

**BENELUX  
INTERPARLEMENTAIRE  
ASSEMBLEE**

---

25 juni 2018

AANBEVELING

**met betrekking tot de bevordering  
van vrachtovervoer per spoor  
binnen de Benelux**

*(aangenomen ter  
plenaire vergadering van 16 juni 2018)*

**ASSEMBLÉE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUX**

---

25 juin 2018

RECOMMANDATION

**relative à relative à la stimulation du  
transport de marchandises par chemin de fer  
dans le Benelux**

*(adoptée en  
séance plénière du 16 juin 2018)*

De Assemblee,

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;

— 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;

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;

— 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;

— 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 voortrekkersrol 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.”

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;

— 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.”

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;

— 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. 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 vervuilerbetaler 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

— 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.

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

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 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 groeiruimte 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

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. 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

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 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

les commissions est donc: pourquoi ne transporte-t-on pas 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 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

voor opleiding en een verschillende fiscale behandeling van energieverbruik, moeten worden weggewerkt;

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 scheef-trekkingen 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 spoorwegaanpak 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 spoorwagoperatoren binnen de Benelux op het vlak van duurzaamheid, zoals eco-driving en “groene golven”, te stimuleren en vormen van structurele samenwerking tussen die infrastructuurbeheerders en spoorwagoperatoren te ontwikkelen.

le coût plus élevé des formations et un traitement fiscal différent de la consommation d'énergie;

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 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 domaine de la durabilité, comme l'eco-driving et les “ondes vertes”, et de développer des formes de coopération structurelle entre ces gestionnaires de l'infrastructure et ces opérateurs ferroviaires.