l'harmonisation.

Infrabel soutient des opérateurs ferroviaires locaux en mettant son expertise à disposition de diverses manières:

— le gestionnaire de l'infrastructure regroupe les flux de trafic de différentes entreprises;

— il assure le volet social des activités;

— il propose des prestations supplémentaires;

— il facilite le travail des opérateurs longue distance en les débarrassant du *last mile*;

— il crée de la flexibilité et de la dynamique.

Les connexions ferroviaires sont réalisées selon les principes suivants:

— Infrabel s'engage à livrer tous les matériels et à entretenir la connexion au réseau ferroviaire public;

— l'entreprise connectée prend en charge l'entretien de la connexion ferroviaire sur son domaine privé;

Il existe une relation triangulaire entre Infrabel, les entreprises ferroviaires et le client connecté:

— Infrabel a un contrat d'accès avec l'entreprise ferroviaire et un contrat de connexion avec le client connecté;

— l'entreprise ferroviaire a un contrat d'accès avec Infrabel et un contrat de transport avec le client connecté;

— le client connecté a un contrat de connexion avec Infrabel et un contrat de transport avec l'entreprise ferroviaire.



Door de rechtstreekse relatie tussen Infrabel en de aangesloten onderneming kan Infrabel beter beantwoorden aan de behoeften van de industriële klant en kan die klant de beperkingen waaraan Infrabel onderworpen is beter begrijpen. Zo kan een gemeenschappelijke doelstelling worden gerealiseerd: een optimaal gebruik van de infrastructuur door rekening te houden met de verwachtingen inzake productie en verkeer.

De sprekers schetsten de belangrijkste uitdagingen voor de toekomst:

- herziening van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur en uitwerking tegen het nieuwe uurrooster voor 2019;
- diverse ecologische initiatieven;
- uitrol van het automatische beveiligingssysteem ERTMS op het volledige Belgische netwerk tegen 2022.

Er blijven ook enkele bijzondere aandachtspunten overeind:

- de problematiek van de *last mile*;
- verbetering van de coördinatie en de gegevensuitwisseling tussen de verschillende spelers van de logistieke keten;
- de tijdelijke bezetting van het spoorwegnet door RID-wagens;
- vrijwaring en onderhoud van de infrastructuur;
- grensoverschrijdende problemen (in het bijzonder op het vlak van interoperabiliteit).

Specifieke uitdagingen moeten worden aangepakt in nauwe samenwerking met alle actoren:

- verhogen van het marktaandeel van de spoormodus in het vrachtvervoer;
- investeren in de infrastructuur op een verantwoordelijke wijze;
- optimaliseren van bestaande infrastructuur;

La relation directe entre Infrabel et l'entreprise connectée permet à Infrabel de mieux répondre aux besoins du client industriel et à ce dernier de mieux comprendre les limitations auxquelles est soumis Infrabel. Un objectif commun peut ainsi être réalisé: utilisation optimale de l'infrastructure en tenant compte des attentes en matière de production et de trafic.

Les orateurs esquissent les différents défis pour l'avenir:

- révision du prélèvement pour l'utilisation de l'infrastructure et élaboration du nouvel horaire pour 2019;
- initiatives écologiques diverses;
- déploiement du système de sécurité automatique ERTMS sur l'ensemble du réseau belge d'ici 2022.

Il reste également quelque priorités:

- le problème du *last mile*;
- l'amélioration de la coordination et de l'échange de données entre les différents acteurs de la chaîne logistique;
- l'occupation temporaire du réseau ferroviaire par des voitures RID;
- préservation et entretien de l'infrastructure;
- problèmes transfrontaliers (plus particulièrement dans le domaine de l'interopérabilité).

Il faut relever des défis spécifiques en étroite collaboration avec l'ensemble des acteurs:

- augmenter la part de marché du chemin de fer dans le transport de marchandises;
- investir dans l'infrastructure de manière responsable;
- optimiser l'infrastructure existante;

— aanbieden van een vervoersaanbod dat veilig en kwaliteitsvol is;

— *tracking & tracing*;

— RFID.

De sprekers besloten dat Infrabel op een actieve wijze deelneemt aan de ontwikkeling van het vrachtvervoer over het spoor, in samenwerking en overleg met alle actoren van de keten van het vrachtvervoer.

## 2. **ProRail**

*De heren Justus Hartkamp (hoofd Internationale Zaken) en Erik-Jan Koning (adviseur Internationale Zaken) gaven toelichting bij de rol en de opdracht van ProRail.*

ProRail heeft vijf strategische doelstellingen: betrouwbaar spoor, punctueel spoor, veilig spoor, duurzaam spoor en transparantie. Daarom onderneemt de organisatie de volgende activiteiten: beheer van stations, onderhoud van bestaand spoor, aanleg van nieuw spoor en nieuwe stations, informatieverstrekking aan vervoerders, regeling van het treinverkeer en verdeling van de ruimte op het spoor. ProRail draagt jaarlijks (mede)verantwoordelijkheid voor 1,1 miljoen treinreizen per dag, 3,3 miljoen treinritten per jaar en het vervoer van 45 miljard ton. In het reizigersvervoer worden 145 miljoen kilometers afgelegd, terwijl het in het vrachtvervoer om 6 miljoen kilometer per jaar gaat. De vitale spoorweginfrastructuur voor Nederland behelst 12036 seinen, 7021 kilometer spoor, 56 bruggen, 15 tunnels, 404 stations, 7071 wissels, 2589 overwegen en 3058 kilometer netlengte.

ProRail werkt samen met 10 reizigersvervoerders en 20 vrachtvervoerders. Er is een rolverdeling tussen het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail, de Nederlandse Spoorwegen (NS) en de vrachtvervoerders:

— proposer une offre de transport sûre et de qualité;

— *tracking & tracing*;

— RFID.

Les deux orateurs ont conclu qu'Infrabel contribue activement au développement du transport de marchandises par chemin de fer, en collaboration et en concertation avec tous les acteurs de la chaîne du transport de marchandises.

## 2. **ProRail**

*Messieurs Justus Hartkamp, chef Affaires internationales, et Erik-Jan Koning, conseiller Affaires internationales auprès du gestionnaire de l'infrastructure néerlandais ProRail ont explicité le rôle et les missions de ProRail.*

ProRail poursuit cinq objectifs stratégiques: un chemin de fer fiable, ponctuel, sûr, durable et transparent. L'organisation développe à cet effet les activités suivantes: gestion des gares, entretien des voies existantes, aménagement de nouvelles voies et construction de nouvelles gares, information aux transporteurs, régulation du trafic ferroviaire et répartition de l'espace sur le rail. ProRail assume annuellement la (co)responsabilité du transport de 1,1 million d'usagers par jour, de 3,3 millions de trajets par an ainsi que du transport de 45 milliards de tonnes. Le transport de voyageurs représente 145 millions de kilomètres parcourus, contre 6 millions de kilomètres par an pour le transport de marchandises. L'infrastructure ferroviaire vitale pour les Pays-Bas est constituée de 12036 signaux, 7021 kilomètres de voies, 56 ponts, 15 tunnels, 404 gares, 7071 aiguillages, 2589 passages à niveau et 3058 kilomètres de longueur de réseau.

ProRail collabore avec 10 transporteurs de voyageurs et 20 transporteurs de marchandises. Les rôles sont répartis entre le ministère de l'Infrastructuur et de l'Environnement, ProRail, les Nederlandse Spoorwegen (NS) et les transporteurs de marchandises:

— het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail maken afspraken over de beheerconcessie en het beheerplan;

— het ministerie van Infrastructuur en Milieu en NS maken afspraken over de vervoerconcessie en het vervoerplan;

— ProRail stelt een netverklaring op, op basis waarvan ProRail en NS jaarlijks een toegangsovereenkomst afsluiten;

— op basis van de netverklaring van ProRail sluiten ProRail en de vrachtovervoerders eveneens toegangsovereenkomsten af.

Over de prestaties van ProRail wordt volledige transparantie gegeven. Zo bedroeg de stiptheid van het reizigersvervoer op 10 mei 2017 94,2 %, is de punctualiteit van de decentrale lijnen op dezelfde dag zelfs 96,3 % en wordt 99 % van de rijpaden in het personenvervoer effectief toegekend. De prestaties zijn elke dag terug te vinden op prestaties.prorail.nl.

Het belang van spoorvrachtovervoer is groot:

— vrachtovervoer per spoor is cruciaal voor de concurrentiepositie en de groei van de (zee)havens, de industriële clusters en de handel;

— het spoor is een cruciale factor voor beslissingen over de inplanting van een bedrijf en is voor diverse ladingsstromen onmisbaar;

— in het kader van synchronodaliteit is het spoor een volwaardig alternatief;

— het spoor is een veilige vervoersmodus, ook voor gevaarlijke stoffen;

— investeringen in de tweede Maasvlakte en de Betuweroute kunnen rendabel worden.

— le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement et ProRail concluent des accords au sujet de la concession de la gestion et du plan de gestion;

— le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement et les NS concluent des accords au sujet de la concession de transport et du plan de transport;

— ProRail établit une déclaration de réseau sur la base de laquelle ProRail et les NS concluent chaque année une convention d'accès;

— sur la base de la déclaration de réseau de ProRail, ProRail et les transporteurs de marchandises concluent également des conventions d'accès.

La totale transparence est faite au sujet des prestations de ProRail. Ainsi, le 10 mai 2017, la ponctualité a été de 94,2 dans le cadre du transport de voyageurs % et même de 96,3 % pour les lignes décentralisées; 99 % des sillons sont effectivement attribués dans le cadre du transport de personnes. Les prestations sont publiées quotidiennement sur le site *prestaties.prorail.nl*.

Le transport de marchandises par chemin de fer est très important:

— le transport de marchandises par chemin de fer est essentiel pour la compétitivité et la croissance des ports (maritimes), les clusters industriels et le commerce;

— le chemin de fer est un facteur déterminant pour les décisions au sujet de l'implantation d'une entreprise et est indispensable pour divers flux de chargement;

— dans le cadre de la synchronodalité, le chemin de fer constitue une alternative à part entière;

— le chemin de fer est un mode de transport sûr, et notamment aussi pour les substances dangereuses;

— les investissements dans la Tweede Maasvlakte et la route Betuwe peuvent être rentabilisés.

Vrachtervervoer is bovendien duurzaam:

— de verplaatsing van 1 ton goederen levert over het spoor 5 maal minder CO<sub>2</sub>-uitstoot op dan over de weg;

— het spoor kan grote volumes aan: 1 goederentrein vervoert zo veel als 56 vrachtwagens;

— de Benelux heeft een efficiënt systeem van vrachtervervoer over het spoor nodig om zowel economische groei als de doelstellingen van het klimaatakkoord te realiseren.

In de praktijk wordt de spoormodus in het vrachtervervoer versterkt door de aanleg van goederencorridors en clusters. Zo kan worden vastgesteld dat de routes in Zuid-Nederland belangrijker worden, terwijl de routes in Noord-Nederland aan belang inboeten. Belangrijke goederencorridors zijn de corridors 1 (Rijn-Alpen), 2 (Noordzee-Middellandse Zee) en 8 (Noordzee-Balticum).

Vrachtervervoer is een van de speerpunten van ProRail in 2017, wat tot uiting komt in diverse acties en maatregelen:

— er wordt werk gemaakt van een verbetering van de concurrentiepositie van het vrachtervervoer;

— maatregelen waarover afspraken werden gemaakt en het samenwerkingsprogramma met de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam worden uitgevoerd en – indien mogelijk – gebundeld;

— de *lead time* wordt versneld: de verblijftijd in de havens wordt gereduceerd;

— treinen met een lengte van 740 meter, die zeer grote volumes kunnen verplaatsen, worden gefaciliteerd;

— betrouwbaarheid en transparantie staan voorop;

Le transport de marchandises est en outre durable:

— le déplacement d'une tonne de marchandises par chemin de fer génère cinq fois moins d'émissions de CO<sub>2</sub> que le transport par la route;

— le chemin de fer permet de transporter de gros volumes: un train de marchandises transporte autant que 56 camions;

— le Benelux a besoin d'un système efficace de transport de marchandises par chemin de fer pour réaliser une croissance économique et atteindre les objectifs de l'accord sur le climat.

Dans la pratique, le chemin de fer est renforcé dans le cadre du transport de marchandises par l'aménagement de corridors et de clusters de marchandises. On observe ainsi que les routes gagnent en importance dans les Pays-Bas méridionaux et perdent en importance dans les Pays-Bas septentrionaux. Parmi les corridors de marchandises importants, on distingue les corridors 1 (Rhin-Alpes), 2 (mer du Nord-Méditerranée) et 8 (mer du Nord-Baltique).

Le transport de marchandises est l'un des fers de lance de ProRail en 2017, et cet aspect se traduit par diverses actions et mesures:

— on s'emploie à améliorer la compétitivité du transport de marchandises;

— des mesures qui ont fait l'objet d'accords et le programme de coopération avec les entreprises portuaires de Rotterdam et Amsterdam sont mis en œuvre et – si possible – joints;

— le *lead time* est accéléré: le temps de séjour dans les ports est réduit;

— l'utilisation de trains d'une longueur de 740 m, capables de transporter de très importants volumes, est facilitée;

— la fiabilité et la transparence sont des priorités;

— goede afstemming met alle partijen is fundamenteel om klantgerichtheid te waarborgen.

De ministeriële verklaring van Rotterdam van 2016 vormt een belangrijke ondersteuning voor de ontwikkeling van goederencorridors en de toename van het internationaal vrachtvervoer over het spoor. Om het vrachtvervoer verder te versterken, zijn diverse maatregelen nodig:

— er moet een *level playing field* worden gecreëerd;

— infrastructuurmanagement dient per corridor op een efficiëntere wijze te worden georganiseerd;

— er is nood aan een harmonisering van regelgeving in het algemeen en wetgeving in het bijzonder, inzonderheid om de interoperabiliteit te verbeteren door met name de uitrol van één enkele standaard van het automatische beveiligingssysteem ERTMS;

— er zijn mogelijkheden om de capaciteit op een gerichte manier uit te breiden en te upgraden.

Het grootste gedeelte van de financiering van ProRail blijft afkomstig van overheden, vooral het ministerie van Infrastructuur en Milieu, maar andere openbare overheden en de gebruikers van het spoor (inclusief de hogesnelheidslijn en het vrachtvervoer) zijn eveneens onmisbaar voor de financiële gezondheid van ProRail.

## B. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Martijn van Helvert* vroeg wat de verhouding is tussen de Belgische overheid enerzijds en Infrabel en de NMBS anderzijds. Hoe kan de onafhankelijkheid van Infrabel als verdeler van spoorwegcapaciteit worden gewaarborgd?

Hoe belangrijk is de implementatie van een gelijke ERTMS-standaard in de Europese Unie? Zijn er tussen landen grote verschillen op het vlak van

— une bonne coordination avec l'ensemble des acteurs est fondamentale au regard de la satisfaction de la clientèle.

La déclaration ministérielle de Rotterdam de 2016 constitue un soutien important au développement de corridors de marchandises et à l'augmentation du transport international de marchandises par chemin de fer. Pour continuer à renforcer le transport de marchandises, diverses mesures sont nécessaires:

— il faut créer un *level playing field*;

— la gestion de l'infrastructure doit être organisée plus efficacement par corridor;

— il faut harmoniser les réglementations en général et la législation en particulier, plus particulièrement pour améliorer l'interopérabilité par le déploiement d'un seul standard pour le système de sécurité automatique ERTMS;

— il existe des possibilités d'accroître et d'upgrader la capacité de manière orientée.

Le financement de ProRail est toujours assuré pour la plus grande partie par les pouvoirs publics, principalement le ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement, mais d'autres entités publiques et les utilisateurs du chemin de fer (y compris la ligne à haute vitesse et le transport de marchandises) sont également indispensables à la bonne santé financière de ProRail.

## B. Questions et observations des membres

*M. Martijn van Helvert* demandait quels sont les rapports entre les pouvoirs publics belges d'une part et Infrabel et la SNCB d'autre part. Comment l'indépendance d'Infrabel en tant que responsable de la distribution de la capacité ferroviaire peut-elle être garantie?

Où en est la mise en œuvre d'un standard ERTMS unique au sein de l'Union européenne? Observe-t-on des différences importantes entre

de uitrol van het systeem? Staan Nederland en België verder dan gemiddeld in de Europese Unie?

Moeten de overheden in België en Nederland nog beslissingen nemen om treinen van 740 meter mogelijk te maken?

Is het noodzakelijk dat de inkomsten van ProRail en Infrabel worden verhoogd door hogere bijdragen van de vervoerders? Leidt dat tot een daling van de volumes en hebben verschillen tussen landen op dit vlak een belangrijke impact op de goederenstromen?

Hoe wordt de prioriteit bepaald van aanvragen voor spoorwegvervoer? Zijn er op dat vlak verschillen tussen binnenlands en grensoverschrijdend vervoer en zijn er zowel regels voor het vrachtvervoer als het personenvervoer? Kunnen infrastructuurbeheerders vrij of onder druk van hun aandeelhouder, de overheid, beslissen om voorrang te geven aan binnenlands vervoer, waardoor bijvoorbeeld het reizigerstraject Amsterdam-Brussel geen voorrang zou krijgen?

*De heer Roger Negri* stelde dat het logisch zou zijn dat de corridor tussen de Noordzee en het zuiden van Europa in Luxemburg komt, terwijl dat uit de presentatie niet blijkt. Kunnen de genodigden daar toelichting bij geven?

Luxemburg is de beste leerling van de klas wat de uitrol van ERTMS betreft en ondervindt nu dat sommige landen het systeem minder snel implementeren, waardoor locomotieven niet over het Luxemburgse grondgebied kunnen rijden. Het is niet aanvaardbaar dat Luxemburg wordt gediscrimineerd omdat het zijn verplichtingen op een striktere en meer voluntaristische manier nakomt dan andere landen.

*De heer Jef Van den Bergh* vroeg hoe goed de samenwerking tussen de spoorinfrastructuurbeheerders in België en Nederland verloopt. Systematisch overleg is zeker nodig in het vrachtvervoer, dat in de meeste gevallen gekenmerkt wordt door grensoverschrijdingen.

les pays concernant le déploiement du système? Les Pays-Bas et la Belgique sont-ils plus avancés que la moyenne des pays de l'Union européenne?

Les autorités belges et néerlandaises doivent-elles encore prendre des décisions pour permettre la circulation de trains de 740 m?

Faut-il accroître les recettes de ProRail et d'Infrabel en relevant les contributions des transporteurs? En résulte-t-il une baisse des volumes et les différences entre les pays en ce domaine ont-elles un impact important sur les flux de marchandises?

Comment définit-on la priorité des demandes pour le transport ferroviaire? Observe-t-on à cet égard des différences entre le transport intérieur et le transport transfrontalier et des règles sont-elles définies, pour le transport de marchandises comme pour le transport de voyageurs? Les gestionnaires de l'infrastructure peuvent-ils décider, librement ou sous la pression de leurs actionnaires, de donner la priorité au transport intérieur de manière telle que, par exemple, le trajet de voyageurs Amsterdam-Bruxelles n'aurait pas la priorité?

*M. Roger Negri* estimait qu'il serait logique que le corridor entre la mer du Nord et le Sud de l'Europe passe par le Luxembourg, ce qui ne ressort pas de la présentation. Les invités peuvent-ils fournir un commentaire à ce propos?

Le Luxembourg est le meilleur élève de la classe en ce qui concerne le déploiement du système de sécurité ERTMS et constate aujourd'hui que certains pays mettent le système en œuvre moins rapidement de sorte que certaines locomotives ne peuvent pas circuler en territoire luxembourgeois. Il n'est pas acceptable que le Luxembourg soit discriminé parce qu'il respecte ses obligations plus strictement et plus résolument que d'autres pays.

*M. Jef Van den Bergh* demandait à quel point la coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure belge et néerlandais se déroule positivement. La concertation doit certainement être systématique dans le secteur du transport de marchandises, qui est le plus souvent transfrontalier.



Welke maatregelen kunnen de overheden nemen om het spoorvrachtvervoer verder te faciliteren? Zijn er nu nog reglementaire obstakels voor de ingebruikname van treinen met een lengte van 740 meter?

ERTMS bestaat in verschillende versies, wat niet aanvaardbaar is omdat daardoor fundamentele problemen ontstaan. Kloppen de berichten dat in Nederland een ander niveau van ERTMS wordt uitgerold dan België, waardoor de interoperabiliteit wordt bemoeilijkt?

De spreker benadrukt het belang van een *modal shift* van de weg naar verschillende modi, waaronder het spoorvervoer.

Zijn de IJzeren Rijn en andere aangekondigde projecten nodig voor een uitbreiding van de capaciteit van het vrachtvervoer?

*Mevrouw Barbara Visser* vroeg of ProRail en Infrabel over een gezamenlijke agenda beschikken. Bij de analyse van het Fyra-debacle is gebleken dat de samenwerking tussen de twee ondernemingen voor verbetering vatbaar is. De spreekster verwacht dat de vastgestelde coördinatieproblemen aanleiding geven tot een verdere verbetering van de onderlinge afstemming.

Welk tijdpad geldt voor de uitrol van ERTMS in de twee landen? Wordt er gestreefd naar een gelijke standaard? Speelt de concurrentie tussen de havens een rol in investeringsbeslissingen van de spoorweginfrastructuurbeheerders?

De overheid moet werk maken van harmonisering van regelgeving en een *level playing field*. Welke rol kan het Beneluxparlement daar volgens de infrastructuurbeheerders in spelen?

Quelle mesure les autorités peuvent-elles prendre pour faciliter davantage encore le transport de marchandises? Subsiste-t-il des obstacles réglementaires à la mise en service de trains d'une longueur de 740 m?

L'ERTMS existe dans différentes versions, ce qui est inacceptable parce qu'une telle situation entraîne des problèmes fondamentaux. Est-il exact que l'ERTMS déployé aux Pays-Bas est d'un niveau différent de celui qui l'est en Belgique, ce qui rendrait plus difficile l'interopérabilité?

L'orateur souligne l'importance d'un transfert modal de la route vers les différents modes de transport, dont le transport ferroviaire.

Le Rhin de fer et d'autres projets annoncés sont-ils nécessaires pour étendre la capacité du transport de marchandises?

*Mme Barbara Visser* demandait si ProRail et Infrabel ont un agenda commun. L'analyse de la débâcle du train Fyra a fait apparaître que la coopération entre les deux entreprises peut être améliorée. L'oratrice espère que les problèmes mis au jour au niveau de l'harmonisation permettront de continuer à améliorer la coordination entre les acteurs.

Quel calendrier a été arrêté pour le déploiement du système ERTMS dans les deux pays? Tend-on vers un standard commun? La concurrence entre les ports joue-t-elle un rôle dans les décisions des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires en ce qui concerne les projets d'investissements?

Les pouvoirs publics doivent œuvrer à l'harmonisation de la réglementation et à la création d'un *level playing field*. Quel rôle le Parlement Benelux peut-il jouer à cet égard selon les gestionnaires de l'infrastructure?

### C. Antwoorden van de genodigden

#### 1. *De heren Emmanuel Thiry, Head of Capacity Allocation, en Michel Geubelle, Manager Corridor Management, bij de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder Infrabel*

De Staat is de enige aandeelhouder van Infrabel, een autonoom overheidsbedrijf dat onafhankelijk is van de vervoersmaatschappij NMBS. Het bedrijf neemt beslissingen over de toekenning van spoorwegcapaciteit op een niet-discriminatoire manier. Omdat de financiële middelen beperkt zijn, gaat Infrabel in dialoog met de politieke overheid om prioritaire projecten te bepalen, maar het onderhoud van de infrastructuur zal in alle gevallen een kernopdracht blijven.

Alle aanvragen voor binnenlands vrachtvervoer kunnen tot nu toe worden gehonoreerd zonder complexe coördinatiebeslissingen omdat de limieten van de capaciteit nog niet werden bereikt. Voor binnenlands vervoer (zowel van goederen als personen) gelden uitsluitend nationale regels. Voor internationaal vervoer is dat niet zo:

— voor grensoverschrijdend vrachtvervoer in afgebakende corridors gelden internationale regels, waarbij voorrang wordt gegeven aan vervoer over meer dagen en over een lange afstand;

— voor internationaal reizigersvervoer gelden andere, praktische regels om problemen met onder meer de stiptheid zo veel mogelijk te voorkomen.

Anders dan de heer Negri meent, loopt de corridor tussen de Noordzee en het zuiden van Europa wel degelijk door Luxemburg. Voor de verbindingen tussen België en Luxemburg is corridor C van belang. Op het historische infrastructuurtracé van die corridor is ERTMS al uitgerold; de uitrol over het hele spoorwegnet zal in België worden voltooid tegen einde 2022. Bij een aantal operatoren wordt deze transitie onderschat en lijkt er wel achterstand te zijn wat de uitrusting van het rollend materieel met ERTMS betreft.

### C. Réponses des invités

#### 1. *Messieurs Emmanuel Thiry, Head of Capacity Allocation, et Michel Geubelle, Manager Corridor Management, auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge Infrabel*

L'État est le seul actionnaire d'Infrabel, qui est une entreprise publique autonome indépendante de la société de transport SNCB. L'entreprise prend de manière non discriminatoire des décisions au sujet de l'octroi de la capacité ferroviaire. Les moyens financiers étant limités, Infrabel dialogue avec les autorités politiques pour définir des projets prioritaires mais l'entretien de l'infrastructure restera en tout état de cause une mission majeure.

Pour l'instant, toutes les demandes relatives au transport intérieur de marchandises peuvent être honorées sans qu'il faille prendre des décisions de coordination complexes dans la mesure où les limites de la capacité n'ont pas encore été atteintes. Pour ce qui concerne le transport intérieur (de marchandises comme de personnes), seules sont d'application les règles nationales. Ce n'est pas le cas du transport international:

— le transport de marchandises transfrontalier est soumis, dans les corridors délimités, à des règles internationales, la priorité étant donnée au transport sur plusieurs jours et sur une longue distance;

— le transport international de voyageurs est confronté à d'autres règles pratiques destinées à prévenir autant que possible les problèmes de ponctualité, entre autres.

À l'inverse de ce que pense M. Negri, le corridor entre la mer du Nord et le sud de l'Europe passe bien par le Luxembourg. Le corridor C est important pour les liaisons entre Bruxelles et Luxembourg. Le système ERTMS a déjà été déployé sur le tracé historique infrastructurel de ce corridor; le déploiement sur l'ensemble du réseau ferroviaire sera achevé en Belgique d'ici fin 2022. Certains opérateurs sous-estiment cette transition et il semble que des retards aient été accumulés dans l'installation de l'ERTMS sur le matériel roulant.

De vergoeding voor de rijpaden zal in België worden hervormd om twee doelstellingen te bereiken: naleving van de EU-afspraken over de vergoeding en overeenstemming met de werkelijke kosten van Infrabel. De herziening is niet bedoeld om de vergoedingen op te trekken.

Infrabel en ProRail maken op operationeel niveau en in diverse werkgroepen afspraken over verschillende aspecten het vrachtvervoer, zoals de *rail freight corridors*.

**2. De heren Justus Hartkamp, hoofd Internationale Zaken, en Erik-Jan Koning, adviseur Internationale Zaken bij de Nederlandse spoorweginfrastructuurbeheerder ProRail**

Op het vlak van standaardisering kan een vergelijking worden gemaakt tussen luchtvaart en spoor. Voor de luchtvaart werden de standaarden vastgesteld in het verdrag van Montreal van 1944 en heeft de Europese Unie een interne markt van het luchtvaartverkeer gerealiseerd in 1992, terwijl er voor het spoor nog veel variatie is: verschillende spoorbreedtes, netspanning, beveiligingssystemen en ordening. Dat gebrek aan harmonisering is bij uitstek een probleem voor het vrachtvervoer, waarvan 85 % grensoverschrijdend is. De Europese Commissie heeft daarom terecht verschillende spoorwegpakketten gelanceerd, die geleidelijk tot verbetering leiden. Een belangrijk project is het automatische beveiligingssysteem ERTMS, dat nog stabiel moet worden.

De Europese Unie heeft beslist dat treinen maximaal 740 meter lang mogen zijn. Alle infrastructuurbeheerders moeten die maximumnorm naleven.

De capaciteitsverdeling door ProRail gebeurt op een onafhankelijke en niet-discriminatoire manier. Er bestaan daarover al regels: onder meer in het vierde spoorwegpakket wordt bepaald dat de capaciteitsverdeler onafhankelijk moet zijn en dat een aantal technische standaarden en processen wordt geharmoniseerd. In de beleidskeuzes van de Nederlandse overheid over de juridische structuur van de infrastructuurbeheerder moeten die

L'indemnité pour les sillons sera réformée en Belgique pour réaliser deux objectifs: respecter les accords de l'UE sur l'indemnité et l'adéquation avec les frais réels d'Infrabel. La révision ne vise pas à augmenter les indemnités.

Infrabel et ProRail concluent au niveau opérationnel et au sein de différents groupes de travail des accords sur des aspects divers du transport de marchandises comme les *rail freight corridors*.

**2. Messieurs Justus Hartkamp, chef Affaires internationales, et Erik-Jan Koning, conseiller Affaires internationales auprès du gestionnaire de l'infrastructure néerlandais ProRail**

Une comparaison peut être établie à propos de la standardisation entre le trafic aérien et le rail. En ce qui concerne le trafic aérien, des standards ont été fixés dans le traité de Montréal de 1944 et l'Union européenne a réalisé un marché intérieur du trafic aérien en 1992. La situation est variable en ce qui concerne le chemin de fer: largeur de voie, tension du réseau, systèmes de sécurité et organisation différent. Ce manque d'harmonisation constitue par définition un problème pour le transport de marchandises qui est transfrontalier à 85 %. C'est pourquoi la Commission européenne a lancé à juste titre plusieurs paquets ferroviaires qui induisent progressivement des améliorations. Le projet relatif au système de sécurité automatique ERTMS, qui doit encore être rendu plus stable, est important.

L'Union européenne a décidé que les trains ne peuvent pas dépasser une longueur de 740 m et tous les gestionnaires de l'infrastructure doivent se conformer à cette norme maximum.

La répartition de la capacité par ProRail se fait de manière indépendante et non discriminatoire. Des règles existent déjà à ce sujet: il est prévu entre autres dans le quatrième paquet ferroviaire que le répartiteur de la capacité doit être indépendant et qu'un certain nombre de standards et de procédures techniques doivent être harmonisés. Les choix politiques des autorités néerlandaises au sujet de la structure juridique du gestionnaire de

internationale afspraken in alle gevallen worden nageleefd, wat ook impliceert dat de overheid niet kan tussenbeide komen in de besluitvorming in individuele gevallen van ProRail.

Nadat alle aanvragen voor rijpaden in het binnenlands en internationaal goederen- en personenvervoer tegen een bepaalde datum werden ontvangen, maakt ProRail een planning op waarin alle wensen zo veel mogelijk worden gehonoreerd. Bij conflicten tussen verschillende aanvragen vindt eerst een door ProRail geïnitieerd overleg plaats. Indien er dan nog conflicten overblijven, dan wordt een door de overheid opgestelde prioriteitenlijst gevolgd, waarbij vrachtvervoer de zevende van negen prioriteiten is. Alle aanvragen kunnen tot nu toe worden gehonoreerd, zij het soms met aanpassingen van het tijdstip van het vervoer. De NS houdt soms bij aanvragen van rijpaden voor vrachtvervoer en personenvervoer zelf al rekening met de mogelijkheden en beperkingen van de spoorweginfrastructuur.

ProRail haalt 1/7<sup>de</sup> van zijn inkomsten uit de vergoeding die vervoerders betalen voor gebruik van het spoor. Over de gevraagde vergoedingen bestaan transparante afspraken die mede voortvloeien uit internationale regels:

— enkel de kosten die rechtstreeks verbonden zijn met de treindienst kunnen worden aangerekend (overheadkosten bijvoorbeeld komen dus niet voor een vergoeding in aanmerking);

— de vergoeding wordt verder gemoduleerd in functie van de toekenning van een bonus-malus die onder meer afhangt van de stiptheid (die voor meer voorspelbaarheid en lagere kosten bij ProRail zorgt) en de geluidshinder;

— een verhoging van de vergoeding is mogelijk als de markt ze kan dragen. Daartoe is door de lidstaat twee kabinetformaties geleden besloten voor een bedrag van 50 miljoen euro, een bedrag dat overeenstemt met de vermindering van de subsidie van de overheid aan ProRail. Die verhoging hangt dus niet rechtstreeks met de kosten van ProRail samen. Omdat de winstmarges van de vervoerders niet zeer groot zijn, kan die verhoging een impact hebben op de keuze voor of

l'infrastructure doivent dans tous les cas respecter ces accords internationaux, ce qui signifie aussi que les autorités ne peuvent pas intervenir dans les décisions de Prorail concernant cas individuels.

Après que, dans le cadre du transport intérieur et international de marchandises et de personnes, toutes les demandes relatives à des sillons ont été reçues dans un délai donné, ProRail établit un planning tenant compte autant que possible de l'ensemble des souhaits formulés. En cas de conflit entre plusieurs demandes, ProRail commence par procéder à une concertation. Si des conflits subsistent, une liste de priorités établie par les pouvoirs publics est suivie, le transport de marchandises étant alors la septième de neuf priorités. Toutes les demandes peuvent être honorées pour le moment, moyennant parfois des aménagements concernant le moment du transport. À propos des demandes de sillons pour le transport de marchandises et de personnes, les NS tiennent parfois déjà compte elles-mêmes des possibilités et des limitations de l'infrastructure ferroviaire.

ProRail tire 1/7<sup>e</sup> de ses recettes de l'indemnité que les transporteurs payent pour utiliser le rail. Il existe au sujet des indemnités demandées des accords transparents qui découlent entre autres de règles internationales:

— seuls les coûts liés directement au service de trains peuvent être portés en compte (les frais généraux, par exemple, n'interviennent donc pas pour une indemnité);

— l'indemnité est par ailleurs modulée en fonction de l'octroi d'un bonus-malus qui dépend entre autres de la ponctualité (qui se traduit au niveau de ProRail par davantage de prévisibilité et des coûts moins élevés) et des nuisances sonores;

— une augmentation de l'indemnité est possible si le marché est en mesure d'y faire face. L'État membre a pris lors de l'avant-dernière formation de gouvernement une décision portant sur 50 millions d'euros qui correspond à la réduction des subsides des pouvoirs publics à ProRail. Cette augmentation ne correspond donc pas directement aux coûts globaux de ProRail. Les marges bénéficiaires des transporteurs n'étant pas très élevée, cette augmentation peut influencer sur le choix pour ou contre

tegen spoorwegvervoer, al spelen ook veel andere factoren een rol.

ProRail werkt veel samen met Infrabel, onder meer voor een optimale verdeling van de capaciteit. Ook ten overstaan van de Europese Unie werken de beide infrastructuurbeheerders samen om internationale besluitvorming, onder meer over ERTMS, te versnellen. Verschillende tracés die ProRail beheert, werden reeds uitgerust met ERTMS; de nadruk ligt daarbij op de grote en internationale corridors, zoals de Betuweroute. De uitrol op het volledige spoorwegnet vergt meer tijd, waarbij Nederland prioriteit geeft aan de uitrusting van het rollend materieel met ERTMS. De vraag over de mogelijk verschillende niveaus van ERTMS die in België en Nederland zouden worden geïmplementeerd, kunnen de sprekers niet concreet beantwoorden; wel is het zo dat dit het belang aantoonst van heldere internationale voorschriften die in de beide landen worden nageleefd. De verdere uitrol in Nederland moet nog worden verankerd in een aanbesteding, waarin de compatibiliteit van ERTMS in Nederland en België een belangrijk element moet zijn.

#### VIII. — **BESPREKING VAN 30 JUNI 2017**

*De heer Martijn van Helvert* kondigde aan dat hij momenteel overleg pleegt met de autoriteiten van de haven van Rotterdam over de datum en de invulling van het geplande werkbezoek.

*De heer Marcel Oberweis* gaf toelichting bij het geplande werkbezoek aan de site van Bettembourg.

#### IX. — **BESPREKING VAN 29 SEPTEMBER 2017**

De commissie besliste zich na de werkbezoeken te zullen beraden over haar verdere werkzaamheden met betrekking tot dit thema.

le transport ferroviaire, même si d'autres facteurs jouent sans doute un rôle.

ProRail coopère abondamment avec Infrabel, notamment en vue d'une répartition optimale de la capacité. Par rapport à l'Union européenne aussi, les deux gestionnaires de l'infrastructure coopèrent pour accélérer les décisions internationales, notamment concernant le système ERTMS. Plusieurs tracés gérés par les Pays-Bas ont déjà été équipés de l'ERTMS; l'accent est mis à cet égard sur les importants corridors internationaux, comme la route Betuwe. Le déploiement sur l'ensemble du réseau du système ERTMS demandera plus de temps et les Pays-Bas donnent la priorité à l'équipement du matériel roulant. Les orateurs ne peuvent pas répondre concrètement à la question relative au déploiement de systèmes ERTMS de niveaux différents en Belgique et aux Pays-Bas. Cela illustre toutefois l'importance que revêtent des prescriptions internationales claires respectées dans les deux pays. La poursuite du déploiement aux Pays-Bas doit encore faire l'objet d'un ancrage dans une adjudication où la compatibilité de l'ERTMS aux Pays-Bas et en Belgique doit constituer un élément important.

#### VIII. — **DISCUSSION DU 30 JUIN 2017**

*M. Martijn van Helvert* a indiqué qu'il se concerte avec les autorités portuaires de Rotterdam au sujet de la date et du contenu de la visite de travail projetée.

*M. Marcel Oberweis* a annoncé que la visite de travail prévue au port de Bettembourg aura lieu le vendredi 27 octobre.

#### IX. — **DISCUSSION DU 29 SEPTEMBRE 2017**

La commission a décidé de réfléchir, après les visites de travail, à la suite de leurs travaux sur ce thème.



## X. — WERKBEZOEK AAN DE HAVEN VAN ROTTERDAM (9 OKTOBER 2017)

Tijdens dit werkbezoek maakte de commissie kennis met verschillende aspecten van de werking en de context van de haven van Rotterdam, de belangrijkste haven van Europa, met bijzondere aandacht voor het vrachtvervoer in het algemeen en het vrachtvervoer per spoor in het bijzonder.

### A. Havenbedrijf van Rotterdam

In de lokalen van de diensten van de douaneautoriteiten gaven drie vertegenwoordigers van het Havenbedrijf van Rotterdam toelichting bij het Havenbedrijf en de haven.

#### 1. *De heer Jaap Jelle Feenstra, Public Affairs Officer*

*De heer Jaap Jelle Feenstra* verwelkomde de commissie en gaf een algemene toelichting over het Rotterdams haven- en industriecomplex en het Havenbedrijf Rotterdam.

De haven van Rotterdam heeft zich sinds 1800 geleidelijk uitgebreid in de richting van het westen. Die evolutie is nog niet ten einde: in functie van de economische noden wordt bijkomend terrein ontwikkeld. Volgens een evaluatie van het *World Economic Forum* is er de beste haveninfrastructuur van de wereld. De spreker overliep enkele kerncijfers over de haven:

— de haven is met 12643 hectare in omvang de negende van de wereld en de grootste van Europa. Voor zeetransport is zij zelfs de belangrijkste haven ter wereld;

— er is werkgelegenheid voor 175 000 personen in 3 000 bedrijven;

— de economische toegevoegde waarde bedraagt 20 miljard euro (3 % van het BBP van Nederland);

— de haven staat in voor een overslag van 461,2 miljoen ton per jaar of 12,4 miljoen TEU (eenheid voor containervervoer);

## X. — VISITE DE TRAVAIL AU PORT DE ROTTERDAM (9 OCTOBRE 2017)

Lors de cette visite de travail, la commission a découvert les différents aspects du fonctionnement et du contexte du port de Rotterdam, le principal port d'Europe, avec une attention particulière pour le transport de marchandises en général et le transport de marchandises par chemin de fer en particulier.

### A. Entreprise portuaire de Rotterdam

Les trois représentants de l'entreprise portuaire de Rotterdam ont fait, dans les locaux des services des autorités douanières, une présentation de l'entreprise portuaire et du port.

#### 1. *M. Jaap Jelle Feenstra, Public Affairs Officer*

*M. Jaap Jelle Feenstra* a accueilli la commission et fait une présentation générale du port, du complexe industriel et de l'entreprise portuaire de Rotterdam.

Depuis 1800, le port de Rotterdam s'est étendu progressivement vers l'ouest. Cette évolution n'est pas encore terminée: en fonction des besoins économiques, des terrains supplémentaires sont utilisés. Selon une évaluation du *World Economic Forum*, on y trouve la meilleure infrastructure portuaire du monde. L'orateur a fourni quelques chiffres majeurs concernant le port:

— avec 12643 hectares, le port est en importance le neuvième port mondial et le plus grand port d'Europe. En ce qui concerne le transport maritime, il est même le port le plus important du monde;

— il procure de l'emploi à 175 000 personnes dans 3000 entreprises;

— la valeur ajoutée économique se chiffre à 20 milliards d'euros (3 % du PIB des Pays-Bas);

— le port assure le transbordement de 461,2 millions de tonnes par ou 12,4 millions de TEU (unité utilisée pour le transport de conteneurs);



— zij kan schepen met een diepgang tot 24 meter ontvangen. In totaal bezoeken 29 022 zeeschepen en 105 000 binnenschepen jaarlijks de haven;

— er wordt samengewerkt met 25 gemeenten en 2 provincies.

De eerste helft van 2017 was voor de haven van Rotterdam een positief tijdvak: er was een groei van 3,9 %, vooral door containervervoer (+ 9,3 %), waardoor het marktaandeel binnen Noordwest-Europa is gestegen tot 30,9 %. Er gebeuren belangrijke nieuwe investeringen, onder meer inzake energietransitietrajecten. De maritieme industrie, in het bijzonder de *offshore*-industrie, windparken op de Noordzee en de decommissionering van boorplatforms, biedt nieuwe groeikansen. Ook het Havenbedrijf is financieel gezond.

De spreker somde enkele aandachtspunten op:

— de zeehavens van de Europese Unie kampen met een ongelijk speelveld en een ongelijke handhaving van regels, wat de concurrentie verstoort; zo krijgen de Vlaamse zeehavens staatssteun van lokale en regionale overheden en worden de begrotingstekorten van de Duitse havens door de deelstaten jaarlijks aangezuiverd, terwijl de Nederlandse havens op dergelijke vormen van staatssteun geen aanspraak kunnen maken;

— de digitalisering moet op kruissnelheid komen, met het havenbedrijf in verschillende rollen: beheerder, ontwikkelaar, facilitator, aanjager en soms media-investeerder;

— de energietransitie is noodzakelijk en krijgt vorm op verschillende manieren, zoals reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot en technologische vernieuwing.

De verdere uitbouw van de bereikbaarheid, in het bijzonder het wegwerken van *bottlenecks*, is een essentiële opgave. Door het toenemende belang van de containermarkt is de uitbouw van een *Container Exchange Route*, een virtuele terminal,

— il peut accueillir des navires d'un tirant d'eau de 24 m. Au total, 29 022 navires maritimes et 105 000 bateaux fluviaux passent par le port chaque année;

— le port coopère avec 25 communes et 2 provinces.

La première moitié de 2017 a constitué pour le port une période positive: il a enregistré une croissance de 3,9 %, principalement grâce au transport de conteneurs (+ 9,3 %), de sorte que la part de marché dans le nord-ouest de l'Europe est passée à 30,9 %. Il est procédé à d'importants nouveaux investissements, notamment pour les trajets de transition énergétique. L'industrie maritime, et en particulier l'industrie off-shore, les parcs éoliens en mer du Nord et le retrait de plate-forme de forage offrent de nouvelles possibilités de croissance. L'entreprise portuaire est également financièrement saine.

L'orateur a énuméré un certain nombre de priorités:

— les ports maritimes de l'Union européenne sont confrontés à des inégalités concernant le *playing field* et le respect des règles, ce qui perturbe la concurrence; ainsi, les ports maritimes flamands bénéficient d'aides publiques des autorités locales et régionales et les déficits budgétaires des ports allemands sont apurés chaque année par les entités fédérées alors que les ports néerlandais ne peuvent aucunement prétendre à de telles formes d'aide publique;

— la numérisation doit atteindre sa vitesse de croisière, avec une entreprise portuaire jouant différents rôles: gestionnaire, développeur, facilitateur, accélérateur et parfois media-investisseur;

— la transition énergétique est nécessaire et s'opère de différentes manières, comme la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et le renouvellement technologique.

La poursuite du développement de l'accessibilité, en particulier la suppression des goulets d'étranglement, constitue une mission essentielle. En raison de l'importance croissante du marché des conteneurs, le développement d'une *Container*

noodzakelijk. Opvallende evoluties zijn: schaalvergroting en consolidatie van de rederijen, nieuwe vaarschema's en een steeds betere logistieke verbinding met het achterland door middel van diverse vervoermodi.

In onze steeds meer geïntegreerde wereld breidt de haven van Rotterdam de samenwerking uit met andere (zee)havens, zowel in Nederland als in het buitenland, met name in Vlaanderen.

## **2. De heer Maurits van Schuylenburg, programmamanager Rail**

*De heer Maurits van Schuylenburg* gaf toelichting bij de positie van de spoorwegmodus in de haven van Rotterdam. Het vervoer per vrachtwagen blijft de belangrijkste vervoermodus, maar het spoorwegvervoer neemt ook een voorname plaats in en neemt bovendien in belang toe. Vandaag zijn er al 250 spoorverbindingen tussen de haven en het achterland. Uit de doelstellingen blijkt dat werk wordt gemaakt van een *modal shift*: in de periode 2014-2035, waarin een toename van de overslag van 5 naar 17 miljoen TEU wordt verwacht, wordt gestreefd naar een toename van het aandeel van het spoorwegvervoer van 12 naar 20 % (terwijl in dezelfde periode het vervoer over de weg van 46 naar 35 % zou dalen en de binnenvaart van 42 naar 45 % zou stijgen).

Het spoor is een essentiële vervoermodus, die veel opportuniteiten biedt. Op relatief korte termijn kan het aantal zeecontainers dat per spoor wordt vervoerd, stijgen van 670 000 TEU in 2016 naar 800 000 TEU in 2020. Er worden belangrijke infrastructuurinvesteringen gepland en de markt voor het spoorwegvervoer wordt gestimuleerd door meer in te zetten op de vraag in Zuid-Duitsland en andere logistieke en industriële centra, door nieuwe shuttlevbindingen (een zogenaamde *railincubator*, een programma om nieuwe spoorwegverbindingen op te starten) en door de verdere ontwikkeling van pan-Europees spoorwegtransport. De verbinding van economische centra en groeregio's wordt verzekerd door TEN-T-corridors: Rijn-Alpen, Noordzee-Middellandse Zee, Noordzee-Balticum en de verbinding met China via Duisburg en Tilburg.

*Exchange Route*, un terminal virtuel, constitue une nécessité. Des évolutions remarquables sont: le développement et la consolidation des compagnies d'armement, de nouveaux schémas de navigation et une liaison logistique toujours meilleure avec l'arrière-pays grâce à divers modes de transport.

Dans notre monde toujours plus intégré, le port de Rotterdam élargit la coopération avec d'autres ports (maritimes), aux Pays-Bas comme à l'étranger, notamment en Flandre.

## **2. M. Maurits van Schuylenburg, programmamanager Rail**

*M. Maurits van Schuylenburg* a explicité la position du transport ferroviaire dans le port de Rotterdam. Le transport par camions reste le mode de transport le plus répandu mais le transport ferroviaire occupe également une place importante et son volume va d'ailleurs croissant. Aujourd'hui déjà, on dénombre 250 liaisons ferroviaires entre le port et l'arrière-pays. Les objectifs montrent que l'on s'emploie à réaliser un transfert modal: au cours de la période 2014-2035, au cours de laquelle est attendu un accroissement du transbordement de 5 à 17 millions de TEU, l'on veut faire progresser la part du transport par chemin de fer de 12 à 20 % (alors qu'au cours de la même période, le transport par la route passerait de 46 à 35 % et le transport fluvial de 42 à 45 %).

Le chemin de fer est un mode de transport essentiel qui offre de nombreuses possibilités. À relativement court terme, le nombre de conteneurs maritimes transportés par chemin de fer pourrait passer de 670 000 TEU en 2016 à 800 000 TEU en 2020. D'importants investissements sont prévus en termes d'infrastructure et l'on stimule le marché du transport par chemin de fer en misant davantage sur la demande du sud de l'Allemagne et d'autres centres logistiques et industriels, en créant de nouvelles liaisons un *railincubator*, un programme destiné à permettre d'ouvrir de nouvelles liaisons ferroviaires) et en poursuivant le développement du transport ferroviaire paneuropéen. Les liaisons avec les centres économiques et les régions de croissance sont assurées par les corridors TEN-T: Rhône-Alpes, mer du Nord-Méditerranée, mer du Nord-Baltique et la liaison avec la Chine via Duisburg et Tilburg.

De spreker ging vervolgens in op de belangrijkste uitdagingen van het spoorwegvervoer:

— het netwerk moet kwaliteitsvoller worden door een verbetering van de knooppunten in de economische centra (zowel inzake infrastructuur als op het vlak van logistiek);

— de corridors tussen de knooppunten moeten worden verbeterd door langere treinen van 740 meter en een optimale interoperabiliteit;

— de verbindingen tussen de economische centra en de groeiregio's dienen te worden geoptimaliseerd, in het bijzonder de corridors 1 (Rijn-Alpen), 2 (Noordzee-Middellandse Zee), 8 (Noordzee-Balticum) en 9 (Rijn-Donau);

— er moet werk worden gemaakt van een optimale communicatie: een betere promotie, imago-promotie, innovatie en handel.

Wat de spoorwegmodus betreft, staat de haven van Rotterdam zelf niet aan het roer van de besluitvorming: de haven is niet de eigenaar van infrastructuur, locomotieven en wagons en staat niet in voor het beheer van de verkeersstromen. Zij kan wel een positieve rol spelen op een meer ondersteunende manier: co-investeringen in infrastructuur, marketing, een intermediaire rol ten behoeve van een verbetering van de efficiëntie, contacten tussen spoorwegoperatoren en bedrijven, lobbying en participatie in nieuwe shuttleverbindingen.

De heer van Schuylenburg vestigde ten slotte de aandacht op twee belangrijke dossiers:

— doordat de Calandbrug, die in 1969 gebouwd werd, aan het einde van zijn levenscyclus is gekomen, ontstaat een multimodale *bottleneck*, die wordt aangepakt door een nieuw spoorwegtraject langs Theemsweg;

— de innovatieve scantechnologie van de Nederlandse douane, waarbij gebruik wordt gemaakt van X-stralen, is uniek in de wereld: treinen kunnen 24 uur per dag en 7 dagen per week worden gescand terwijl ze aan 60 kilometer per uur voorbijrijden.

L'orateur a ensuite évoqué les principaux défis pour le transport par chemin de fer:

— la qualité du réseau doit être accrue par une amélioration des nœuds dans les centres économiques (sur le plan de l'infrastructure comme sur celui de la logistique);

— les corridors entre les nœuds doivent être améliorés par l'utilisation de trains de 740 m et une interoperabilité optimale;

— les liaisons avec les centres économiques et les régions de croissance doivent être optimisées, en particulier les corridors 1 (Rhin-Alpes), 2 (mer du Nord-Méditerranée), 8 (mer du Nord Baltique) et 9 (Rhin-Don);

— il faut mettre en place une communication optimale: meilleure promotion, promotion d'image, innovation et commerce.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, le port de Rotterdam n'est pas le décideur: il n'est pas propriétaire de l'infrastructure, des locomotives et des wagons et n'assure pas la gestion des flux. Il peut toutefois jouer un rôle positif de soutien: co-investissements dans l'infrastructure, marketing, rôle d'intermédiaire en vue d'une amélioration de l'efficacité, contacts entre les opérateurs ferroviaires et les entreprises, lobbying et participation dans de nouvelles liaisons *shuttle*.

M. van Schuylenburg a enfin attiré l'attention sur deux dossiers importants:

— le Calandbrug, construit en 1969, est arrivé à la fin de son cycle de vie et il se forme un goulet d'étranglement auquel l'on cherche à remédier par un nouveau trajet ferroviaire via le Theemsweg;

— la technologie du scanning innovante des douanes néerlandaises, pour laquelle il est fait usage des rayons X, est unique au monde: des trains circulant à 60 km/h peuvent être scannés 24 heures par jour et 7 jours par semaine.

### 3. *Mevrouw Kirsten Zondervan, adviseur Europa*

*Mevrouw Kirsten Zondervan* behandelde in haar uiteenzetting het internationaal vrachtvervoer per spoor. De spoorwegcorridors voor vrachtvervoer maken deel uit van de strategie van de Europese Commissie om duurzame mobiliteit te bevorderen door de aanmoediging van een *modal shift* van de weg naar het spoor.

De spreekster benadrukte in de eerste plaats het belang van de corridor Rijn-Alpen, die voor het vrachtvervoer een belangrijke verbinding is. De corridor heeft 3 900 km spoorlijn en beschikt over 100 terminalfaciliteiten. Hij verbindt de zeehavens van Rotterdam, Zeebrugge, Antwerpen, Amsterdam, Vlissingen en Genua en gaat recht door Europa's industriële hartland, de zogenaamde *blue banana* (waar 110 miljoen personen wonen). Hij staat in voor het meest omvangrijke vrachtvervoer van Europa (70 % van het vrachtvervoer tussen Noord-Europa en Italië), maar kampt ook met een aantal uitdagingen:

- er is nood aan een algemene toename van de capaciteit om toekomstige groei op te vangen. Vooral op de route Rotterdam-Genua is dat nodig. Die doelstelling kan worden bereikt door het inzetten van langere goederentreinen (740 meter) tegen 2021;

- de interconnectiviteit tussen de Belgische, Nederlandse en Duitse netwerken is aan een *upgrade* toe, vooral tussen Emmerich en Oberhausen;

- de derde Betuwe-spoorlijn in Duitsland moet worden gebouwd;

- een grensoverschrijdende implementatie van ERTMS, het systeem van automatische spoorbeveiliging, moet op een identieke manier worden uitgerold in heel Europa, wat nu nog niet het geval is;

- het spoorweglawaai dient te worden verminderd.

In augustus 2017 was er een belangrijke verstoring van de corridor Rijn-Alpen door de

### 3. *Mme Kirsten Zondervan, conseillère Europe*

*Mme Kirsten Zondervan* a traité dans son exposé du transport international par chemin de fer. Les corridors ferroviaires pour le transport de marchandises font partie de la stratégie de la Commission européenne pour promouvoir la mobilité durable en encourageant un transfert modal de la route vers le rail.

L'oratrice a souligné en premier lieu l'importance du corridor Rhin-Alpes qui constitue une liaison importante pour le transport de marchandises. Le corridor comprend une voie ferrée de 3 900 km et dispose de 100 facilités de terminal. Il relie les ports maritimes de Rotterdam, Zeebrugge, Anvers, Amsterdam, Flessingue et Gênes et traverse le cœur industriel de l'Europe, le *blue banana* (qui compte 110 millions d'habitants). Il assure le transport de marchandises le plus volumineux d'Europe (70 % du transport de marchandises entre l'Europe du Nord et l'Italie) mais est confronté aussi un certain nombre de défis:

- une augmentation générale de la capacité est nécessaire pour faire face à l'accroissement à venir. C'est particulièrement vrai pour la route Rotterdam-Gênes. Cet objectif peut être réalisé par la mise en service de trains de marchandises plus longs (740 m) d'ici 2021;

- l'interconnectivité entre les réseaux belge, néerlandais et allemand s doit être upgradée, particulièrement entre Emmerich et Oberhausen;

- la troisième ligne ferroviaire Betuwe doit être construite en Allemagne;

- l'ERTMS, le système de sécurité ferroviaire automatique, doit être déployé de la même manière dans toute l'Europe, ce qui n'est pas encore le cas actuellement;

- il faut réduire les nuisances sonores engendrées par le chemin de fer.

En août 2017, la crise dite de Rastatt a gravement perturbé le corridor Rhin-Alpes, réduisant

zogenaamde Rastatt-crisis, waardoor er een aanzienlijke vermindering van spoorwegcapaciteit was. Uit die crisis kunnen verschillende lessen worden getrokken:

— er is nood aan crisis- en ongevallenmanagement op het niveau van de corridor;

— een adequaat risicomanagement dringt zich op voor bouwwerken op de corridor;

— leefbare afleidingsroutes moeten op elk moment beschikbaar zijn tijdens de bouwwerken;

— belangrijke werken moeten op internationaal niveau worden gecoördineerd in de vorm van noodplannen en back-uproutes;

— dat taalbarrières het gebruik van alternatieve routes verhinderden, toont het belang aan van de keuze voor één operationele taal in spoorwegvervoer;

— de vereisten voor bestuurders om op bepaalde lijnen te kunnen rijden en de automatische beveiligingssysteem dienen eveneens te worden geharmoniseerd.

De belangrijkste, negatieve conclusie van de Rastatt-crisis is dat er momenteel nog geen sprake is van een interoperabele Europese spoorwegruimte.

Mevrouw Zondervan gaf ten slotte aan hoe de Benelux een bijdrage kan leveren tot de bevordering van het vrachtvervoer per spoor. De na te streven beleidsdoelstellingen zijn de volgende:

— verbeteren van de interoperabiliteit en de concurrentiekracht van de spoorwegmodus;

— aanpakken van bestaande en toekomstige *bottlenecks* op de corridors;

— werk maken van een Europees *level playing field* voor het spoor.

Die doelstellingen kunnen worden gerealiseerd door de volgende acties:

sensiblement la capacité ferroviaire. Plusieurs enseignements peuvent être tirés de cette crise:

— il faut une gestion de crise et d'accidents au niveau du corridor;

— une gestion des risques adéquate s'impose pour les travaux de construction sur le corridor;

— des routes de détournement viables doivent être disponibles à tout moment au cours des travaux de construction;

— les travaux importants doivent être coordonnés au niveau international sous la forme de plans d'urgence et de routes alternatives;

— le fait que des barrières linguistiques entravent l'utilisation de routes alternatives illustre l'importance du choix en faveur d'une seule langue opérationnelle dans le domaine du transport ferroviaire;

— les exigences auxquelles les conducteurs doivent répondre pour pouvoir travailler sur certaines lignes et les systèmes de sécurité automatiques doivent également être harmonisés.

La principale conclusion – négative – de la crise de Rastatt est qu'il n'est pas encore question actuellement d'un espace ferroviaire européen caractérisé par l'interopérabilité.

Mme Zondervan a enfin indiqué comment le Benelux peut contribuer à la promotion du transport de marchandises par chemin de fer. Les objectifs à poursuivre sont les suivants:

— améliorer l'interopérabilité et la compétitivité du transport ferroviaire;

— s'attaquer aux goulets d'étranglement actuels et futurs sur les corridors;

— s'employer à créer un *level playing field* européen pour le chemin de fer.

Ces objectifs peuvent être réalisés par les actions suivantes:



— wegwerken van de grote verschillen tussen landen wat de heffingen voor gebruik van spoorweginfrastructuur betreft, met name door een harmonisatie van de berekeningsmethodes;

— implementatie en standaardisatie van ERTMS op alle corridors;

— één operationele taal voor spoorwegverkeer (die al bestaat voor het luchtvaartverkeer);

— uitbreiding van de capaciteit van de corridors voor treinen met een lengte van 740 meter;

— financiële steun voor elektrische locomotieven.

#### 4. *Gedachtewisseling*

*De heer Vincent Van Quickenborne* wees op de mogelijk negatieve impact van het vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie op de positie van de haven van Rotterdam.

*De heer Willem Draps* maakte de vaststelling dat de aanbevelingen die het bedrijf B-Logistics ten overstaan van de commissie heeft geformuleerd tijdens het werkbezoek aan de haven van Antwerpen opvallend gelijklopend zijn met de opmerkingen van het Havenbedrijf Rotterdam: de talrijke obstakels waarmee de spoorwegmodus kampt, in het bijzonder de capaciteit en de ongelijke uitrol van ERTMS, moeten worden weggewerkt om het spoor alle kansen te geven.

*De heer Ton van Kesteren* vroeg welke maatregelen nodig zijn om een gelijk speelveld binnen de Europese Unie tot stand te brengen.

*De heer Jaap Jelle Feenstra (Havenbedrijf Rotterdam)* stelde dat een harde Brexit een negatieve impact zou kunnen hebben op de omzet van de haven van Rotterdam omdat 10 % van de huidige overslag bestemd is voor het Verenigd Koninkrijk en er bij het invoeren van allerlei grenstarieven en grenshandelingen op termijn een lagere groei in het Verenigd Koninkrijk wordt verwacht. In economisch

— éliminer les grandes différences entre les pays en ce qui concerne les prélèvements pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, notamment par l'harmonisation des méthodes de calcul;

— mettre en œuvre et standardiser l'ERTMS sur tous les corridors;

— une seule langue opérationnelle pour le transport ferroviaire (comme elle existe déjà pour la navigation aérienne);

— extension de la capacité des corridors pour les trains d'une longueur de 740 m;

— aide financière en faveur des locomotives électriques.

#### 4. *Échange de vues*

*M. Vincent Van Quickenborne* a souligné l'éventuel impact négatif sur la position du port de Rotterdam de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.

*M. Willem Draps* a fait le constat que les recommandations que l'entreprise B-Logistics a formulées en présence de la commission lors de la visite de travail au port d'Anvers sont étonnamment similaires à celles formulées par l'entreprise portuaire de Rotterdam: il faut lever les nombreux obstacles auxquels est confronté le transport ferroviaire, en particulier la capacité et le déploiement inégal du système de sécurité ERTMS, pour offrir au chemin de fer toutes les chances de réussite. Le Parlement Benelux réfléchira à des recommandations favorables au transport ferroviaire.

*M. Ton van Kesteren* a demandé quelles mesures sont nécessaires pour créer au sein de l'Union européenne des conditions de concurrence égales.

*M. Jaap Jelle Feenstra (entreprise portuaire de Rotterdam)* a indiqué qu'un Brexit dur pourrait avoir un impact négatif sur le chiffre d'affaires du port de Rotterdam dans la mesure où 10 % des transbordements actuels sont destinés au Royaume-Uni et parce que l'instauration éventuelle de divers tarifs douaniers et formalités douanières devrait se traduire à terme par une baisse du taux de croissance



opzicht is de uitstap uit de Europese Unie dus geen rationeel gebeuren.

Vele van de aangehaalde knelpunten kunnen enkel op *supranationaal* niveau worden aangepakt. De Benelux is het adequate niveau voor een haalbare reflectie op korte termijn en kan de motor zijn van verdere besluitvorming op het niveau van de Europese Unie.

Om een gelijk speelveld te waarborgen, zijn acties in diverse domeinen nodig:

— fiscaliteit: de heffingen moeten worden geharmoniseerd (nu zijn de heffingen bijvoorbeeld hoger in Nederland dan in Duitsland);

— leefmilieu en veiligheid: dezelfde regels moeten gelden en ze moeten op dezelfde wijze worden uitgevoerd en gehandhaafd (nu treedt de inspectie van sociale zaken in Nederland strenger op dan de inspecties in de buurlanden);

— technische harmonisatie: de Europese Commissie moet één niveau van ERTMS en een strikt tijdspad opleggen in de hele Europese Unie.

## **B. Vaartocht door de Eerste en Tweede Maasvlakte**

De leden van de commissie maakten met het schip "De nieuwe Maze" een vaartocht door de Eerste en Tweede Maasvlakte, waar zij het industriële landschap van de haven konden aanschouwen.

## **C. Het bedrijf Hutchison Ports ECT Rotterdam**

*De heer Rob Bagchus* behandelde het internationaal vrachtvervoer per spoor vanuit het perspectief van zijn bedrijf, Hutchison Ports ECT Rotterdam (ECT).

ECT werd opgericht in 1966 en is nu in de haven van Rotterdam het grootste bedrijf in het segment van containers, dat de belangrijkste activiteitenpoot

au Royaume-Uni. D'un point de vue économique, la sortie de l'Union européenne ne constitue donc pas une décision rationnelle.

Parmi les entraves évoquées, nombreuses sont celles qui ne peuvent trouver de solution qu'au niveau *supranational*. Le Benelux constitue le niveau adéquat pour une réflexion appropriée à court terme et peut jouer un rôle moteur dans le processus décisionnel ultérieur au niveau de l'Union européenne.

Pour garantir des conditions de concurrence égale, il faut déployer des actions dans des domaines divers:

— fiscalité: les prélèvements doivent être harmonisés (ils sont par exemple actuellement plus élevés aux Pays-Bas qu'en Allemagne);

— environnement et sécurité: les règles doivent être identiques et il faut les faire appliquer et respecter de la même manière (actuellement, l'inspection des affaires sociales néerlandaises se montre plus sévère que les inspections des pays voisins);

— harmonisation technique: la Commission européenne doit imposer un seul niveau d'ERTMS ainsi qu'un calendrier strict pour toute l'Union européenne.

## **B. Visite en bateau sur les Eerste en Tweede Maasvlakte**

Les membres de la commission ont effectué à bord du bateau "De nieuwe Maze" une visite sur les Eerste en Tweede Maasvlakte, où ils ont pu observer le paysage industriel du port.

## **C. L'entreprise Hutchison Ports ECT Rotterdam**

*M. Rob Bagchus* a prononcé un exposé sur le transport de marchandises international par chemin de fer considéré sous l'angle de son entreprise, Hutchison Ports ECT Rotterdam (ECT).

ECT a été créée en 1966 et est aujourd'hui la principale entreprise du port de Rotterdam dans le segment des conteneurs, lui-même devenu

van de haven is geworden. De onderneming heeft in de voor haar relevante markt (de Hamburg-Le Havre *range*) een marktaandeel van een kleine 16 %. De meerderheid van de aandelen van ECT is in handen van *Hutchison Ports*.

De strategie van ECT is gericht op een sterke positie en reputatie in de haven van Rotterdam. Het bedrijf heeft met *European Gateway Services* een nieuw concept geïntroduceerd, dat zich richt op achterlandvervoer en de volgende kenmerken heeft: optimale vervoerslijnen (met een focus op reders, logistieke dienstverleners en vervoerders), een intermodaal inlandnetwerk met een eigen dynamiek door de bundeling van containers vanuit en naar de diepzeeterminals op de belangrijkste corridors en de ontwikkeling van nieuwe diensten om de bevoorradingsketen te ondersteunen.

De spreker gaf toelichting bij de kenmerken en de organisatie van de terminals van ECT:

- er wordt ingezet op goed opgeleide werkkrachten;
- de terminals worden op een slimme wijze ontworpen;
- de operaties zijn snel en efficiënt;
- overeenkomsten met klanten worden op maat geschreven;
- er wordt werk gemaakt van voldoende en snelle verbindingen met het Europese achterland;
- de dienstverlening gaat permanent door (24 uur per dag, 7 dagen per week).

Een bijzonderheid in Rotterdam is de hoge mate van automatisering.

Duurzame en efficiënte verbindingen met het hinterland zijn essentieel. De logistiek moet daartoe aan bepaalde voorwaarden voldoen:

- zij moet hoogfrequent, snel, efficiënt en duurzaam zijn;

l'activité principale du port. L'entreprise détient sur le marché qui la concerne (Hamburg-Le Havre) une part de marché de près de 16 %. La majorité des actions d'ECT est aux mains d'*Hutchison Ports*.

La stratégie d'ECT repose sur une position et une réputation fortes dans le port de Rotterdam. L'entreprise a introduit avec les *European Gateway Services* un nouveau concept axé sur le transport vers l'arrière-pays présentant les caractéristiques suivantes: lignes de transport optimales (l'accent étant mis sur les armateurs, les prestataires de services logistiques et les transporteurs), mise en place d'un réseau intérieur intermodal avec une dynamique propre reposant sur le regroupement de conteneurs depuis et vers les terminaux de haute mer sur les principaux corridors, et développement de nouveaux services pour soutenir la chaîne d'approvisionnement.

L'orateur a commenté les caractéristiques et l'organisation des terminaux d'ECT:

- L'entreprise mise sur une main-d'œuvre bien formée;
- les terminaux sont conçus de manière intelligente;
- les opérations sont rapide et efficaces;
- les accords avec les clients sont établis sur mesure;
- des liaisons rapides en nombre suffisant sont mises en place avec l'arrière-pays européen;
- le service est continu (24 heures par jour, sept jours par semaine).

Le degré élevé d'automatisation est une particularité du port de Rotterdam.

Les liaisons durables et efficaces avec l'arrière-pays sont essentielles. À cet effet, la logistique doit satisfaire à un certain nombre de conditions:

- elle doit avoir une fréquence élevée et doit être rapide, efficace et durable;

— een netwerk van inlandterminals wordt verbonden met de belangrijkste havens;

— indien mogelijk moeten alle vervoersmodi op alle corridors worden ingezet.

Die combinatie van voorwaarden impliceert dat voluit op volume en schaal moet worden ingezet.

Synchromodaal vervoer impliceert het optimaal gebruik van verschillende vervoersmodi binnen een netwerk. Synchromodaliteit heeft de volgende kenmerken:

— toename van het gebruik van het netwerk;

— verbetering van de betrouwbaarheid van het netwerk;

— toename van de frequenties van de connecties binnen het netwerk;

— aanbidding van de meest duurzame oplossing binnen het netwerk;

— aanbidding van maximale flexibiliteit binnen de overeengekomen laadtijden;

— aanbidding van een reeks contingentie-oplossingen.

Vervoer op synchromodale wijze stelt de klanten ertoe in staat om operaties uit te voeren op een meer duurzame manier, tegen reële kosten en met een hoger kwaliteitsniveau. Het vergt een perfecte afstemming binnen en tussen bevoorradings en vervoer. Het impliceert de synchronisatie van de vraag van de klant met de huidige omstandigheden om zo alle aspecten van de logistiek te optimaliseren. Synchromodaliteit vereist een nieuwe instelling, zoals a-modale boekingen, flexibele planning en informatie-uitwisseling.

#### **XI. — WERKBEZOEK AAN DE NIEUWE INTERMODALE TERMINAL VAN BETTEMBOURG (27 OKTOBER 2017)**

Tijdens dit werkbezoek bezocht de commissie de nieuwe intermodale terminal van de groep-CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) in Bettembourg,

— un réseau de terminaux intérieurs est relié aux ports principaux;

— si possible, tous les modes de transport doivent être mis en œuvre sur tous les corridors.

Cette combinaison de conditions implique de miser pleinement sur le volume et l'échelle.

Le transport synchromodal suppose l'utilisation optimale de différents modes de transport. La synchromodalité présente les caractéristiques suivantes:

— augmentation de l'utilisation du réseau;

— amélioration de la fiabilité du réseau;

— augmentation de la fréquence des connexions au sein du réseau;

— offre de la solution la plus durable au sein du réseau;

— offre de la flexibilité maximale dans le cadre des durées de chargement convenues;

— offre d'une série de solutions en cas d'imprévu.

Le transport synchromodal permet aux clients d'effectuer des opérations de manière plus durable, au coût réel et avec un niveau de qualité supérieur. Il requiert une parfaite coordination au niveau de l'approvisionnement et du transport et entre ceux-ci. Il exige la synchronisation de la demande du client et des circonstances du moment afin d'optimiser tous les aspects de la logistiek. La synchromodalité impose de nouveaux comportements comme les réservations a-modales, un planning flexible et l'échange d'informations.

#### **XI. — VISITE DU NOUVEAU TERMINAL INTERMODAL DE BETTEMBOURG (27 OCTOBRE 2017)**

Au cours de cette visite de travail, la commission a visité le nouveau terminal intermodal du groupe CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois)

die als hub voor het vrachtvervoer per spoor in Luxemburg fungeert.

Na een uiteenzetting van mevrouw Barbara Chevalier, directrice *Strategy and Business Development*, die een algemeen overzicht gaf van de activiteiten van de groep-CFL, kwam de heer Daniel Feyder, directeur Terminaux Intermodaux de Bettembourg (TIB), aan het woord tijdens een bezoek aan de terminal.

CFL wil belangrijke waarden eerbiedigen: prestaties en kwaliteit van de diensten (betrouwbaarheid, efficiëntie en flexibiliteit), voortdurende verbetering door ontwikkeling van de competenties en een verantwoordelijke aanpak (veiligheid, duurzame ontwikkeling, overeenstemming met de normen).

Door zijn ideale ligging in het hart van Europa is het multimodale platform voorbestemd om een Europese logistieke hub te worden tussen de grote logistieke assen van noord naar zuid en van oost naar west, die langeafstandsvervoer kan bieden tussen de belangrijkste havens en economische centra aan de Noordzee, de Baltische Zee en in Zuid-Europa, alsook naar de belangrijkste industriële centra van Europa. Aangezien 40 % van het Europese BBP in een straal 500 km rond de terminal verwezenlijkt wordt, heeft CFL als taak de economie en de activiteiten op nationaal en regionaal niveau te versterken.

CFL heeft 3 operationele polen (spoor, logistiek en infrastructuur) en 1 multimodale Europese hub. De intermodale terminal bestaat uit een combiterminal en een spoorsnelwegplatform. Enerzijds kan de combiterminal door middel van twee portaalkranen en vier sporen van elk 700 meter 300 000 containers per jaar van de weg op het spoor overladen. Anderzijds maakt de spoorsnelweg door drie verbindingen per dag het vervoer mogelijk van 300 000 ongebeleide trailers per jaar over een afstand van 1 100 km, tussen Luxemburg en Le Boulou, aan de Frans-Spaanse grens.

Opdat de terminal zich van zijn belangrijkste Europese concurrenten zou kunnen onderscheiden, wezen de sprekers nadrukkelijk op de concurrentiële infrastructuur en op de innovatie in de

de Bettembourg, qui fait office de hub pour le transport de marchandises par chemin de fer au Luxembourg.

Après un exposé de Mme Barbara Chevalier, directrice *Strategy and Business Development*, qui a fourni un aperçu général des activités du groupe CFL, M. Daniel Feyder, directeur Terminaux Intermodaux de Bettembourg (TIB), a pris la parole au cours d'une visite de travail du terminal.

CFL entend respecter des valeurs importantes: prestations et qualité des services (fiabilité, efficacité et flexibilité), amélioration continue par le développement des compétences et une approche responsable (sécurité, développement durable, respect des normes).

De par sa situation idéale au cœur de l'Europe, la plate-forme multimodale est prédestinée à devenir un hub logistique européen entre les grands axes logistiques du nord vers le sud et de l'est vers l'ouest pouvant offrir un transport longue distance entre les principaux ports et centres économiques de la mer du Nord, de la mer Baltique et de l'Europe méridionale, de même que vers les principaux centres industriels de l'Europe. Étant donné que 40 % du PIB européen sont réalisés dans un rayon de 500 km autour du terminal, CFL a pour tâche de renforcer l'économie et les activités au niveau national et régional.

CFL possède trois pôles opérationnels (chemin de fer, logistique et infrastructures) et un hub multimodal européen. Le terminal intermodal se compose d'un combiterminal et d'une plate-forme autoroutière ferroviaire. D'une part, le combiterminal permet, grâce à deux grues portiques et quatre voies de 700 m chacune, de transborder quotidiennement 300 000 conteneurs de la route vers le train. D'autre part, l'autoroute permet, grâce à trois liaisons par jour, de transporter annuellement 300 000 remorques non contrôlées sur une distance de 1100 km entre Luxemburg et Le Boulou, à la frontière franco-espagnole.

Afin que le terminal puisse se distinguer par rapport à ses principaux concurrents européens, les orateurs ont expressément mis l'accent sur l'infrastructure compétitive et sur l'innovation

ontwikkelde oplossingen, die de ondernemingen in de logistieke sector een stevige meerwaarde opleveren. Die aanpak sluit naadloos aan bij de wens van de Luxemburgse regering om van het land een logistiek kruispunt van de eerste rang te maken.

## XII. — **BESPREKING VAN 8 DECEMBER 2017**

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur*, merkte op dat er eensgezindheid bestaat over de wenselijkheid van de bevordering van het vrachtvervoer per spoor. De centrale vraag die door de commissie moet worden beantwoord, luidt dan ook: waarom gebeurt er vandaag niet meer vrachtvervoer over het spoor?

Op basis van de werkzaamheden van de commissie rond het thema (werkbezoeken, hoorzittingen en besprekingen in de commissie) heeft de spreker de volgende negen problemen geïdentificeerd:

### 1) Harmonisatie van regelgeving

Gebrek aan harmonisering is bij uitstek een probleem voor het goederenvervoer, waarvan 85 % grensoverschrijdend is. De Europese Commissie heeft daarom terecht verschillende spoorwegpakketten gelanceerd, die geleidelijk tot verbetering leiden. Een belangrijk Europees project is het automatisch beveiligingssysteem ERTMS, dat uniform en stabiel moet worden.

### 2) Verbetering van communicatie, coördinatie en gegevensuitwisseling

Goederenvervoer per spoor is meestal grensoverschrijdend, dus is systematisch overleg belangrijk. Dat is bij uitstek het geval in een relatief kleine regio, zoals de Benelux.

### 3) Een geharmoniseerde uitrol van het ERTMS-systeem

Nederlandse treinen worden uitgerust met een recentere versie van het automatisch beveiligingssysteem ERTMS, waardoor het betreffende rollend

dans les solutions développées, qui confèrent aux entreprises dans le secteur logistique une valeur ajoutée importante. Cette approche est absolument conforme aux souhaits du gouvernement luxembourgeois de faire du pays un carrefour logistique de premier rang.

## XII. — **DISCUSSION DU 8 DÉCEMBRE 2017**

*M. Jef Van den Bergh, rapporteur*, a fait observer que la nécessité de promouvoir le transport de marchandises par train fait l'unanimité. La question centrale à laquelle la commission doit apporter une réponse est dès lors de savoir pourquoi le transport de marchandises ne se fait actuellement pas davantage par le rail.

Sur la base des travaux de la commission sur le thème (visites de travail, auditions et discussions en commission), l'orateur a identifié les neuf problèmes suivants:

### 1) Harmonisation de la réglementation

Le manque d'harmonisation constitue par définition un problème pour le transport de marchandises qui est transfrontalier à 85 %. C'est pourquoi la Commission européenne a lancé à juste titre plusieurs paquets ferroviaires qui induisent progressivement une amélioration. Le système de sécurité automatique ERTMS, qui doit être rendu plus uniforme et plus stable, est un important projet européen.

### 2) Amélioration de la communication, de la coordination et de l'échange de données

Le transport de marchandises par rail étant généralement transfrontalier, une concertation systématique est importante. C'est particulièrement le cas dans une région relativement petite comme le Benelux.

### 3) Un déploiement harmonisé du système ERTMS

Les trains néerlandais sont équipés d'une version plus récente du système de sécurité automatique ERTMS, de sorte que le matériel roulant

materieel niet op Belgisch grondgebied kan worden ingezet zonder bijkomende installaties die duur en tijdrovend zijn. Die evolutie heeft een negatieve impact op de bevordering van een *modal shift* van het goederenvervoer ten gunste van het spoor. Een betere coördinatie is dus nodig. Een van de fundamentele problemen is het gebrek aan afstemming en integratie bij de uitrol van automatische beveiligingssystemen.

#### 4) Kostprijs van het vrachtvervoer

Het is nodig om te vermijden dat vrachtvervoer over het spoor duurder wordt door een verhoging van de prijs van de toegang tot de rijpaden, de zogenaamde *access charges*.

#### 5) *Level playing field*

Er moet een Europees *level playing field* worden gecreëerd: dezelfde regels moeten voor alle betrokken actoren gelden.

#### 6) Infrastructuurmanagement

Het beheer van de infrastructuur dient per corridor op een efficiëntere wijze te worden georganiseerd.

#### 7) Fiscaliteit

De verschillen in heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur moeten worden weggewerkt door een harmonisatie van de berekeningsmethodes. Zo moet nu de vaststelling worden gemaakt dat de heffingen in Nederland hoger liggen dan in Duitsland.

#### 8) Technische harmonisatie

De Europese Commissie moet één niveau van ERTMS en een strikt tijdspad opleggen in de hele Europese Unie.

#### 9) Spoorcapaciteit

Er is nood aan een algemene toename van de spoorcapaciteit om toekomstige groei op te vangen.

concerné ne peut pas circuler sur le territoire belge sans l'adjonction d'installations, laquelle est onéreuse et prend du temps. Cette évolution a un impact négatif sur la promotion d'un transfert modal du transport de marchandises en faveur du rail. Une meilleure coordination est donc nécessaire. L'un des problèmes fondamentaux est le manque d'harmonisation et d'intégration lors du déploiement de systèmes de sécurité automatiques.

#### 4) le coût du transport de marchandises

Il faut éviter que le transport de marchandises par rail soit rendu plus cher par une augmentation du prix de l'accès aux sillons, les *access charges*.

#### 5) *Level playing field*

Il faut créer un *level playing field* européen: les mêmes règles doivent s'appliquer à tous les acteurs concernés.

#### 6) Gestion de l'infrastructure

La gestion de l'infrastructure doit être organisée plus efficacement par corridor.

#### 7) Fiscalité

Les différences au niveau des prélèvements pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire doivent être gommées par l'harmonisation des méthodes de calcul. Force est de constater aujourd'hui que les prélèvements sont plus importants aux Pays-Bas qu'en Allemagne.

#### 8) Harmonisation technique

La Commission européenne doit imposer un seul niveau d'ERTMS ainsi qu'un calendrier strict dans toute l'Union européenne.

#### 9) Capacité ferroviaire

Il faut une augmentation générale de la capacité ferroviaire pour pouvoir faire face à la croissance future.



De spreker benadrukte dat de talrijke obstakels waarmee de spoorwegmodus kampt, in het bijzonder de capaciteit en de ongelijke uitrol van het ERTMS-systeem, moeten worden weggewerkt om het spoor alle kansen te geven. Het goederenvervoer per spoor in, van en naar de Benelux is vooral internationaal gericht; binnen het geïsoleerde grondgebied van de Benelux is er vrijwel geen vrachtvervoer per spoor. De mogelijkheden van de ontwikkeling van spoorvervoer binnen de Benelux moeten daarom verder worden onderzocht en de spoormodus moet beter worden geïntegreerd in een multimodale keten, waarin knelpunten worden geïdentificeerd en weggewerkt, zoals ook wordt bepleit in het rapport 2016 van de Benelux Unie over vrachtvervoer.

De aanbeveling van het Beneluxparlement kan twee richtingen uitgaan:

— ofwel wordt enkel geopteerd voor algemene aanbevelingen, die voortvloeien uit de vastgestelde pijnpunten;

— of wel wordt de lat hoger gelegd door ook een standpunt te bepalen over specifieke infrastructuurprojecten, zoals het dossier van de IJzeren Rijn. In het verleden bleek het in dit dossier en in andere dossiers niet altijd evident te zijn om de violen tussen de drie landen van de Benelux te stemmen, maar als het draagvlak ondertussen zou zijn gegroeid, kan dat een aanleiding zijn voor het Beneluxparlement om ambitie te tonen door aanbevelingen over concrete infrastructuurprojecten te formuleren.

*De heer Alexander van Hattem* uitte bezwaren tegen de volgende punten:

— de oproep tot een grotere rol voor de Europese Commissie strookt niet met zijn opvattingen;

— een succesvolle *modal shift* vergt ook bijkomende investeringen in de weginfrastructuur.

De spreker verklaarde van oordeel te zijn dat de vraag naar bijkomende spoorcapaciteit (probleem 9) reeds lijkt te wijzen op een Belgische vraag naar investeringen in een project als de IJzeren Rijn, dat

L'orateur a souligné la nécessité d'éliminer les nombreux obstacles auxquels se heurte le rail, en particulier la capacité et le déploiement inégal du système ERTMS, pour donner au chemin de fer toutes les chances de réussite. Le transport de marchandises par rail dans le Benelux, ainsi que depuis et vers celui-ci, est principalement axé sur l'international; sur le territoire isolé du Benelux, il n'y a pour ainsi dire pas de transport de marchandises par rail. Il faut donc continuer à étudier les possibilités de développement du transport par rail dans le Benelux et le transport par rail doit être mieux intégré dans une chaîne multimodale où les entraves sont identifiées et éliminées, comme le préconisait aussi le rapport 2016 de l'Union Benelux sur le transport de marchandises.

La recommandation du Parlement Benelux peut prendre deux orientations:

— soit on opte uniquement pour des recommandations générales sur la base des problèmes constatés;

— soit on met la barre plus haut en adoptant également un point de vue sur des projets d'infrastructure spécifiques comme le dossier du Rhin de fer. Il est apparu par le passé, dans ce dossier comme dans d'autres, qu'il n'est pas toujours évident d'accorder les violons entre les trois pays du Benelux mais si l'adhésion s'était accrue entre-temps accrue, cela pourrait amener le Parlement Benelux à témoigner d'ambition en formulant des recommandations sur des projets d'infrastructure concrets.

*M. Alexander van Hattem* a formulé des objections à propos des points suivant:

— l'appel en faveur d'un rôle accru de la Commission européenne ne correspond pas à ses conceptions;

— la réussite d'un transfert modal requiert également des investissements supplémentaires dans l'infrastructure routière.

L'orateur a indiqué qu'il estime que la demande d'une capacité ferroviaire supplémentaire (probleme 9) semble déjà indiquer une demande de la Belgique en faveur d'investissements dans un

door Nederland niet wordt onderschreven. Vanuit Nederland is de vraag naar een betere aansluiting op het Duitse spoorwegnet via de Betuweroute groter dan de vraag naar een uitbouw van de IJzeren Rijn. Het debat over het dossier moet wel in alle openheid in het Beneluxparlement worden gevoerd, waarbij ook rekening kan worden gehouden met de adviezen van experts. Of dan ook een aanbeveling zal kunnen worden geformuleerd die op voldoende brede steun kan rekenen, zal vervolgens moeten blijken.

*De heer Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen)* pleitte voor openheid voor en ambitie in het dossier van de IJzeren Rijn. De Benelux is het meest geschikte niveau om ten minste een poging te ondernemen om een gemeenschappelijk standpunt te formuleren.

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur,* benadrukte dat de lijst geen weergave van zijn standpunten is, maar een opsomming van de verschillende argumenten die werden geformuleerd tijdens de werkzaamheden van de commissie. Omdat de commissie heeft gekozen voor een focus op het goederenvervoer per spoor, komen andere onderwerpen, zoals de weginfrastructuur, niet aan bod.

Einde 2017 of begin 2018 zal een studie worden gepubliceerd, waarin drie verschillende tracés voor de IJzeren Rijn worden geëvalueerd. Wellicht kunnen de drie spoorweginfrastructuurbeheerders daar in de hoorzitting ook toelichting bij geven.

*De heer Willem Draps, voorzitter,* bevestigde de gekozen focus: omdat een *modal shift* naar spoorwegvervoer om verschillende redenen wenselijk is en momenteel te beperkt is, heeft de commissie ervoor gekozen om de aanbeveling op dat element te richten.

De commissie besliste de spoorweginfrastructuurbeheerders van de drie landen (Infrabel, ProRail en CFL) uit te nodigen voor een hoorzitting over het thema, die bij voorkeur op 26 januari 2018 zal plaatsvinden.

projet comme le Rhin de fer, auquel les Pays-Bas ne souscrivent pas. La demande des Pays-Bas de réaliser une meilleure liaison avec le réseau ferroviaire allemand par le biais de la Betuweroute prime la demande du développement du Rhin de fer. Le débat sur le dossier doit toutefois être mené en toute ouverture au Parlement Benelux et il pourra également être tenu compte des avis des experts. Il faudra déterminer ultérieurement si une recommandation emportant une adhésion suffisamment large pourra dès lors être formulée.

*De heer Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen)* a préconisé de faire preuve d'ambition et d'ouverture dans le dossier du Rhin de fer. Le Benelux est le niveau le plus approprié pour à tout le moins essayer de formuler un point de vue commun.

*M. Jef Van den Bergh, rapporteur,* a souligné que la liste ne traduit par ses propres points de vue mais constitue l'énumération des différents arguments qui ont été avancés au cours des travaux de la commission. La commission ayant choisi de mettre l'accent sur le transport de marchandises par train, d'autres sujets, comme l'infrastructure routière, n'ont pas été traités.

Une étude comportant l'évaluation de trois tracés du Rhin de fer sera publiée fin 2007 ou début 2018. Les trois gestionnaires d'infrastructure pourraient alors apporter des précisions lors de l'audition.

*M. Willem Draps, président,* a confirmé le choix du focus: le transfert modal vers le transport par chemin de fer est souhaitable pour diverses raisons et est actuellement trop limité, de sorte que la commission a choisi de mettre l'accent sur cet aspect dans la recommandation.

La commission a décidé d'inviter les gestionnaires d'infrastructure des trois pays (Infrabel, ProRail et CFL) à une audition sur ce thème, qui se tiendra de préférence le 26 janvier 2018.

**XIII. — HOORZITTING MET  
VERTEGENWOORDIGERS VAN DE  
SPOORWEGINFRASTRUCTUURBEHEERDERS  
VAN NEDERLAND, BELGIË EN LUXEMBURG  
(26 JANUARI 2018)**

**A. Inleidende uiteenzettingen**

**1. ProRail**

*De heer Erik-Jan-Koning (adviseur Internationale Zaken)* merkte op dat de mobiliteitsvraag toeneemt. Die evolutie kan worden verklaard vanuit een aantal onderliggende trends:

— de nationale economische groei van 1 tot 2 % per jaar stimuleert de nationale mobiliteitsvraag;

— de internationale economische groei en handel stimuleert de internationale mobiliteitsvraag voor onder meer goederen;

— de bevolkingsgroei zorgt automatisch voor een groei van de totale mobiliteitsvraag;

— de toenemende verstedelijking zorgt voor een steeds grotere mobiliteitsvraag binnen en naar de randstad;

— de introductie van zelfrijdend verkeer (wellicht een belangrijk fenomeen vanaf 2025) verlaagt de kosten van wegvervoer en leidt mogelijk tot een bijkomende mobiliteitsgroei.

Uit de meest gangbare projecties blijkt dat het goederenvervoer in de periode 2014-2040 met 10 tot 30 % zal stijgen en dat de groei van het vrachtvervoer per spoor zelfs 50 tot 90 % zal bedragen. In die projecties wordt bovendien nog geen rekening gehouden met de potentiële toename van mobiliteit en versnelling van een *modal shift* door de opkomst van het zelfrijdend verkeer.

De spreker overliep vervolgens het standpunt van ProRail over de knelpunten die door de commissie werden geïdentificeerd.

**XIII. — AUDITION AVEC DES  
REPRÉSENTANTS DES GESTIONNAIRES  
D'INFRASTRUCTURE DES PAYS-BAS,  
DE BELGIQUE ET DU LUXEMBOURG  
(26 JANVIER 2018)**

**A. Exposés introductifs**

**1. ProRail**

*M. Erik-Jan-Koning (conseiller Affaires internationales)* a relevé que la demande de mobilité augmente. Cette évolution peut s'expliquer par un certain nombre de tendances sous-jacentes:

— la croissance économique nationale de 1 à 2 % par an stimule la demande de mobilité nationale;

— la croissance économique et le commerce internationaux stimulent la demande de mobilité internationale, entre autres pour les marchandises;

— l'accroissement de la population se traduit automatiquement par une croissance de la demande de mobilité totale;

— l'urbanisation croissante entraîne une demande de mobilité toujours plus importante dans le centre-ville et vers la périphérie;

— l'introduction du trafic automatisé (qui constituera sans doute un phénomène important à partir de 2025) abaissera les coûts du transport par la route et est susceptible de déboucher sur une croissance supplémentaire en termes de mobilité.

Les projections les plus courantes montrent que le transport de marchandises croîtra de 10 à 30 % au cours de la période de 2014-2040 et que la croissance du transport de marchandises par rail pourrait même atteindre 50 à 90 %. Ces projections ne tiennent pas compte de l'accroissement potentiel de la mobilité ni de l'accélération d'un transfert modal par l'avènement du trafic automatisé.

L'orateur a ensuite présenté le point de vue de ProRail concernant les entraves identifiées par la commission.

### a. Harmonisatie van de regelgeving

Harmonisatie is een belangrijk punt dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat prioritair acht en waaraan ProRail invulling geeft. De deregulering levert ter zake kansen op. Het uitgangspunt van een basisnet moet op Europees niveau worden afgestemd, zodat goede aansluitingen op het Europese spoorwegnet worden gewaarborgd.

Het beveiligingssysteem ERTMS wordt in Nederland uitgerold, al dient de regering daarover nog een besluit uit te vaardigen. De systemen in Nederland en België zijn nu compatibel, terwijl in het verleden verschillende oudere en niet-compatibele systemen in gebruik waren.

Er werden in de Europese Unie afspraken gemaakt over technische harmonisaties door middel van TSI's. Nu moeten die afspraken door de lidstaten worden geïmplementeerd.

### b. Verbetering van communicatie, coördinatie en gegevensuitwisseling

Dit is een belangrijke doelstelling, die door ProRail voluit wordt onderschreven. Betere informatiedoorstroming heeft veel voordelen: efficiënter gebruik van emplacementen en terminals, ketensamenwerking, transparante informatie, digitalisering en flexibilisering. ProRail werkt op die vlakken nauw samen met het havenbedrijf Rotterdam, dat immers een belangrijke actor is.

Infrastructuurmanagement gebeurt per corridor en is marktgericht. De *Rail Freight Corridors* vormen daarvoor een goed begin.

Er is nood aan een algemene toename van de spoorcapaciteit om toekomstige groei op te vangen. In Nederland wordt steeds een capaciteitsanalyse gemaakt. Veelal moeten specifieke knelpunten worden opgelost. In het bijzonder door de spoorverzakking in Rastatt, die grote economische schade heeft veroorzaakt, is het duidelijk geworden dat het noodzakelijk is om te investeren in capaciteit voor treinen van 740 meter.

### a. Harmonisation de la réglementation

L'harmonisation est un point important que le ministère de l'Infrastructure et de la Gestion des eaux juge prioritaire et que ProRail met en œuvre. La dérégulation renferme en la matière des possibilités. Le point de départ d'un réseau de base doit être harmonisé au niveau européen afin de garantir de bonnes connexions au réseau ferroviaire européen.

Le système de sécurité ERTMS est déployé aux Pays-Bas, même si le gouvernement doit encore promulguer un arrêté à ce sujet. Les systèmes néerlandais et belge sont aujourd'hui compatibles alors que, par le passé, des systèmes plus anciens et non compatibles étaient utilisés.

Des accords ont été conclus au sein de l'Union européenne à propos de l'harmonisation technique par le biais de TSI. Les États membres doivent aujourd'hui transposer ces accords.

### b. Amélioration de la communication, de la coordination et de l'échange de données

Il s'agit là d'un objectif important auquel ProRail souscrit pleinement. Une meilleure transmission des informations présente de nombreux avantages: utilisation plus efficace des emplacement et des terminaux, coopération en chaîne, information transparente, numérisation et flexibilisation. Dans ces domaines, ProRail coopère étroitement avec l'entreprise portuaire de Rotterdam qui est en effet un acteur important.

La gestion de l'Infrastructure se fait par corridor et est axée sur le marché. Les *Rail Freight Corridors* constituent à cet égard un bon début.

Il faut une augmentation générale de la capacité ferroviaire pour pouvoir faire face à la croissance future. Il est toujours procédé aux Pays-Bas à une analyse de la capacité. Il s'agit souvent de lever des entraves spécifiques. Plus particulièrement, la nécessité d'investir dans une capacité pour des trains de 740 mètres est clairement apparue à la suite de l'affaissement des voies à Rastatt qui a entraîné des dommages économiques graves.

### c. *Beheersing van de prijs van vrachtvervoer*

Nederland wil zich aligneren op de situatie in de buurlanden. De beslissing van Duitsland om de tarieven te verlagen, zal dus een impact hebben op de besluitvorming in Nederland. In bredere zin is er nood aan een Europees *level playing field*, waarbij landen en modaliteiten goed moeten worden geëvalueerd. De berekeningsmethodes en de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur voldoen nu reeds aan de dezelfde regelgeving en moeten volledig worden geharmoniseerd.

## 2. *Infrabel*

De heren Emmanuel Thiry (*Head of Capacity Allocation*) en Michel Geubelle (*Manager Corridor Management*) merkten op dat het spoorgoederenvervoer binnen een vrijgemaakte markt functioneert en het hoofd moet bieden aan een financiële markt in crisis. Infrabel stelt alles in het werk om het spoor-net voor zijn klanten in goede staat te bewaren en tracht zo veel mogelijk te beantwoorden aan de behoeften van zijn klanten om zo een *modal shift* te ondersteunen. In een besparingscontext moeten de spoorinvesteringen op een verantwoorde manier gebeuren in het kader van een economisch traject.

De sprekers groepeerden de door de commissie geïdentificeerde pijnpunten onder drie categorieën: interoperabiliteit, verbetering van de kwaliteit van het aanbod en marktwerking.

### a. *Interoperabiliteit*

Wat de harmonisatie van de regelgeving betreft, is er nood aan ambitieuze Europese doelstellingen. Op bilateraal vlak is er al een technische samenwerking tussen Infrabel en zowel Nederland als Luxemburg. Europese coördinatie gebeurt door middel van het *European Deployment Plan* ERTMS en de daarmee verbonden nationale implementatieplannen.

Er zijn een aantal risico's en factoren die de slaagkansen van de harmonisatie beïnvloeden:

### c. *Maîtrise du prix du transport de marchandises*

Les Pays-Bas entendent s'aligner sur la situation dans les pays voisins. La décision de l'Allemagne d'abaisser les tarifs aura donc un impact sur le processus décisionnel aux Pays-Bas. D'une manière plus large, il faut un *level playing field* européen dans le cadre duquel les pays et les modalités doivent être dûment évalués. Les méthodes de calcul et les prélèvements pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire satisfont actuellement déjà à la même réglementation et doivent être totalement harmonisés.

## 2. *Infrabel*

MM. Emmanuel Thiry (*Head of Capacity Allocation*) et Michel Geubelle (*Manager Corridor Management*) ont fait observer que le transport de marchandises par rail fonctionne dans un marché libre et est confronté à un marché financier en crise. Infrabel mais tout en œuvre pour maintenir le réseau ferroviaire en bon état pour ses utilisateurs et s'efforce autant que possible de répondre aux besoins de sa clientèle et ainsi soutenir un transfert modal. Dans un contexte d'économies, les investissements dans le rail doivent être réalisés de manière responsable dans le cadre d'un trajet économique.

Les orateurs ont regroupé les problèmes identifiés par la commission dans trois catégories: interoperabilité, amélioration de la qualité de l'offre et fonctionnement du marché.

### a. *Interoperabilité*

En ce qui concerne l'harmonisation de la réglementation, il faut définir des objectifs européens ambitieux. Sur le plan bilatéral, il existe déjà une coopération technique entre Infrabel et les Pays-Bas et le Luxembourg. La coordination européenne est réalisée par le biais du *European Deployment Plan* ERTMS et les plans de mise en œuvre nationaux qui y sont liés.

Un certain nombre de risques et de facteurs influent sur les chances de réussite de l'harmonisation:

— het engagement van alle betrokken partijen op basis van prioriteiten en een duidelijk omschreven kalender;

— het engagement van de lidstaten, bij voorkeur met een alignering van de posities binnen de Benelux;

— het respect voor nationale beslissingen en keuzes moet voorop staan, maar de afwezigheid van politieke keuzes compliceert de coördinatie en verhoogt de technische complexiteit van interoperabiliteit.

#### b. Verbetering van de kwaliteit van het aanbod

De *rail freight corridors* (RFC's) zijn de ruggengraat van internationaal goederenvervoer, zowel operationeel als beheersmatig en op het vlak van *governance*. RFC's waarborgen een geïntegreerd infrastructuurmanagement (bijvoorbeeld de capaciteitstoewijzing via C-OSS). De tijdschema's moeten worden hertekend en er is nood aan *RFC contingency plans*.

Ook het investeringsbeleid in het goederenvervoer per spoor moet tegen het licht worden gehouden:

— gerealiseerde projecten: Liefkenshoekspoorverbinding, ERTMS corridor C, het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge, ...;

— geplande projecten: studie voor de tweede havenontsluiting voor de Antwerpse haven, aanpassing van de haven van Gent aan de Europese normen, aanpassing van de goederencorridors aan de Europese normen (met onder meer de mogelijkheid om treinen met een lengte van 740 meter te ontvangen), werken aan de containerterminal van Athus, ...

In dit domein zijn er zowel risico's als succesfactoren:

— het productaanbod en de doeltreffendheid van RFC's moeten permanent worden verbeterd;

— l'engagement de toutes les parties concernées sur la base de priorités et d'un calendrier clairement défini;

— l'engagement des États membres, de préférence avec un alignement des positions au sein du Benelux;

— le respect des décisions et des choix nationaux doit être mis en exergue mais l'absence de choix politiques complique la coordination et accroît la complexité technique de l'interopérabilité.

#### b. Amélioration de la qualité de l'offre

Les *rail freight corridors* (RFC) sont l'épine dorsale du transport international de marchandises sur le plan opérationnel comme sur celui de la gestion et de la *governance*. Les RFC garantissent une gestion de l'infrastructure intégrée (par exemple l'attribution de capacités par le biais de C-OSS). Les échéanciers doivent être reconsidérés et il faut arrêter des *RFC contingency plans*.

Il faut également se pencher sur la politique d'investissement dans le transport de marchandises par train:

— projets réalisés: liaison ferroviaire du Liefkenshoek, ERTMS corridor C, les troisième et quatrième voies entre Gand et Bruges, ...;

— projets prévus: étude relative au deuxième désenclavement du port d'Anvers, adaptation du port de Gand aux normes européennes, adaptation des corridors pour le transport de marchandises aux normes européennes (avec entre autres la possibilité d'accueillir des trains d'une longueur de 740 mètres), travaux relatifs aux terminaux pour conteneurs d' Athus, ...

On relève tout à la fois dans ce domaine des risques comme des facteurs de réussite:

— l'offre de produits et l'efficacité des RFC doivent être améliorées en permanence;



— bijkomende projecten zijn mogelijk in functie van nieuwe en bijkomende beleidskeuzes.

### c. *Marktwerving*

De totstandbrenging van een *level playing field* voor spoorwegvervoer is een belangrijke uitdaging. De financiering van de spoorwegmodus is een politieke keuze. Infrabel financiert zijn werking in functie van politieke keuzes, maar altijd met een langetermijnperspectief. Een heffing voor het gebruik van de infrastructuur is een Europees politiek instrument: de hervorming ervan beperkt zich tot de bevordering van transparantie en de facilitering van de vergelijking en heeft dus niet de harmonisering van de tarieven als einddoel.

Een Europees *level playing field* moet op politiek niveau worden ondersteund. Een antwoord moet worden gegeven op de vraag welke actoren met elkaar in concurrentie treden. Gaat het enkel om spoorwegoperatoren of moet de intermodaliteit in de analyse worden betrokken? Wordt een prijsstijging van vrachtvervoer per spoor vermeden en, zo ja, door middel van welke methode?

### d. *Conclusie*

De heren Thiry en Geubelle besloten dat reeds een lange weg is afgelegd, onder meer op het vlak van interoperabiliteit en operationalisering van de RFC's, maar dat de handelingsvrijheid van de infrastructuurbeheerder beperkt is, wat het noodzakelijk maakt dat de initiatieven actief worden ondersteund door de lidstaten.

### 3. *Chemins de fer luxembourgeois (CFL)*

De heer Henri Werdel (Directeur Infrastructuurmanagement) schetste eerst het Luxemburgse spoornet (aangezien CFL afwezig was op de hoorzitting van 12 mei 2017 en deze informatie dus nog niet aan het Beneluxparlement heeft verstrekt).

Het spoornet is staats eigendom en wordt namens de staat beheerd door CFL, een geïntegreerde onderneming. De belangrijkste functies worden uitgevoerd door de Administration des chemins de fer (ACF).

— des projets supplémentaires sont possibles en fonction de choix politiques nouveaux et complémentaires.

### c. *Fonctionnement du marché*

La mise en place d'un *level playing field* pour le transport de marchandises par train constitue un défi de taille. Le financement du transport par train relève d'un choix politique. Infrabel finance son fonctionnement en fonction de choix politique, mais toujours dans une perspective à long terme. Un prélèvement pour l'utilisation de l'infrastructure constitue un instrument politique européen: sa réforme se limite à promouvoir la transparence et à faciliter la comparaison et elle n'a donc pas pour objectif final l'harmonisation des tarifs.

Un *level playing field* doit être soutenu au niveau politique. Il faut d'abord répondre à la question de savoir quels acteurs sont en concurrence. S'agit-il uniquement des opérateurs ferroviaires ou faut-il tenir compte dans l'analyse de l'intermodalité? Une augmentation du prix du transport de marchandises par rail sera-t-elle évitée et, dans l'affirmative, par quelle méthode?

### d. *Conclusion*

MM. Thiry en Geubelle ont indiqué en conclusion qu'un long chemin a déjà été parcouru, entre autres dans le domaine de l'interopérabilité et de l'opérationnalisation des RFC, mais que la liberté d'action des gestionnaires d'infrastructure est restreinte, ce qui requiert un soutien actif des initiatives par les États membres.

### 3. *Chemins de Fer luxembourgeois (CFL)*

M. Henri Werdel (directeur de la Gestion de l'Infrastructure) esquissait d'abord le réseau ferré luxembourgeois (puisque CFL était absente lors de l'audition du 12 mai 2017 et n'a donc pas encore fourni ces renseignements au Parlement Benelux).

Le réseau appartient à l'État et est géré pour le compte de l'État par les CFL, une entreprise intégrée. Les fonctions essentielles sont exercées par l'Administration des chemins de fer (ACF).

De spreker gaf enkele cijfers en feitelijke informatie:

- de lengte van het net: 275 km spoorlijnen;
- het jaarlijkse verkeer: 8,85 miljoen treinkilometers, met inbegrip van lege ritten, waarvan 91 % voor personenvervoer en een aanzienlijk deel voor grensoverschrijdend vervoer;
- vrijwel het gehele spoornet is geëlektrificeerd;
- het volledige spoornet is uitgerust met het beveiligingssysteem ERTMS/ETCS *baseline 2* niveau 1.

Wat de economische context betreft, is er sprake van een sterke groei van het bbp en een aanzienlijke toename van de werkgelegenheid, het aantal inwoners en het aantal grensarbeiders. Het resultaat is een toename van zowel het weg- als spoorverkeer en netwerkverzadiging op de piekuren.

Vervolgens overliep de heer Werdel de door de commissie gesignaleerde knelpunten.

#### *a. Harmonisatie van regelgeving*

Door de geringe omvang van het Luxemburgse spoornet heeft CFL een lange traditie van grensoverschrijdend verkeer en ervaring met het beheer van de verschillende exploitatievoorschriften. Er kan echter niet worden ontkend dat bepaalde regels bijzonder nadelig zijn en haltes aan de grenzen noodzakelijk maken. De TSI Exploitatie en verkeersleiding beoogt de harmonisatie van deze regels.

CFL heeft rekening gehouden met deze TSI bij de recente herziening van het exploitatiereglement en heeft de nationale voorschriften beperkt tot het strikte minimum dat nodig is voor de bestaande spoorweginstallaties, voornamelijk bij gestoord bedrijf. De voorschriften inzake treinsamenstelling en het remmen van treinen zijn uit het exploitatiereglement geschrapt, zodat spoorwegondernemingen hun eigen interne voorschriften kunnen vaststellen in het kader van hun veiligheidsbeheersysteem.

L'orateur donnait quelques chiffres et informations factuelles:

- la longueur du réseau: 275 km de lignes;
- le trafic annuel: 8,85 millions de trains-kilomètres, parcours à vide compris, dont 91 % de trafic voyageurs et dont une part importante de trafic transfrontalier;
- la quasi-totalité du réseau est électrifiée;
- le réseau est entièrement équipé du système de sécurité ERTMS/ETCS *baseline 2* niveau 1.

En ce qui concerne le contexte économique, il y a une forte croissance du PIB, une augmentation importante de l'emploi, du nombre d'habitants et du nombre de frontaliers. Il en résulte un accroissement du trafic tant routier que ferroviaire et une saturation des réseaux aux heures de pointe.

M. Werdel parcourait ensuite les points d'achoppement identifiés par la commission.

#### *a. L'harmonisation des réglementations*

La taille réduite du réseau luxembourgeois fait que les CFL ont une longue tradition de trafic transfrontalier et ont réussi à gérer les différentes règles d'exploitation. Toutefois, il faut bien admettre que certaines règles sont particulièrement pénalisantes et imposent des arrêts aux frontières. La STI Exploitation et gestion de trafic vise à harmoniser ces règles.

Les CFL ont tenu compte de cette STI lors de la refonte récente du règlement d'exploitation et ont limité les règles nationales au strict minimum imposé par les installations ferroviaires en place, surtout en mode dégradé. Les règles de composition et de freinage des trains ont été retirées du règlement, permettant ainsi aux entreprises ferroviaires de définir leurs propres règles internes dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

Er zij echter op gewezen dat de Europese wetgeving die in het kader van de openstelling van de markt via de TSI's is ingevoerd, weliswaar belangrijke harmonisaties met zich meebrengt, waarvan het beveiligingssysteem ERTMS/ETCS een goed voorbeeld is, maar dat zij ook nieuwe voorschriften inzake certificering, vergunningverlening en regelgeving heeft ingevoerd die de taak van de spelers in de spoorwegsector niet noodzakelijk hebben vergemakkelijkt.

*b. Verbetering van communicatie, coördinatie en gegevensuitwisseling*

Sinds de totstandbrenging van corridors zijn de betrekkingen versterkt, hoewel er al goede betrekkingen bestonden tussen met name België en Luxemburg. Er zij echter op gewezen dat bijvoorbeeld de coördinatie van de werkzaamheden ook grenzen heeft. Door het drukke verkeer kan CFL de werkzaamheden waarbij lijnen buiten dienst moeten worden gesteld, alleen tijdens de schoolvakanties of, voor kleinschaligere werkzaamheden, in het weekend uitvoeren. Dat zijn de enige periodes waarin alternatieve vervoermiddelen kunnen worden ingezet om passagiers te vervoeren.

Als de infrastructuurbeheerders er bovendien in slagen hun grote werkzaamheden binnen de in de Europese wetgeving vastgestelde termijnen te coördineren, moeten alle betrokken staten er eveneens voor zorgen dat deze investeringen binnen dezelfde termijnen worden gefinancierd.

*c. Geharmoniseerde uitrol van het ERTMS-systeem*

Het ERTMS/ETCS-systeem is zo ontworpen dat het kan worden geconfigureerd volgens de specifieke kenmerken van de verschillende spoornetten. Op die manier kunnen beperkingen worden beheerd. CFL heeft het volledige spoornet met ERTMS/ETCS *baseline* 2 niveau 1 uitgerust, met inbegrip van de grenssecties, zonder nationale functionaliteiten in te bouwen. De grenssecties werden in overleg met de aangrenzende infrastructuurbeheerders uitgerust en hebben van de twee betrokken veiligheidsinstanties een vergunning

Il convient cependant de noter que, si la législation européenne mise en place dans le cadre de l'ouverture du marché via les STI conduit à d'importantes harmonisations telles que le système de sécurité ERTMS/ETCS, elle a aussi introduit des réglementations nouvelles en matière de certification, autorisation et régulation qui n'ont pas forcément facilité la tâche des acteurs du monde ferroviaire.

*b. L'amélioration de la communication, de la coordination et de l'échange de données*

Si la création des corridors a permis d'intensifier ces relations, elles existaient déjà avant, notamment entre la Belgique et le Luxembourg. Il faut toutefois remarquer que la coordination des travaux, par exemple, a ses limites. La densité du trafic impose aux CFL une densification des travaux avec des fermetures de lignes en période de vacances scolaires ou pour des travaux de moindre envergure les week-ends. Ce sont les seules périodes où l'on peut organiser l'acheminement des voyageurs par des moyens de transport alternatifs.

En outre, si les gestionnaires d'infrastructure parviennent à coordonner leurs grands travaux dans les délais prévus par la législation européenne, il faut aussi que tous les États concernés assurent le financement de ces investissements dans les mêmes délais.

*c. Un déploiement harmonisé du système ERTMS*

Le système ERTMS/ETCS a été conçu pour être paramétrable, de sorte qu'il puisse gérer les contraintes des différents réseaux. Les CFL ont ainsi équipé la totalité du réseau d'ERTMS/ETCS *baseline* 2 niveau 1, y compris les sections frontières, sans introduire des fonctionnalités nationales. L'équipement des sections frontières s'est fait de manière concertée avec les gestionnaires d'infrastructure limitrophes et a fait l'objet d'une autorisation de mise en service par les deux autorités de sécurité concernées. Le passage de la

voor indienststelling gekregen. Treinen op de goederencorridor Noordzee-Middellandse Zee kunnen volledig onder ERTMS/ETCS Luxemburg binnen- en buitenrijden.

Fabrikanten van boordapparatuur zouden niet altijd alle in de specificaties gespecificeerde functionaliteiten hebben geïnstalleerd, maar wel functionaliteiten voor het oorspronkelijke spoornet die niet meer worden gebruikt, hebben weggelaten. Dat veroorzaakt problemen op andere spoornetten waar deze functionaliteiten wel worden gebruikt. Vandaar dus de idee van de Europese coördinator om standaardboordapparatuur te laten ontwikkelen waarmee treinen in heel Europa kunnen rijden.

*d. De kostprijs van het goederenvervoer per spoor*

We moeten inderdaad vermijden dat vrachtvervoer over het spoor duurder wordt door een verhoging van de prijs van de toegang tot de rijpaden, de *access charges*. Er zijn geen plannen om de prijzen in Luxemburg te verhogen.

*e. Level playing field*

CFL is voorstander van een level playing field. Het vervoer over de weg mag niet worden bevoordeeld.

*f. Infrastructuurmanagement*

De goederencorridor Noordzee-Middellandse Zee is goed georganiseerd en er wordt alles aan gedaan om de prestaties ervan te verbeteren.

Coördinatie op corridorniveau is belangrijk, maar is niet altijd gemakkelijk aangezien de lijnen voor 91 % voor – hoofdzakelijk regionaal – passagiersvervoer wordt gebruikt.

*g. Fiscaliteit*

De verschillen in heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur moeten worden weggevoerd door een harmonisatie van de berekeningsmethodes. In de Europese richtlijn is vastgesteld

frontière luxembourgeoise sur les lignes corridor de fret Mer du Nord-Méditerranée peut se faire entièrement sous ERTMS/ETCS.

Il semblerait que les constructeurs d'équipements bord n'aient pas toujours installé la totalité des fonctionnalités prévues dans les spécifications, mais ont omis des fonctionnalités non utilisées sur le réseau d'origine. Ceci cause alors des problèmes sur d'autres réseaux où ces fonctionnalités sont utilisées, d'où vient l'idée du coordinateur européen de faire développer un équipement bord standard capable de circuler partout en Europe.

*d. Le prix du transport ferroviaire de marchandises*

Il faut en effet éviter que le transport de marchandises par chemin de fer soit rendu plus onéreux par un renchérissement de l'accès aux sillons, les *access charges*. Il n'est pas prévu d'augmenter les redevances au Luxembourg.

*e. Level playing field.*

Les CFL sont en faveur d'un *level playing field*. Il faut éviter que la route soit avantagée.

*f. La gestion de l'infrastructure*

L'organisation du corridor de fret Mer du Nord-Méditerranée est en place et tous les efforts sont faits pour améliorer les performances du corridor.

La coordination au niveau du corridor est importante, mais avec 91 % de trafic voyageurs essentiellement régional, elle a ses limites.

*g. La fiscalité*

Il faut éliminer les différences au niveau des charges pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par une harmonisation des méthodes de calcul. La directive européenne prévoit de mettre en

dat de directe kosten van het verkeer in aanmerking moeten worden genomen. Een methode om die kosten te bepalen is vastgesteld in Europese voorschriften.

Dit zijn de kosten die in Luxemburg worden aangerekend. Dit betekent uiteraard dat de staat het verschil met de totale kosten moet dekken. Het lijkt echter belangrijker om bepaalde commerciële voorwaarden, zoals de voorwaarden voor het anulieren van rijpaden, te harmoniseren.

#### h. *Technische harmonisatie*

Als de Europese Commissie wordt gevraagd om in de hele Europese Unie één niveau van ERTMS en een strikt tijdpad op te leggen, moet worden beslist welke baselineversie en welk niveau er worden opgelegd. Er is noch één *baseline*, noch één niveau nodig, maar de recente versies van boordapparatuur moeten wel achterwaarts compatibel zijn met oudere versies van vloerinstallaties.

Het is immers belangrijk om de investeringen te beschermen van de spelers die de uitrolplannen hebben uitgevoerd en de versie hebben geïnstalleerd die op dat moment beschikbaar was, d.w.z. *baseline 2*. Het Luxemburgse spoornet is volledig uitgerust met *baseline 2*. De uitrol is voltooid voor de infrastructuur; de uitrusting van het Luxemburgse rollend materieel voor reizigers in *baseline 2* is bijna voltooid.

#### i. *Spoorwegcapaciteit*

Een algemene toename van de spoorwegcapaciteit is noodzakelijk om toekomstige groei op te vangen. Er zijn veel voltooide of lopende investeringsprojecten:

— Luxemburg investeerde in het intermodale platform van Bettembourg, waardoor de terminalcapaciteit werd vergroot;

— de lijn Luxemburg – Pétange is verdubbeld;

compte les coûts directement imputables au trafic. Une méthodologie de détermination de ces coûts est donnée par les dispositifs européens.

Ce sont ces coûts qui sont facturés au Luxembourg. Evidemment cela impose à l'État de prendre en charge la différence avec le coût total. Il paraît cependant plus important d'arriver à harmoniser certaines conditions commerciales comme p.ex. les conditions d'annulation des sillons.

#### h. *L'harmonisation technique*

Si on demande que la Commission européenne impose un seul niveau d'ERTMS ainsi qu'un échéancier strict dans l'ensemble de l'Union européenne, il faut décider quelle version de *baseline* et de niveau est imposé. On n'a besoin ni de *baseline* unique ni de niveau unique, mais d'une rétrocompatibilité des versions récentes d'équipements bords avec les versions anciennes d'installations sols.

Il est en effet important de protéger les investissements des acteurs qui ont respecté les plans de déploiement et installé la version disponible à ce moment-là, c'est-à-dire la *baseline 2*. Le réseau luxembourgeois est entièrement équipé en *baseline 2*. Le déploiement est achevé pour l'infrastructure; l'équipement du matériel roulant voyageurs luxembourgeois en *baseline 2* est presque achevé.

#### i. *Capacité ferroviaire*

Un accroissement général de la capacité ferroviaire est nécessaire pour faire face à une croissance future. Il y a beaucoup de projets d'investissements achevés ou en cours:

— le Luxembourg a investi dans la plateforme intermodale de Bettembourg augmentant ainsi la capacité des terminaux;

— la ligne Luxemburg – Pétange a été mise à double voie;

— er wordt een nieuwe lijn aangelegd tussen Luxemburg en Bettembourg;

— het station van Bettembourg zal worden gemoderniseerd;

— ...

Er zijn veel investeringsprojecten aan de gang die ook de situatie van het vrachtvervoer zullen verbeteren.

De heer Werdel concludeerde dat de vele obstakels in het spoorvervoer, met name de capaciteit en de ongelijke uitrol van ERTMS, uit de weg moeten worden geruimd om het spoor alle slaagkansen te geven. Zoals hierboven reeds gezegd, heeft CFL geen nationale functionaliteiten in ERTMS/ETCS-installaties ingebouwd.

Capaciteit is belangrijk, maar problematisch voor vooral de goederencorridor Noordzee-Middellandse Zee (de Voagezen- en de Bazeltunnel). Ook moet worden opgemerkt dat grote investeringswerken leiden tot een tijdelijke vermindering van de beschikbare capaciteit.

Het goederenvervoer van en naar de Benelux is voornamelijk internationaal, maar er worden nauwelijks goederen per spoor vervoerd binnen de Benelux. De mogelijkheden voor spoorvervoer binnen de Benelux moeten worden onderzocht, het spoor moet beter worden geïntegreerd in de multimodale keten en obstakels moeten worden vastgesteld en weggenomen. Het is belangrijk op te merken dat er wel een aanzienlijk vrachtverkeer is tussen Luxemburg en België.

## B. Gedachtewisseling

### 1. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Roger Negri maakte de vaststelling dat in de spoorwegverbindingen tussen de Noordzee en Zuid-Europa een bocht rond Luxemburg wordt gemaakt om te besparen op de installatie van ERTMS, die per locomotief 300 000 euro kost. Nochtans is er sinds 2017 een intermodaal platform

— les travaux de construction d'une nouvelle ligne de Luxembourg à Bettembourg sont en cours;

— la gare de Bettembourg sera modernisée;

— ...

De nombreux projets d'investissement sont en cours de réalisation et amélioreront aussi la situation du fret.

M. Werdel a conclu que les nombreux obstacles auxquels se heurte le transport ferroviaire, en particulier la capacité et le déploiement inégal de l'ERTMS, doivent être levés pour offrir au chemin de fer toutes les chances de réussite. Comme indiqué déjà précédemment, les CFL ont évité d'introduire des fonctionnalités nationales dans les installations ERTMS/ETCS.

S'il est indispensable de disposer des capacités requises, sur le corridor de fret Mer du Nord-Méditerranée se pose surtout un problème de gabarit (les tunnels des Vosges et de Bâle). Il convient également de noter que les grands travaux d'investissement conduisent à une diminution temporaire des capacités disponibles.

Le transport de marchandises depuis et vers le Benelux a principalement une vocation internationale et il n'est pas du tout recouru au transport par chemin de fer à l'intérieur du Benelux. Il faut explorer les possibilités offertes en matière de transport ferroviaire à l'intérieur du Benelux, mieux intégrer le chemin de fer dans la chaîne multimodale, identifier et lever les entraves. Il importe de noter qu'il y a bien un important trafic fret entre le Luxembourg et la Belgique.

## B. Échange de vues

### 1. Questions et observations des membres

M. Roger Negri a fait le constat que la liaison ferroviaire entre la mer du Nord et l'Europe méridionale contourne le Luxembourg pour réaliser des économies sur l'installation du système ERTMS qui représente 300 000 euros par locomotive. Pourtant, il existe depuis 2017 à Bettembourg une



in Bettembourg met veel potentieel. Luxemburg wordt eigenlijk gestraft voor de vooruitstrevende en toekomstgerichte investeringsbeslissingen die in het land werden genomen. Hoe verantwoordt de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder zijn keuze? Kan de uitrusting van locomotieven met ERTMS niet worden versneld?

*De heer Jef Van den Bergh* verduidelijkte dat de lijst van pijnpunten geen weergave van zijn eigen analyse is, maar voortvloeit uit het geheel van de werkzaamheden van de commissie met betrekking tot het thema van het goederenvervoer per spoor. Sinds de commissie het thema heeft aangevat op 21 november 2016, zijn er evoluties geweest. Het bedrijf B Logistics, waaraan op 20 februari 2017 een werkbezoek werd gebracht, is ondertussen ook van naam veranderd: de onderneming heet nu Lineas.

Hoe goed verloopt de samenwerking tussen de spoorweginfrastructuurbeheerders, met name wat de toekenning van grensoverschrijdende rijpaden betreft? De samenwerking moet worden geoptimaliseerd, mede om een tegengewicht te vormen voor Frankrijk en Duitsland, die in het spoorwegvervoer van goederen dominant zijn. Hoe gestructureerd is die samenwerking? Bestaat ze op beleidsmatig vlak?

Zijn er concrete dossiers waarin de Benelux vooruitgang kan boeken in afwachting van een breder draagvlak in de Europese Unie? Komt deregulering daarvoor in aanmerking?

Bevestigen de genodigden dat de problemen als gevolg van de uitrol van verschillende ETCS-niveaus binnen de landen van de Benelux nu volledig van de baan zijn door de recente betere afstemming?

De dominantie van één producent van complex technologisch spoorwagematerieel leidt tot zeer hoge prijzen, wat de investeringscapaciteit van vervoersmaatschappijen vermindert. Hopelijk kan de toename van investeringen in grote landen een neerwaartse druk op de prijzen zetten.

Er zijn blijkbaar weinig plannen voor nieuwe infrastructuur, zoals voor de IJzeren Rijn. Is de investeringscapaciteit voor nieuwe infrastructuur

plate-forme intermodale qui renferme un grand potentiel. Le Luxembourg est en fait sanctionné pour les décisions innovantes et axées sur l'avenir qu'il a prises. Comment le gestionnaire de l'infrastructure belge justifie-t-il son choix? L'équipement des locomotives au moyen du système ERTMS ne peut-il pas être accéléré?

*M. Jef Van den Bergh* a précisé que la liste des problèmes ne traduit par sa propre analyse mais résulte de l'ensemble des travaux de la commission sur le thème du transport de marchandises par train. Depuis que la commission a abordé le thème le 21 novembre 2016, des évolutions se sont produites. L'entreprise B Logistics, qui a fait l'objet d'une visite de travail le 20 février 2017, a entre temps aussi changé de nom pour devenir Lineas.

Dans quelle mesure la coopération est-elle bonne entre les gestionnaires d'infrastructure, notamment en ce qui concerne l'attribution des sillons? La coopération doit d'être optimisée, entre autres aussi pour faire contrepoids à la France et à l'Allemagne qui sont dominants dans le domaine du transport de marchandises par chemin de fer. Dans quelle mesure cette coopération est-elle structurée? Existe-t-elle sur le plan politique?

Y a-t-il des dossiers concrets dans lesquels le Benelux peut progresser en attendant une adhésion plus large dans l'Union européenne. La dérégulation entre-t-elle en ligne de compte à cet égard?

Les invités confirment-ils que les problèmes résultant du déploiement de différents niveaux d'ETCS dans les pays du Benelux appartiennent définitivement au passé, grâce à une meilleure harmonisation?

La domination d'un producteur de matériel ferroviaire technologique complexe se traduit par des prix très élevés, ce qui réduit la capacité d'investissement des sociétés de transport. Il faut espérer que l'augmentation des investissements dans de grands pays puisse exercer un effet à la baisse sur les prix.

Il semble y avoir peu de projets nouveaux en matière d'infrastructures nouvelles, comme pour le Rhin de fer. La capacité d'investissement dans

groot genoeg voor belangrijke projecten? Moet het initiatief vooral uit andere landen komen? Wordt werk gemaakt van een maatschappelijk draagvlak door onder meer de geluidsoverlast van omwonenden te beperken?

De lijst met pijnpunten lijkt te worden geminimaliseerd. Wat heeft volgens de infrastructuurbeheerders de hoogste prioriteit? Als het Beneluxparlement in een aanbeveling op een specifiek dossier aandringt, zal wellicht sneller vooruitgang kunnen worden geboekt.

*De heer Vincent Van Quickenborne* merkte op dat bedrijven die klant zijn van Infrabel, zoals Lineas, de indruk hebben dat goederenvervoer niet de prioriteit van Infrabel is en dat de operator niet voldoende proactief tegemoet komt aan de noden van zijn belangrijkste klanten.

De afstemming met de klanten over investeringsbeslissingen is eveneens te beperkt. Is Infrabel bereid om in het proces dat tot dergelijke beslissingen leidt vooraf in onderhandeling te treden met belangrijke ondernemingen van spoorgoederenvervoer?

ProRail lijkt bij de toekenning van grensoverschrijdende rijpaden meer dan Infrabel rekening te houden met de noodzaak van een vlot traject. Klopt het dat Infrabel bij de toekenning van grensoverschrijdende rijpaden minder rekening houdt met de situatie van de rijpaden in het buitenland, waardoor goederentreinen vaker dan nodig vertraging oplopen aan rode seinen?

De spreker besloot dat er nog veel ruimte is voor een betere organisatie van het spoorgoederenvervoer, dat voor een groter gedeelte van de markt van het goederenvervoer kan instaan.

*De heer Alexander van Hattem* vroeg of de IJzeren Rijn door de infrastructuurbeheerders wordt beschouwd als een knelpunt voor de spoorwegcapaciteit of als een minder belangrijk dossier.

Er is recent een toename van het goederenvervoer op de lijn Hamont-Weert, waarover bezorgdheid leeft bij de lokale bevolking. Werden ter zake

de nouvelles infrastructures est-elle suffisamment large pour des projets importants? L'initiative doit-elle surtout venir d'autres pays? Se préoccupe-t-on de l'adhésion sociale, notamment en limitant les nuisances sonores pour les riverains?

La liste des problèmes semble être minimisée. Quelles sont les priorités majeures selon les gestionnaires d'infrastructure? Si le Parlement Benelux mettait l'accent sur un dossier spécifique dans une recommandation, des progrès plus rapides pourraient sans doute être réalisés.

*M. Vincent Van Quickenborne* a fait observer que des entreprises clientes d'Infrabel, comme Lineas, ont le sentiment que le transport de marchandises ne jouit pas de la priorité des chez Infrabel et que l'opérateur ne tient pas suffisamment proactivement compte des besoins de ses clients les plus importants.

La coordination avec les clients au sujet de décisions d'investissements est également trop limitée. Infrabel est-elle disposée à négocier préalablement avec les entreprises importantes dans le secteur du transport de marchandises dans le cadre du processus qui débouche sur de telles décisions?

ProRail semble davantage tenir compte qu'Infrabel de la nécessité d'un trajet aisé lors de l'attribution de sillons transfrontaliers. Est-il exact qu'Infrabel tient moins compte, lors de l'attribution de sillons transfrontaliers, de la situation des sillons à l'étranger, de sorte que les trains de marchandises subissent souvent plus que nécessaire des retards aux feux rouges?

L'orateur a conclu qu'il subsiste une marge importante pour l'amélioration du transport de marchandises par chemin de fer, lequel pourrait assurer une part plus grande du marché du transport de marchandises.

*M. Alexander van Hattem* a demandé si les gestionnaires d'infrastructure considèrent le Rhin de fer comme un problème pour la capacité ferroviaire ou comme un dossier de moindre importance.

Le transport de marchandises sur la ligne Hamont-Weert a augmenté récemment et la population locale s'en inquiète. Des accords appropriés

goede afspraken tussen ProRail en Infrabel gemaakt ten gunste van de leefbaarheid in de dorpen van de omgeving? Hoe wordt de lijn geëvalueerd in het bredere kader van het dossier van de IJzeren Rijn?

## 2. Antwoorden van de genodigden

*De heer Michel Geubelle (Infrabel)* merkte op dat de vraag van de heer Negri eigenlijk niet aan spoorweginfrastructuurbeheerder Infrabel moet worden gesteld. Ook vervoersmaatschappij NMBS heeft niet volledig de leiding in het dossier. De belangrijkste verantwoordelijkheid ligt bij de producenten van rollend materieel, die een betaalbare *on board unit* van ERTMS moeten ontwikkelen, die bakens van alle types van beveiligingssystemen kan lezen. De Europese Commissie zet op dat vlak druk op Siemens en Alstom, die de belangrijkste producenten zijn. Er is vooruitgang op komst: omdat de Duitse vervoersmaatschappij DB Cargo een bestelling voor de uitrusting van 1 200 locomotieven met dergelijke *on board unit* heeft aangekondigd, wordt de afzetmarkt groter en zal de prijs dalen, waardoor de NMBS gemakkelijker in het systeem zal kunnen investeren.

*De heer Justus Hartkamp (hoofd Internationale Zaken van ProRail)* wees op de uiteenlopende verantwoordelijkheden van de infrastructuurbeheerders, die een evaluatie van de gesignaleerde pijnpunten kunnen maken, en het Beneluxparlement, dat uit de beschikbare informatie politieke conclusies kan trekken. De infrastructuurbeheerders faciliteren de markt en voeren het beleid van de overheid uit, terwijl de bepaling van nieuw beleid niet hun eerste opdracht is. De leden van het Beneluxparlement kunnen klemtonen leggen, ook in hun andere hoedanigheid van leden van de nationale parlementen. Dat kan onder meer met betrekking tot de harmonisering van technische standaarden (TSI's), zoals ERTMS: het spoor ondervindt op dat vlak obstakels die voor andere vervoersmodi reeds zijn weggewerkt, wat tot actie noopt. De spreker noemt enkele investeringen die van groot belang zijn voor het goederenvervoer per spoor: de verhoging van het voltage, de terminals en de betere benutting van de bestaande infrastructuur.

ont-ils été conclus en la matière entre ProRail et Infrabel, au bénéfice de la qualité de vie dans les villages avoisinants? Comment la ligne est-elle évaluée dans le cadre plus large du dossier du Rhin de fer?

## 3. Réponses des invités

*M. Michel Geubelle (Infrabel)* a fait observer que la question de M. Negri ne doit en fait pas être adressée au gestionnaire d'infrastructure Infrabel. La société de transport SNCB n'a pas non plus toute la maîtrise du dossier. La responsabilité majeure se situe chez les producteurs de matériel roulant qui doivent développer une unité embarquée d'ERTMS financièrement abordable, capable de lire les balises de tous les types de système de sécurité. La Commission européenne mise à cet égard sur Siemens et Alstom qui sont des producteurs importants. Des avancées sont en vue: la société de transport allemande DB Cargo a passé une commande de telles unités embarquées pour 100 locomotives, de sorte que le marché s'est élargi et que les prix vont baisser. La SNCB pourra ainsi investir plus aisément dans le système.

*M. Justus Hartkamp (chef affaires internationales chez ProRail)* a souligné les responsabilités diverses des gestionnaires d'infrastructure qui peuvent procéder à l'évaluation des problèmes signalés et du Parlement Benelux qui peut tirer des conclusions politiques de l'information disponible. Les gestionnaires d'infrastructure facilitent le marché et exécutent la politique des pouvoirs publics, cependant que la définition d'une nouvelle politique ne constitue pas leur mission première. Les membres du Parlement Benelux peuvent accentuer certains aspects, également en leur qualité de membres des parlements nationaux. Il peut s'agir entre autres de l'harmonisation des standards techniques (TSI) comme le système ERTMS: le rail rencontre à cet égard des obstacles qui ont déjà été éliminés pour les autres modes de transport, ce qui requiert des actions. L'orateur cite quelques investissements importants pour le transport de marchandises par chemin de fer: l'augmentation du voltage, les terminaux et une meilleure exploitation de l'infrastructure existante.

Het dossier van de IJzeren Rijn werd onderzocht in een studie die werd uitgevoerd in opdracht van vijf regeringen. ProRail heeft het rapport van de studie niet opgesteld, maar heeft wel informatie aangeleverd. Belangrijke delen van de IJzeren Rijn zijn overigens al in gebruik binnen het hoofdspoor van ProRail en worden ook goed onderhouden.

Uitbreiding van goederenvervoer vereist onder meer het creëren van een maatschappelijk draagvlak, wat in een dichtbevolkt land geen evidentie is. In Nederland bestaat er een systeem van geluidsproductieplafonds, dat met 57 000 controlepunten een duidelijk richtsnoer voor toelaatbare geluidsoverlast aanreikt. De beste en meest kostenefficiënte oplossingen bevinden zich bij de bron (*retrofitting* van goederenwagons), terwijl aanpassingen van de infrastructuur meer investeringen vergen. Er zijn ook Duitse voornemens om lawaaiërig materieel te gaan weren.

De vervoersmaatschappij die nu rijdt op de lijn Hamont-Weert heeft daarover gecommuniceerd met omwonenden, wat een goede praktijk is. De infrastructuur is er veilig en kan dus worden gebruikt. Er werd een gerechtelijke beslissing genomen over de maximumcapaciteit van de lijn; dat maximum moet natuurlijk worden nageleefd, maar het huidige gebruik ligt veel lager.

De heer Emmanuel Thiry (*Infrabel*) stelde dat ook Infrabel een rijpad dat bij de infrastructuurbeheerder wordt aangevraagd volledig uittekent, met inbegrip van de trajecten in andere landen. Op de meeste lijnen is er nog voldoende bijkomende capaciteit, waardoor investeringen in nieuwe infrastructuur niet noodzakelijk zijn. Voor nieuwe investeringen is er relatief weinig financiële ruimte, zodat keuzes moeten worden gemaakt. Als de infrastructuur wordt uitgebreid, wordt er al rekening gehouden met de huidige trend van treinen met een lengte van 740 meter.

Infrabel poogt proactief tegemoet te komen aan (toekomstige) wensen van klanten. Een positief recent voorbeeld is de zogenaamde biertrein, maar er staan ook andere dossiers in de steigers. Infrabel komt uit een industriële cultuur, maar evolueert snel naar een klantgerichte organisatie met modern management. Een goed voorbeeld is de

Le dossier du Rhin de fer a été examiné dans le cadre d'une étude réalisée pour le compte de cinq gouvernements. ProRail n'a pas établi le rapport de l'étude mais a fourni des informations. D'importantes parties du Rhin de fer sont du reste déjà utilisées sur la ligne principale de ProRail et sont bien entretenues.

L'élargissement du transport de marchandises requiert entre autres une assise sociétale, ce qui ne va pas de soi dans un pays densément peuplé. Il existe aux Pays-Bas un système de plafond de production sonore qui, avec 57 000 points de contrôle, fournit des indications claires concernant les nuisances sonores tolérables. Les solutions les meilleures et les plus efficaces au regard des coûts se situent à la source (*retrofitting* de wagons de marchandises), là où l'aménagement de l'infrastructure demande davantage d'investissement. Il y a aussi la volonté de l'Allemagne d'interdire le matériel bruyant.

La société de transport qui fonctionne actuellement sur la ligne Hamont-Weert a communiqué à ce sujet avec les riverains, ce qui constitue une bonne pratique. L'infrastructure y est sûre et peut donc être utilisée. Une décision judiciaire est intervenue au sujet de la capacité maximum de la ligne; ce maximum doit bien évidemment être respecté mais l'utilisation actuelle se situe bien en deçà.

M. Emmanuel Thiry (*Infrabel*) a indiqué qu'*Infrabel* aussi définit entièrement un sillon demandé auprès du gestionnaire d'infrastructure, y compris les trajets dans d'autres pays. Il reste suffisamment de capacité supplémentaire sur la plupart des lignes et il n'est donc pas nécessaire d'investir dans de nouvelles infrastructures. La marge financière est relativement réduite pour de nouveaux investissements de sorte que des choix doivent être opérés. Si l'infrastructure est étendue, il est déjà tenu compte de la tendance actuelle concernant des trains d'une longueur de 740 m.

Infrabel s'efforce de tenir compte proactivement des souhaits de ses (futurs) clients. Un exemple positif récent est le train dit de la bière mais d'autres dossiers sont également en préparation. Infrabel possède une culture industrielle mais évolue rapidement vers une forme d'organisation axée sur la clientèle, avec un management moderne. L'onde

groene golf, die voor een snellere doorstroming zorgt: bij de uittekening van een rijpad wordt zo veel mogelijk gestreefd naar een ononderbroken traject. De coördinatie van internationale werken is steeds een complexe gelegenheid, die zo veel mogelijk wordt geoptimaliseerd.

*De heer Henri Werdel (CFL)* merkte op dat volgens de initiële planning alle locomotieven die op de Luxemburgse spoorweginfrastructuur rijden vanaf midden 2017 hadden moeten zijn uitgerust met ERTMS. Er werd door de administratie echter tot eind 2019 uitstel verleend voor rollend materieel dat nog met de nationale automatische beveiligingssystemen is uitgerust en waarvoor een gemotiveerde uitzondering werd aangevraagd.

Op de verbindingen tussen de Noordzee en de Middellandse Zee zijn er problemen met de harmonisatie van ERTMS en andere elementen, zoals de breedte van de tunnels. Harmonisering van infrastructuur is in veel gevallen duur en tijdrovend.

De beperking van geluidsoverlast wordt in Luxemburg geregeld in een totaalplan dat rekening houdt met de dichtheid van de bewoning.

#### XIV. — **BESPREKING VAN 9 MAART 2018**

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur,* stelde voor dat in de bespreking een opsplitsing wordt gemaakt tussen het algemene thema van het vrachtvervoer per spoor enerzijds en het specifieke dossier van de IJzeren Rijn anderzijds. In dat laatste dossier kan een positieve evolutie worden vastgesteld, maar die moet nog verder gestalte krijgen vooraleer het voor het Beneluxparlement zinvol en haalbaar is om ter zake een aanbeveling te formuleren.

Wat het algemene onderwerp van het vrachtvervoer per spoor betreft, streeft hij ernaar om een eerste versie van een ontwerp van aanbeveling aan de commissie voor te leggen tijdens haar vergadering van 20 april 2018. Als de commissie er vervolgens in slaagt om een ontwerp van aanbeveling aan te nemen tijdens haar vergadering van 1 juni 2018, kan dat ontwerp ter bekrachtiging

verte qui assure une meilleure fluidité en constitue une bonne illustration: lors de la définition d'un sillon, l'on tend dans toute la mesure du possible vers un trajet ininterrompu. La coordination des travaux internationaux reste une matière complexe qui est optimisée autant que possible.

*M. Henri Werdel (CFL)* a fait observer que, selon le planning initial, toutes les locomotives qui circulent sur l'infrastructure ferroviaire luxembourgeoise auraient dû être équipées depuis la moitié de l'année 2017 du système ERTMS. Un délai supplémentaire jusque fin 2019 a toutefois été accordé par l'administration pour le matériel roulant qui est encore équipé de systèmes de sécurités automatiques nationaux et pour lequel une exception motivée a été demandée.

Sur les liaisons entre la mer du Nord et la mer Méditerranée se posent des problèmes relatifs à l'harmonisation du système ERTMS et à d'autres éléments comme la largeur des tunnels. Souvent, l'harmonisation de l'infrastructure est onéreuse et prend beaucoup de temps.

La limitation des nuisances sonores est réglée au Luxembourg dans un plan global qui tient compte de la densité de population.

#### XIV. — **DISCUSSION DU 9 MARS 2018**

*M. Jef Van den Bergh, rapporteur,* a proposé d'opérer dans la discussion une distinction entre le thème général du transport de marchandises par train d'une part et le dossier spécifique du Rhin de fer d'autre part. On peut observer dans ce dernier dossier une évolution positive qui doit toutefois encore se poursuivre avant qu'il soit utile et possible pour le Parlement Benelux de rédiger une recommandation.

En ce qui concerne le thème général du transport de marchandises par train, il s'efforcera de fournir une première version d'une proposition de recommandation à la commission en vue de sa réunion du 20 avril 2018. Si la commission réussit ensuite à adopter une proposition de recommandation lors de sa réunion du 1<sup>er</sup> juin 2018, cette proposition



worden voorgelegd aan de plenaire vergadering van 15 en 16 juni 2018.

De commissie stemde eenparig met dit voorstel van werkwijze in.

#### XV. — **BESPREKING VAN 20 APRIL 2018**

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur, overliep het voorstel van aanbeveling dat hij heeft gereedgeerd. Wat de knelpunten betreft, heeft hij de negen obstakels die hij tijdens de vergadering van 8 december 2017 aan de orde heeft gesteld herleid tot zes samenhangende punten.*

Hij kondigde aan nota te zullen nemen van de opmerkingen die door de andere leden over de tekst worden geformuleerd tijdens de vergadering en achteraf op schriftelijke wijze en zal die opmerkingen verwerken in een aangepast voorstel van aanbeveling.

*De heer Erik Ronnes onderschreef het uitgangspunt van het voorstel van aanbeveling, op grond waarvan de bevordering van vrachtovervoer per spoor als een prioriteit wordt beschouwd.*

*De heer Marcel Oberweis bestempelde de internalisering van de kosten van vrachtovervoer als een belangrijk element. Dat geldt voor de infrastructuur, maar ook voor andere elementen die de prijs van vrachtovervoer bepalen. De spreker benadrukte verder het belang van de digitalisering van vrachtbrieven.*

*De heer Willem Draps, voorzitter, stelde dat in de considerans waarin de gemeenschappelijke verklaring van de Beneluxtop over een “Digitale Benelux” wordt vermeld de betreffende verklaring te ruim wordt geciteerd omdat het voorstel van aanbeveling enkel betrekking heeft op vrachtovervoer per spoor. Een preciezere focus lijkt hem dus wenselijk.*

De spreker vroeg om een sterkere klemtoon op het belang van een *modal shift*.

pourra être soumise à l’approbation de l’assemblée plénière lors de la session des 15 et 16 juin 2018.

La commission a acquiescé à l’unanimité à cette proposition d’ordre des travaux.

#### XV. — **DISCUSSION DU 20 AVRIL 2018**

*M. le Jef Van den Bergh, rapporteur, a passé en revue la proposition de recommandation qu’il a rédigée. En ce qui concerne les entraves, il a ramené à six points cohérents les neufs problèmes qu’il avait évoqués lors de la réunion du 8 décembre 2017.*

Il a annoncé qu’il prendrait note des observations formulées par les autres membres au sujet du texte, lors de la réunion et ultérieurement par écrit, et qu’il les insérerait ultérieurement dans une proposition de recommandation aménagée.

*M. Erik Ronnes a souscrit au point de départ de la proposition de recommandation en vertu de laquelle la promotion du transport de marchandises par rail est considérée comme une priorité.*

*M. Marcel Oberweis a qualifié d’élément important l’internalisation des coûts du transport de marchandises. Cela vaut pour l’infrastructure mais aussi pour d’autres éléments qui déterminent le prix du transport de marchandises. L’orateur a par ailleurs aussi souligné l’importance de la numérisation des lettres de transport.*

*M. Willem Draps, président, a indiqué que dans le considérant mentionnant la déclaration commune du sommet Benelux sur le “Benelux numérique”, la déclaration est citée trop largement parce que la proposition de recommandation ne traite que du seul transport de marchandises par chemin de fer. Un ciblage plus précis lui paraît donc souhaitable.*

L’orateur a demandé de mettre davantage l’accent sur un transfert modal.



*Mevrouw Joba van den Berg* vroeg of het een onbetwist feit is dat vervoer per schip milieuvriendelijker is dan transport over de weg.

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur*, erkende dat de Digitale Benelux in de eerste plaats betrekking heeft op vervoer over de weg, maar benadrukte dat het onderwerp ook belangrijk is voor het spoorwegvervoer. Het punt moet dus worden behouden, maar kan misschien op een meer beperkende wijze worden geformuleerd. De spreker kondigde ook aan verder te zullen onderzoeken hoe de modi van de binnenvaart en de zeevaart precies kunnen worden geëvalueerd.

#### XVI. — **BESPREKING VAN 1 JUNI 2018**

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur*, verduidelijkte dat enkele opmerkingen in een aangepast voorstel van aanbeveling werden verwerkt.

Wat de consideransen betreft, worden de volgende wijzigingen en aanvullingen voorgesteld:

— er wordt melding gemaakt van de gemeenschappelijke verklaring van de Beneluxtop “De Benelux als duurzame en innovatieve koploper” van 8 december 2017 omdat die verklaring onder meer handelt over de ontwikkeling van een mobiliteitsplatform, dat bijdraagt tot een intensievere samenwerking op het gebied van vervoer en mobiliteit en het concurrentievermogen van de landen van de Benelux versterkt;

— er wordt verwezen naar de Benelux *road map* Mobiliteit, die op 5 maart 2018 werd aangenomen door de Benelux-vervoersministers;

— de internalisering van kosten wordt in het mobiliteitsbeleid steeds meer als principe naar voor geschoven, wat onder meer samenhangt met een evolutie naar een slimme kilometerheffing, die ook in het recente Nederlandse regeerakkoord wordt aangekondigd voor vrachtwagens.

Wat de verzoeken aan de regeringen betreft, worden de volgende aanpassingen voorgesteld:

*Mme Joba van den Berg* a demandé si l’on peut affirmer de manière incontestable que le transport par bateau est plus écologique que le transport par route.

*M. Jef Van den Bergh, rapporteur*, a admis que le Benelux numérique concerne en premier lieu le transport par route mais a souligné que le sujet est également important pour le transport ferroviaire. Le point doit donc être maintenu mais pourrait peut-être être formulé de manière plus restrictive. L’orateur a également annoncé qu’il examinerait la possibilité d’évaluer précisément le transport fluvial et le transport maritime.

#### XVI. — **DISCUSSION DU 1<sup>ER</sup> JUIN 2018**

*M. Jef Van den Bergh, rapporteur*, a précisé qu’un certain nombre d’observations ont été insérées dans une proposition de recommandation adaptée.

En ce qui concerne les considérants, les propositions et adjonctions suivantes sont proposées:

— il est fait état de la déclaration commune du sommet Benelux “Le Benelux, précurseur en matière de développement durable et d’innovation” du 8 décembre 2017 parce que cette déclaration traite, entre autres, du développement d’une plateforme de mobilité qui contribue à une coopération plus intensive dans le domaine du transport et de la mobilité et renforce la compétitivité des pays du Benelux;

— il est fait référence à la *road map* Mobilité du Benelux adoptée le 5 mars 2018 par les ministres du transport du Benelux;

— l’internalisation des coûts est toujours mise davantage en avant dans la politique de mobilité, ce qui va de pair avec, entre autres, l’évolution vers une taxe au kilomètre intelligente pour les camions qui a également été annoncée dans le récent accord de gouvernement néerlandais.

En ce qui concerne les demandes aux gouvernements, les aménagements suivants sont proposés:

— naast een harmonisatie van regelgeving wordt ook voor een vereenvoudiging van de regels gepleit;

— wat ERTMS betreft, komt het er niet alleen op aan dat het rollend materieel van de NMBS op de Nederlandse sporen kan rijden, maar ook dat het rollend materieel van de NS op de Belgische sporen kan rijden;

— het *level playing field* voor vrachtvervoer per spoor moet in eerste instantie binnen de Benelux worden gerealiseerd, in het bijzonder door een veel grotere internalisering van de externe kosten van alle transportmodi. Ook alle andere elementen die voor kostenverschillen tussen verschillende modi zorgen, zoals hogere kosten voor opleiding en een verschillende fiscale behandeling van energieverbruik, moeten worden weggewerkt;

— de Benelux-ministers dienen op Europees niveau te pleiten voor een Europees *level playing field*;

— wat de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur betreft, moeten scheeftekkingen tussen de drie landen worden weggewerkt, zodat er geen ongelijkheid is. Momenteel worden bijvoorbeeld de ERTMS *on board units* enkel in Nederland gesubsidieerd;

— de digitalisering van het vrachtvervoer kan de samenwerking tussen de drie landen vergemakkelijken, in het bijzonder op het vlak van communicatie, coördinatie en gegevensuitwisseling.

*De rapporteur,*

Jef VAN DEN BERGH

*De voorzitter,*

Willem DRAPS

— outre l'harmonisation de la réglementation, il est également plaidé en faveur d'une simplification des règles;

— en ce qui concerne l'ERTMS, il ne convient pas seulement de faire en sorte que le matériel roulant de la SNCB puisse rouler sur le rail néerlandais mais aussi que le matériel roulant des NS puisse emprunter les voies en Belgique;

— le *level playing field* pour le transport de marchandises par rail doit en première instance être réalisé dans le Benelux, en particulier par une internalisation beaucoup plus grande des coûts externes de l'ensemble des modes de transport. De même, tous les autres éléments qui génèrent des différences de coûts entre les différents modes de transport, comme le prix plus élevé des formations et les différences dans le traitement fiscal de la consommation énergétique, doivent être éliminés;

— les ministres du Benelux doivent plaider au niveau européen pour un *level playing field* européen;

— en ce qui concerne les prélèvements pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, les distorsions entre les trois pays doivent être éliminées pour éviter les inégalités. Actuellement par exemple, les unités ERTMS embarquées ne sont subventionnées qu'aux Pays-Bas;

— la numérisation du transport de marchandises peut faciliter la coopération entre les trois pays, en particulier dans le domaine de la communication, de la coordination et de l'échange de données.

*Le rapporteur,*

Jef VAN DEN BERGH

*Le président,*

Willem DRAPS

**Voorstel van aanbeveling  
met betrekking tot de bevordering  
van vrachtvervoer per spoor  
binnen de Benelux**

De Assemblée,

**OVERWEGENDE**

— Uit de studie uit 2016 rond het goederenvervoer in de Benelux blijkt dat het vrachtvervoer per spoor onderbenut blijft. Ongeveer 45 % van 2417 miljoen ton goederen (cijfers van 2013) die elk jaar binnen de Benelux circuleren, zijn bestemd voor de interne markt van de Benelux. Het grootste deel van dat vrachtvervoer dat intern is aan de Benelux gebeurt over de weg (46,3 %) en over zee (32,1 %), gevolgd door de binnenvaart (17,4 %), de spoorwegen (4,1 %) en ten slotte de luchtvaart (0,1 %). Bij wijze van vergelijking: de verdeling per modus op het niveau van de Europese Unie is 70,6 % over de weg, 18 % over zee, 8 % op de spoorwegen, 2,7 % in de binnenvaart en 0,1 % in de luchtvaart. Ondanks het feit dat het territorium van de Benelux nauwelijks 2 % van de oppervlakte van de Europese Unie uitmaakt, vertegenwoordigt de regio 78 % van de binnenvaart, 24 % van het luchtvervoer, 21 % van de scheepvaart over zee, 7 % van het wegtransport en 6 % van het spoorwegvervoer;

— Het goederenvervoer per spoor in, van en naar Benelux is vooral internationaal gericht, en intra-Benelux wordt er vrijwel geen spoorvervoer gebruikt. Uit de studie rond het goederenvervoer (2016) blijkt er vraag te zijn naar onderzoek omtrent de mogelijkheden tot spoorvervoer intra-Benelux te promoten en om het spoor beter in te schakelen in de multimodale keten. Hiervoor moeten knelpunten herkend en weggenomen worden;

— Goederenvervoer is essentieel voor de economie binnen de Benelux: 4,7 % van de werkgelegenheid bevindt zich in de sector Vervoer en Opslag en 9,3 % betreft een logistieke baan;

**Proposition de recommandation  
relative à relative à la stimulation du transport  
de marchandises par chemin de fer  
dans le Benelux**

L'Assemblée,

**CONSIDÉRANT**

— Il ressort de l'étude de 2016 intitulée "Importance et valeur ajoutée du transport de marchandises au sein du Benelux" que le transport ferroviaire au sein du Benelux est sous-utilisé. Environ 45 % des 2417 millions de tonnes de marchandises (chiffres de 2013) circulant chaque année dans le Benelux sont destinées au marché intérieur Benelux. La majeure partie de ce transport de fret interne au Benelux se fait par route (46,3 %) et par voie maritime (32,1 %), suivie de la navigation intérieure (17,4 %), du chemin de fer (4,1 %) et enfin du transport aérien (0,1 %). En guise de comparaison: la répartition modale à l'échelle de l'Union européenne est de 70,6 % par route, 18 % par voie maritime, 8 % par voie ferroviaire, 2,7 % par navigation fluviale et 0,1 % par voie aérienne. Malgré le fait que le territoire Benelux constitue à peine 2 % de la superficie de l'Union européenne, la région représente néanmoins 78 % de sa navigation intérieure, 24 % de son fret aérien, 21 % de son fret maritime, 7 % de son transport routier et 6 % de son transport ferroviaire;

— Le transport de marchandises par chemin de fer au sein du Benelux, depuis et vers celui-ci, est essentiellement axé sur l'international et n'est pour ainsi dire pas utilisé dans le cadre intra-Benelux. Il ressort de l'étude Benelux sur le transport de marchandises qu'il existe une demande pour la réalisation d'études sur les possibilités de promouvoir le transport par chemin de fer à l'intérieur du Benelux et de mieux intégrer le chemin de fer dans la chaîne multimodale. Il convient à cet égard d'identifier et de lever les barrières;

— Le transport de marchandises est essentiel pour l'économie au sein du Benelux: 4,7 % de l'emploi se situe dans le secteur Transport et Stockage et 9,3 % de l'emploi se situe dans la logistique;

— Er is ook in de logistiek een groeiende vraag naar een *modal shift* richting duurzame vervoersmodi, zoals spoor- en waterwegen, en een optimale multimodaliteit, gezien vervoer over de weg een oorzaak is van problemen zoals milieubelasting, klimaatverandering, files en ongevallen;

— De ministeriële verklaring van Rotterdam van 21 juni 2016 getiteld “Goederenvervoer per trein in de EU: nog steeds niet op het juiste spoor”, ondertekend tijdens het Nederlandse voorzitterschap van de Europese Unie, brengt de ondersteuning aan de ontwikkeling van vrachtcorridors voor het spoor in herinnering;

— De gemeenschappelijke verklaring van de Beneluxtop over een “Digitale Benelux” werd door de Eerste ministers ondertekend op 3 oktober 2016. Met betrekking tot het vervoer en de logistiek herinnert de verklaring eraan dat het noodzakelijk is om de rol van de Benelux als toegangspoort tot de wereld te bevorderen (<http://www.benelux.int/nl/nieuws/gezamenlijke-verklaring-benelux-top-2016/>), met name:

° zijn voorttrekkersrol waarmaken in het aanwenden van intelligente transportsystemen (ITS) en optimaal gebruik maken van de digitale component;

° de werkzaamheden met betrekking tot de oprichting van een ITS-corridor doorheen de Beneluxlanden voortzetten;

— De gemeenschappelijke verklaring van de Beneluxtop “De Benelux als duurzame en innovatieve koploper” werd door de Eerste ministers ondertekend op 8 november 2017 (<http://www.benelux.int/nl/nieuws/benelux-top-2017/>).

In de verklaring wordt het volgende benadrukt:

“Om de integratie van de interne markt te verdiepen en de economische ontwikkeling te stimuleren, zullen het grensoverschrijdend vervoer en het personenverkeer in de grensregio’s worden gestimuleerd en verbeterd. Het mobiliteitsplatform zal bijdragen tot een intensievere samenwerking op het gebied van vervoer en mobiliteit en zal het concurrentievermogen van onze landen versterken.”

— Il existe une demande croissante d’un transfert modal vers des modes de transport alternatifs comme les chemins de fer et les voies fluviales et vers une multimodalité optimale, étant donné que le transport par la route entraîne de nombreux problèmes comme les dommages environnementaux, le changement climatique, la formation de files et les accidents;

— La déclaration ministérielle de Rotterdam du 21 juin 2016 intitulée “Des corridors de fret ferroviaire pour doper le transport ferroviaire international de marchandises” signée sous la présidence néerlandaise de l’Union européenne rappelle le soutien au développement de corridors de fret ferroviaire;

— La déclaration commune du Sommet Benelux pour un “Benelux numérique” fut signée par les Premiers ministres le 3 octobre 2016. En ce qui concerne le transport et la logistique, la déclaration rappelle la nécessité de promouvoir le rôle de porte d’accès du Benelux au niveau mondial par divers moyens (<http://www.benelux.int/fr/nouvelles/declaration-commune-sommet-benelux-2016/>), notamment:

° faire valoir son rôle de précurseur dans l’utilisation des systèmes de transport intelligents (STI) et utiliser au mieux la composante numérique;

° poursuivre le travail afférent à la création d’un corridor de systèmes de transport intelligents traversant les pays Benelux;

— La déclaration commune du Sommet Benelux “Le Benelux, pionnier durable et innovant”, fut signée par les Premiers ministres le 8 novembre 2017 (<http://www.benelux.int/fr/nouvelles/sommet-benelux-2017/>).

Dans la déclaration il a été souligné:

“Afin d’approfondir l’intégration du marché intérieur et de favoriser le développement économique, les transports transfrontaliers et le trafic de passagers seront stimulés et améliorés dans les régions frontalières. La plate-forme de mobilité contribuera à intensifier la coopération sur les questions de transport et de mobilité et à renforcer la compétitivité de nos pays.”

Deze verklaring werd verder uitgewerkt in de Benelux *road map* “Mobiliteit”, die op 5 maart 2018 werd vastgesteld door de Benelux-vervoersministers. Samenwerking op het gebied van vervoer en mobiliteit is essentieel om de regio bereikbaar, duurzaam en innovatief te houden.

Het beter benutten van het vervoer via spoor en binnenvaart en de verkeersdoorstroming verbeteren door het overschakelen naar intelligente transportsystemen kunnen sterk bijdragen aan de bereikbaarheid en duurzaamheid van de regio. (<http://www.benelux.int/nl/nieuws/benelux-transportministers-leggen-gezamenlijke-visie-vast-op-mobiliteit/>);

— Het is de doelstelling van de Europese Unie om 30 % van het vrachtvervoer langer dan 300 km via meer duurzame transportmodi zoals spoor of water te laten gebeuren tegen 2030. Tegen 2050 moet dit naar 50 % gaan;

— Het Europees Parlement heeft op 19 januari 2017 een resolutie over de logistiek in de Europese Unie en het multimodaal transport in TEN-T corridors (Trans-Europese Netwerken voor Transport - 2015/2348(INI)) goedgekeurd. Daarin beklemtonen de Europese parlementsleden dat de invoering van ERTMS op de Europese corridors noodzakelijk is om de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor te ondersteunen;

— Het optimale gebruik van verschillende vervoersmodi, met in het bijzonder de *modal shift* van het goederenvervoer van de weg naar het spoorvervoer in het kader van de duurzame mobiliteit, is een prioriteit van verschillende regeringen binnen de Benelux;

— Het Beneluxparlement heeft verschillende studiebezoeken afgelegd, waarin de opportuniteiten en de belemmeringen voor de ontwikkeling van het vrachtvervoer per spoor duidelijk zijn geworden;

— Internalisering van externe kosten wordt in het mobiliteitsbeleid meer en meer als principe naar voor geschoven. Bij internalisering van de externe kosten wordt rekening gehouden met alle sociale en milieukosten als gevolg van het vervoer.

Cette déclaration a été plus élaborée dans la feuille de route Benelux “Mobilité” établie le 5 mars 2018 par les ministres des transports du Benelux. La coopération en matière de transport et de mobilité est essentielle pour que la région reste accessible, durable et innovante.

Une meilleure utilisation des transports par le biais des chemins de fer et de la navigation fluviale ainsi qu’une amélioration de la fluidité de la circulation grâce aux systèmes de transport intelligents peuvent contribuer fortement à l’accessibilité et à la durabilité de la région. (<http://www.benelux.int/fr/nouvelles/les-ministres-des-transport-du-benelux-etablissent-une-vision-commune-sur-la-mobilite/>);

— L’objectif de l’Union européenne est de réaliser 30 % du transport de fret sur plus de 300 km par le recours à des modes de transport plus durables comme les chemins de fer ou les voies navigables d’ici à 2030. Ce taux devra passer à 50 % en 2050;

— Le Parlement européen a approuvé, le 19 janvier 2017, une résolution relative à la logistique dans l’Union européenne et au transport multimodal dans les corridors RTE-T (Réseaux transeuropéens de transport - 2015/2348(INI)). Les parlementaires européens y soulignent que l’introduction du système ERTMS sur les corridors européens est nécessaire pour soutenir le développement du transport de marchandises par rail;

— L’utilisation optimale de différents modes de transport avec, en particulier, le transfert modal du transport de marchandises de la route vers le chemin de fer dans le cadre de la mobilité durable, est une priorité de plusieurs gouvernements dans le Benelux;

— Le Parlement Benelux a réalisé plusieurs visites d’étude, qui ont permis de mettre en évidence les opportunités et les obstacles dans le déploiement du transport de marchandises par voie ferroviaire;

— L’internalisation des coûts externes prend en compte l’ensemble des effets sociaux et environnementaux liés au transport. Elle vise de même à faire prendre conscience aux usagers des nuisances qu’ils génèrent lors des déplacements.



Internalisering moet ook de gebruiker bewust maken van de overlast die zijn verplaatsingspatroon veroorzaakt. Internalisering van externe kosten leidt tot een efficiënter gebruik van de infrastructuur en een vermindering van de nadelige secundaire effecten zoals lawaaihinder, files, ongevallen, gevolgen voor het klimaat en de gezondheid. Op grond van het principe van de vervuiler-betaler zorgt internalisering ervoor dat de vervuiler en niet de gehele gemeenschap hiervoor betaalt;

#### STELT VAST

— dat de commissie Financiën en Mobiliteit van het Beneluxparlement zich sinds het Beneluxrapport 2016 inzake vrachtvervoer veelvuldig over dit dossier heeft gebogen;

— dat de commissie Financiën en Mobiliteit van het Beneluxparlement op 20 februari 2017 een werkbezoek bracht aan het bedrijf Lineas (vroeger B Logistics), een onderneming die in de Antwerpse haven actief is in de sector van het vrachtvervoer per spoor, om de *modal shift* naar spoorwegvervoer te bestuderen. Tijdens dit bezoek kwam duidelijk naar voren dat vrachtvervoer per spoor niet alleen als een valabel, maar ook als een beter alternatief voor het vervoer per vrachtwagen moet worden beschouwd en dat het daarom ondersteuning en promotie verdient;

— dat de commissie Financiën en Mobiliteit van het Beneluxparlement op 12 mei 2017 een hoorzitting organiseerde met vertegenwoordigers van Infrabel (de heren Emmanuel Thiry, *Head of Capacity Allocation*, en Michel Geubelle, *Manager Corridor Management*) en van ProRail (de heren Justus Hartkamp, hoofd Internationale Zaken, en Erik-Jan Koning, adviseur Internationale Zaken), om eerst de huidige situatie inzake spoorwegvervoer beter te leren kennen;

— dat de commissie Financiën en Mobiliteit van het Beneluxparlement vervolgens op 9 oktober 2017 en op 27 oktober 2017 een werkbezoek bracht aan de haven van Rotterdam en de terminal van Bettembourg, waarin duidelijk werd aangetoond dat goederenvervoer per spoor veel mogelijkheden biedt en een duurzaam alternatief is, maar ook nog kampt met uitdagingen. Zo is er bijvoorbeeld

L'internalisation des coûts externes conduit à l'utilisation plus efficace des infrastructures et réduit les effets secondaires négatifs tels que le bruit, la congestion, les accidents, les impacts sur le climat et sur la santé. Elle assure que le pollueur et non la collectivité paie selon le principe du pollueur-payeur;

#### CONSTATE

— que la commission Finances et Mobilité du Parlement Benelux s'est abondamment penchée sur ce dossier depuis le rapport Benelux 2016 sur le transport de marchandises;

— que la commission Finances et Mobilité du Parlement Benelux a effectué le 20 février 2017 une visite de travail à l'entreprise Lineas (autrefois B Logistics), une entreprise active dans le port d'Anvers dans le secteur du transport de marchandises par chemin de fer, afin d'étudier le transfert modal en faveur du transport par rail. Au cours de cette visite, il est clairement apparu que le transport de fret par chemin de fer doit être considéré non seulement comme une alternative valable mais même meilleure pour le transport de marchandises que le camion ou le bateau et qu'il mérite à ce titre d'être soutenu et promu;

— que la commission Finances et Mobilité du Parlement Benelux a organisé le 12 mai 2017 une audition avec des représentants d'Infrabel (MM. Emmanuel Thiry, *Head of Capacity Allocation*, et Michel Geubelle, *Manager Corridor Management*) et de ProRail (MM. Justus Hartkamp, chef Affaires Internationales, et Erik-Jan Koning, conseiller Affaires Internationales) pour mieux appréhender dans un premier temps la situation actuelle en matière de transport ferroviaire;

— que la commission Finances et Mobilité du Parlement Benelux a ensuite effectué les 9 octobre 2017 et 27 octobre 2017 des visites de travail au port de Rotterdam et au terminal de Bettembourg. Il a été clairement montré à cette occasion que le transport de fret par chemin de fer offre de nombreuses possibilités et constitue une alternative durable, même s'il reste confronté à des défis.



duidelijk nood aan optimale interoperabiliteit, aan een harmonisering van de uitrol van ERTMS en aan een uitbreiding van de capaciteit; spoor is een essentiële vervoersmodus die veel opportuniteiten biedt;

— dat de commissie Financiën en Mobiliteit van het Beneluxparlement ter afronding op 26 januari 2018 opnieuw een hoorzitting organiseerde met de vertegenwoordigers van de spoorweginfrastructuurbeheerders van Nederland, België en Luxemburg om de pijnpunten binnen het spoorwegvervoer bloot te leggen;

— dat goederenvervoer cruciaal is voor de concurrentiepositie en de groei van de havens, de industriële clusters en de handel binnen de Benelux;

— dat er nog veel groeiruinimte is voor goederenvervoer per spoor binnen de Benelux en het spoor als valabel duurzaam alternatief voor vervoer per vrachtwagen beschouwd kan worden;

— dat goederenvervoer voor 85 % grensoverschrijdend is en het Europees spoornet verder zal worden uitgebouwd door het Europees TEN-T beleid en de ontwikkeling van multimodale corridors;

— dat tijdens de hoorzittingen en werkbezoeken duidelijk werd dat er eensgezindheid bestaat over de wenselijkheid van de bevordering van het vrachtvervoer per spoor en dat de centrale vraag die door de commissies beantwoord moet worden, dan ook luidt: waarom gebeurt er vandaag niet meer vrachtvervoer over het spoor?;

#### VERZOEKT DE REGERINGEN

— de aanbevelingen die uit het onderzoek van de commissie Financiën en Mobiliteit rond vrachtvervoer per spoor naar voren kwamen tijdens werkbezoeken, hoorzittingen en besprekingen in commissie over te nemen en op die manier de geïdentificeerde knelpunten voor goederenvervoer per spoor weg te werken:

1) Er is nood aan harmonisatie en vereenvoudiging van regelgeving. Gebrek aan harmonisatie

Ainsi, il y a un besoin manifeste d'interopérabilité optimale, d'harmonisation du déploiement du système ERTMS et d'extension de la capacité; le chemin de fer est un mode de transport essentiel qui renferme de nombreuses possibilités;

— qu'enfin, la commission Finances et Mobilité du Parlement Benelux a encore organisé le 26 janvier 2018 une audition avec des représentants des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire des Pays-Bas, de Belgique et du Luxembourg pour mettre en évidence les lacunes dans le transport ferroviaire;

— que le transport de marchandises est essentiel pour la compétitivité et la croissance des ports, des clusters industriels et du commerce au sein du Benelux;

— qu'il reste une importante marge de croissance pour le transport de marchandises par chemin de fer dans le Benelux et que le rail peut être considéré comme une alternative durable valable au transport par camion ou bateau;

— que le transport de marchandises est transfrontalier à 85 % et que le réseau ferroviaire européen continuera à être développé avec la politique relative aux corridors RTE-T et le développement de corridors multimodaux;

— qu'il est clairement apparu lors des auditions et des visites de travail que l'opportunité de promouvoir le transport de fret par chemin de fer fait l'unanimité et que la question centrale à laquelle doivent répondre les commissions est donc: pourquoi ne transporte-t-on pas davantage de marchandises par le rail aujourd'hui?;

#### DEMANDE AUX GOUVERNEMENTS

— de reprendre les recommandations issues des études consacrées (visites de travail, auditions et discussions en commissions) par la commission Finances et Mobilité au transport de marchandises par chemin de fer et d'ainsi lever les entraves au transport de marchandises par chemin de fer qui ont été identifiées:

1) Il faut harmoniser et simplifier la réglementation. L'absence d'harmonisation est par définition

is bij uitstek een probleem voor het goederenvervoer, waarvan 85 % grensoverschrijdend is. De Europese Commissie heeft daarom terecht verschillende spoorwegpakketten gelanceerd, die geleidelijk tot verbetering leiden. Een belangrijk project is het automatische beveiligingssysteem ERTMS, dat nog stabiel en uniform moet worden;

2) Er is nood aan een geharmoniseerde uitrol van ERTMS: Belgische treinen werden uitgerust met een versie van het automatisch treinbeveiligingssysteem ERTMS die niet compatibel was met de versie van ERTMS waarmee de Nederlandse sporen zijn uitgerust, waardoor het rollend materieel van de NMBS niet op Nederlands grondgebied en vice versa kon worden ingezet zonder bijkomende installaties die duur en tijdrovend zijn. Een gelijkaardige vaststelling kan worden gemaakt met betrekking tot Luxemburg. Die evolutie heeft een negatieve impact op de bevordering van een *modal shift* van goederenvervoer ten gunste van het spoor. Betere coördinatie is nodig. Een van de fundamentele problemen is het gebrek aan afstemming en integratie inzake de uitrol van automatische beveiligingssystemen. Door de regelgeving te harmoniseren, kan de interoperabiliteit verbeteren;

3) Er moet een *level playing field* worden gecreëerd binnen de Benelux. Cruciaal daarbij is een veel grotere internalisering van de externe kosten van alle transportmodi. Zo dragen de trucks en de binnenvaart respectievelijk slechts 19 en 16 % van hun externe kosten tegenover 98 % voor het spoorvrachtvervoer. Daarnaast is het noodzakelijk om te vermijden dat vrachtvervoer over het spoor duurder wordt door een verhoging van de prijs van de toegang tot de rijpaden, de *access charges* of andere administratieve toeslagen. Ook alle andere elementen die voor kostenverschillen tussen verschillende modi zorgen, zoals hogere kosten voor opleiding en een verschillende fiscale behandeling van energieverbruik, moeten worden weggewerkt;

un problème qui concerne le transport de marchandises, lequel est transfrontalier à 85 %. La Commission européenne a dès lors lancé à juste titre différents paquets ferroviaires qui induisent progressivement des améliorations. Le système automatique de sécurité ERTMS, qui doit encore être rendu plus stable et plus uniforme, constitue un projet important;

2) Une harmonisation du déploiement du système ERTMS est nécessaire: les trains belges ont été équipés d'une version du système de sécurité automatique ERTMS qui n'était pas compatible avec la version d'ERTMS avec laquelle les voies ferrées néerlandaises ont été équipées, de sorte que le matériel roulant de la SNCB ne pouvait pas être utilisé sur le territoire néerlandais, et inversement, sans l'installation onéreuse et longue d'équipements supplémentaires. Une constatation similaire peut être faite en ce qui concerne le Luxembourg. Cette évolution a un impact négatif sur la promotion d'un transfert modal en faveur du chemin de fer pour le transport de marchandises. Il faut une meilleure coordination. L'un des problèmes fondamentaux est le manque d'harmonisation et d'intégration dans le déploiement de systèmes de sécurité automatiques. L'harmonisation de la réglementation peut permettre d'améliorer l'interopérabilité;

3) Il faut créer un *level playing field* dans le Benelux. Une internalisation beaucoup plus large des coûts externes de l'ensemble des modes de transport est cruciale à cet égard. Ainsi, les camions et la navigation fluviale ne supportent respectivement que 19 et 16 % de leurs coûts externes, contre 98 % pour le transport ferroviaire. Il faut par ailleurs éviter que le transport de fret par chemin de fer ne soit rendu plus onéreux par une augmentation du prix d'accès aux sillons, des *access charges* ou autres suppléments administratifs. Il faut supprimer tous les éléments qui génèrent des différences de coût entre les modes de transport, comme le coût plus élevé des formations et un traitement fiscal différent de la consommation d'énergie;

4) Daarnaast moeten de Benelux-ministers op Europees niveau pleiten voor een Europees *level playing field*;

5) Infrastructuurmanagement dient per corridor op een efficiëntere wijze te worden georganiseerd. De noden van de klanten moeten het uitgangspunt worden;

6) De verschillen in heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur moeten worden weggewerkt door een harmonisatie van de berekeningsmethodes. Daarnaast moet er ook een strikt tijdspad worden opgelegd in de hele Europese Unie. Ook financiële scheeftrekkingen tussen de drie landen moeten weggewerkt worden zodat er geen ongelijkheid is op dit gebied. Momenteel worden bijvoorbeeld de ERTMS on board units enkel gesubsidieerd in Nederland;

— van het goederenvervoer per spoor een prioriteit te maken en vanuit het spoorwegbeleid te focussen op de noden van de klant. Projecten die hierop inzetten, moeten worden ondersteund en gepromoot;

— verbetering van communicatie, coördinatie en gegevensuitwisseling tussen de landen van de Benelux. Belangrijk hierbij is de verdere digitalisering van het goederenvervoer, die de samenwerking kan vergemakkelijken. Omdat goederenvervoer per spoor meestal grensoverschrijdend is, is systematisch overleg nodig. Op deze manier kan de samenwerking tussen de drie landen worden versterkt inzake spoorbeheer;

— in te zetten op een snelle realisatie van het gedeelte van het TEN-T netwerk op het grondgebied van de Benelux;

— de vereisten en procedures voor de homologatie van rollend materieel te verduidelijken en te harmoniseren;

— *bottlenecks* op de corridors aan te pakken;

— de uitwisseling van *best practices* tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegoperatoren binnen de Benelux op het vlak van duurzaamheid,

4) Les ministres du Benelux doivent par ailleurs plaider pour un *level playing field* européen;

5) Le management de l'infrastructure doit être organisé plus efficacement par corridor. Les besoins de la clientèle doivent constituer le point de départ;

6) En matière de fiscalité, il faut éliminer les différences au niveau des prélèvements pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire par une harmonisation des méthodes de de calcul. Il convient également d'imposer un calendrier strict dans l'ensemble de l'Union européenne. Il faut aussi mettre un terme aux distorsions financières entre les trois pays pour éviter les inégalités dans ce domaine. Actuellement, par exemple, les unités ERTMS embarquées ne sont subventionnées qu'aux Pays-Bas;

— de faire du transport de marchandises par chemin de fer une priorité et de revoir la politique ferroviaire. Les besoins de la clientèle doivent servir de point de départ. Il convient de soutenir et de promouvoir les projets qui misent sur ces aspects;

— d'œuvrer à l'amélioration de la communication, de la coordination et de l'échange de données entre les pays du Benelux. La poursuite de la numérisation du transport de marchandises, de nature à faciliter la coopération, est importante à cet égard. Le transport de marchandises par rail étant le plus souvent transfrontalier, il faut une concertation systématique. La coopération entre les trois pays concernant la gestion des chemins de fer pourra ainsi être renforcée;

— de miser sur la réalisation rapide de la partie du réseau RTE-T sur le territoire du Benelux;

— de préciser et d'harmoniser les exigences et les procédures pour l'homologation de matériel roulant;

— de s'attaquer aux goulets d'étranglement sur les corridors;

— de stimuler l'échange de bonnes pratiques entre les gestionnaires de l'infrastructure et les opérateurs ferroviaires dans le Benelux dans le

zoals *eco-driving* en “groene golven”, te stimuleren en vormen van structurele samenwerking tussen die infrastructuurbeheerders en spoorwegoperatoren te ontwikkelen.

domaine de la durabilité, comme *l'eco-driving* et les “ondes vertes”, et de développer des formes coopération structurelle entre ces gestionnaires de l'infrastructure et ces opérateurs ferroviaires.