

**BENELUX  
INTERPARLEMENTAIRE  
ASSEMBLEE**

---

9 september 2019

**ANTWOORD**

**van het Comité van Ministers  
op de aanbeveling 899/2  
met betrekking tot de bevordering  
van vrachtvervoer per spoor  
binnen de Benelux**

**ASSEMBLÉE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUX**

---

9 septembre 2019

**RÉPONSE**

**du Comité de Ministres  
à la recommandation 899/2  
relative à la stimulation du transport  
de marchandises par chemin de fer  
dans le Benelux**

Het Benelux Comité van Ministers heeft met belangstelling kennis genomen van de aanbevelingen van uw Assemblee, welke het beleid van onze landen in dit domein ondersteunt. Hoewel het spoorwegdossier geen thema vormt dat wordt meegenomen in de jaarplannen van de Benelux Unie, werken onze drie landen hierover nauw samen. In die zin wensen de regeringen van onze drie landen u als volgt te informeren.

De Assemblee verzoekt de regeringen:

- 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;

Het verminderen van de nationale regels maakt deel uit van de tenuitvoerlegging van het vierde spoorwegpakket. Dit proces wordt aangestuurd door het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA). Er moet hierbij ook rekening worden gehouden met een aantal operationele belemmeringen (taal van treinbestuurders, eindseinen, reminformatieblad, ...). De regeringen van de Benelux-landen onderschrijven ook het belang van het automatische beveiligingssysteem ERTMS. Vanuit die optiek kijken zij ook met interesse uit naar het initiatief van de Europese Commissie "Program Support Action ERTMS" dat werd gepubliceerd op 14 juni 2018: "Invitation to tender no MOVE/B2/2018-439 – Support to the European Commission in the Deployment of ERTMS on Core and Comprehensive Networks: On-board and Infrastructure deployment strategies."

- 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

C'est avec intérêt que le Comité de Ministres Benelux a pris connaissance de la recommandation de votre Assemblée, qui appuie la politique de nos pays dans ce domaine. Bien que le dossier ferroviaire ne fasse pas partie des thèmes repris dans les plans annuels de l'Union Benelux, nos trois pays coopèrent étroitement en la matière. C'est en ce sens que les gouvernements de nos trois pays souhaitent vous informer de ce qui suit.

L'Assemblée adresse la requête suivante aux gouvernements:

- 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;

La réduction des règles nationales est un élément de la mise en œuvre du 4e paquet ferroviaire. Ce processus est piloté par l'agence ferroviaire européenne (ERA). Des obstacles opérationnels méritent aussi d'être pris en compte (langue des conducteurs, signaux de queue, feuille d'information sur le freinage...). Les gouvernements des pays du Benelux souscrivent également à l'importance du système automatique de sécurité ERTMS. Dans cette optique, ils s'intéressent aussi à l'initiative de la Commission européenne "Program Support Action ERTMS" publiée le 14 juin 2018: "Invitation to tender no MOVE/B2/2018-439 – Support to the European Commission in the Deployment of ERTMS on Core and Comprehensive Networks: On-board and Infrastructure deployment strategies."

- 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

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;

Er is een Europees Deployment Plan ERTMS van 2017 waarin de data van uitrol van de spoorgoederencorridors zijn opgenomen. De uitrol van ERTMS in de Benelux is gebaseerd op verschillende parameters. Het ontbreken van stabiele specificaties heeft geleid tot de opkomst van verschillende versies die niet noodzakelijk retro-compatibel zijn of compatibel met elkaar. De publicatie van de specificaties van ERTMS baseline 3 vormt een eerste antwoord op de vraag naar de compatibiliteit tussen rollend materieel en infrastructuur. De fabrikanten zullen niet voor eind 2019 klaar zijn voor de uitrol van on board units compatibel met baseline 3 ten behoeve van het rollend materieel.

De regeringen van de Benelux-landen ondersteunen de geharmoniseerde uitrol van ERTMS en steunen daarbij ook het European Deployment Plan en het actieplan daartoe van de Europese Commissie van november 2017. Van belang daarbij is dat in het kader van de ombouw van de Nederlandse spoorgoederenlocomotieven waarvoor de Europese Unie (CEF) subsidie verleent, momenteel in nauwe samenwerking met het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) de geharmoniseerde eisen voor die ombouw (inclusief nationale eisen van België, Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië) worden gedefinieerd, dit voorafgaande aan het aanbesteden van de opdrachten.

- 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

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 ;

Il existe un plan de déploiement de l'ERTMS, datant de 2017, qui reprend les données de déploiement des corridors de fret ferroviaire. Le déploiement de l'ERTMS au Benelux relève de plusieurs paramètres. L'absence de spécifications stables a conduit à l'émergence d'une diversité de versions qui ne sont pas nécessairement rétrocompatibles ou compatibles entre elles. La publication des spécifications de la baseline 3 de l'ERTMS est une première réponse quant à la compatibilité entre le matériel roulant et l'infrastructure. Les équipementiers ne seront pas prêts pour le déploiement d'unités embarquées compatibles avec la baseline 3 au profit du matériel roulant avant la fin 2019.

Les gouvernements des pays du Benelux soutiennent le déploiement harmonisé de l'ERTMS ainsi que le plan européen de déploiement et le plan d'action afférent de la Commission européenne de novembre 2017. Il faut savoir à cet égard que, dans le cadre de la conversion des locomotives néerlandaises affectées au transport de marchandises, qui bénéficie d'une subvention européenne (MIE), une coopération étroite est actuellement à l'œuvre avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) en vue de définir les exigences harmonisées pour cette conversion (incluant les exigences nationales belges, néerlandaises, allemandes, suisses et italiennes), et ce, avant le lancement de l'appel d'offres.

- 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

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;

- Daarnaast moeten de Benelux-ministers op Europees niveau pleiten voor een Europees level playing field.

De modal shift naar het spoor kan inderdaad alleen worden bereikt door de externe kosten van het wegvervoer te internaliseren.

Met de verlaging van de gebruiksvergoeding tot hetzelfde niveau als de buurlanden kan het goederenvervoer per spoor worden gestimuleerd. Toch moet de kostprijs van de treinpaden in verband worden gebracht met de Europese regelgeving ten aanzien van doorbelaste kosten van de infrastructuur en de financieringsmechanismen van de infrastructuurbeheerders, mechanismen die van land tot land verschillen. Zo heeft de Nederlandse Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat uiteindelijk kunnen voorstellen om, deel uitmakend van het geheel van maatregelen, de gebruiksvergoeding spoorvervoer voor de periode 2019-2023 tijdelijk te verlagen.

Het stimulerende effect van de verlaging van de kostprijs van de treinpaden voor het goederenvervoer per spoor zou tevens in verband moeten worden gebracht met andere maatregelen ten gunste van het vrachtvervoer, zoals de investeringen in infrastructuur of de overheidssteun. In dit kader wensen de regeringen van de Benelux-landen de nadruk te leggen op de reeds gedane en nog geplande investeringen ten behoeve van het goederenvervoer per spoor. Zo zijn er in België werken uitgevoerd om treinen van 740m op het kernnetwerk van het TEN-T te laten rijden. De Belgische terminals zullen ook treinen van deze lengte kunnen ontvangen. Sommige baanvakken van het Belgische netwerk zijn overigens op 3 of 4 sporen gebracht teneinde de vervoerscapaciteit voor het vrachtvervoer te verhogen. In Nederland vormt de Betuweroute, die specifiek voor het goederenvervoer bestemd is, ook een belangrijk voorbeeld van investeringen in infrastructuur.

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 cout entre les modes de transport, comme le cout plus élevé des formations et un traitement fiscal différent de la consommation d'énergie;

- Les ministres du Benelux doivent par ailleurs plaider pour un level playing field européen;

Le report modal au profit du rail ne peut effectivement s'opérer que par l'internalisation des couts externes du transport par route.

La diminution de la redevance d'utilisation au même niveau que les pays voisins permet de stimuler le transport ferroviaire de fret. Cependant, le cout des sillons doit être mis en rapport avec la réglementation européenne concernant la répercussion des couts de l'infrastructure et les mécanismes de financement des gestionnaires d'infrastructure, mécanismes qui varient d'un État à l'autre. Ainsi le secrétaire d'État néerlandais à l'Infrastructure et aux Voies hydrauliques a enfin pu proposer, comme élément faisant partie d'un ensemble de mesures, de baisser temporairement la redevance d'utilisation pour la période 2019-2023.

L'effet incitatif de la réduction des couts des sillons pour le transport ferroviaire de fret devrait également être mis en rapport avec d'autres mesures en faveur du fret, telles que les investissements en infrastructure ou les aides publiques. À cet égard, les gouvernements des pays Benelux souhaitent mettre l'accent sur les investissements réalisés et planifiés en faveur du fret ferroviaire. Ainsi, des travaux ont été réalisés en Belgique pour permettre la circulation de trains de 740 m sur le réseau central du RTE-T. Les terminaux belges pourront également accueillir des trains de cette taille. Certains tronçons du réseau belge sont par ailleurs mis à 3 ou 4 voies afin d'accroître la capacité pour le fret. Aux Pays-Bas, la ligne de la Betuwe dédiée au fret constitue aussi un exemple significatif d'investissement en matière d'infrastructure.

- Infrastructuurmanagement dient per corridor op een efficiëntere wijze te worden georganiseerd. De noden van de klanten moeten het uitgangspunt worden;

De regeringen van de Benelux-landen zouden er willen op wijzen dat het juridisch kader voor corridors voor het goederenvervoer per spoor, reeds voorziet in de verplichting voor de betrokken infrastructuurbeheerders om zich op elkaar af te stemmen op dit gebied.

Dit juridisch kader voorziet ook in een adequate raadpleging van de noden van klanten.

Bovendien kan eveneens verwezen worden naar de ministeriële verklaring van Leipzig van 23 mei 2018 over internationaal crisismanagement (contingency measures) in de spoorgoederencorridors.

De verklaring is ondertekend door de ministers van de spoorgoederencorridors Rhine-Alpine en North Sea Mediterranean te weten België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland en Zwitserland, mede in aanwezigheid van de Europese Commissie. De verklaring geeft een overzicht van maatregelen om de impact van eventuele toekomstige verstoringen beter te beheersen.

- 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 tijdpad 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;

De elementen in deze aanbeveling zijn van verschillende financiële aard.

Elke lidstaat heeft binnen de Europese richtlijnen en binnen het staatssteunkader een zekere vrijheid tot inrichten van het financiële raamwerk. In Europees verband dienen alle lidstaten vanaf 2019 te voldoen aan Europese regelgeving ten aanzien van de doorberekening van de directe kosten in de gebruiksvergoeding, uitvoeringsverordening (EU)

- Le management de l'infrastructure doit être organisé plus efficacement par corridor. Les besoins de la clientèle doivent constituer le point de départ;

Les gouvernements des pays Benelux voudraient mentionner le fait que le cadre juridique des corridors de fret ferroviaire prévoit déjà l'obligation faite aux gestionnaires d'infrastructure concernés de se coordonner en ce domaine.

Ce cadre juridique prévoit également une consultation adéquate des besoins des clients.

En outre, il peut également être fait référence à la déclaration ministérielle de Leipzig du 23 mai 2018 sur la gestion internationale de crise (contingency measures) dans les corridors de fret ferroviaire de marchandises.

Cette déclaration a été signée par les ministres des pays riverains des corridors de fret ferroviaire Rhin-Alpes et Mer du Nord-Méditerranée, à savoir la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse, en présence de la Commission européenne. Elle donne un aperçu des mesures susceptibles de mieux maîtriser l'impact d'éventuelles perturbations futures.

- 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;

Les éléments contenus dans cette recommandation relèvent d'ordres financiers différents.

Chaque État membre dispose d'une certaine liberté pour établir le cadre financier dans les limites des directives européennes et des aides d'État. Dans le cadre européen, tous les États membres doivent satisfaire au règlement européen concernant le calcul d'une redevance fondée sur les coûts directs, règlement d'exécution (UE) 2015/909.

2015/909. Evenwel kan worden geconstateerd dat, ondanks deze regelgeving, er nog grote verschillen tussen de lidstaten zijn in de wijze van berekening van de gebruiksvergoeding, wat tot uitdrukking komt in het niveau van de gebruiksvergoedingen in de verschillende lidstaten.

Het vraagstuk van de subsidiëring van de uitrol van ETCS BL3-on board units door Nederland komt ook in andere lidstaten aan bod. De Europese Commissie wil dit soort initiatieven algemene ingang doen vinden via cofinancieringsmechanismen. Dit soort initiatieven is van een andere orde dan die van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

- 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;

De regeringen van de Benelux-landen verwijzen hiervoor naar hetgeen hierboven werd toegelicht onder de aanbevelingen m.b.t. het *level playing field*. Er mag geen afbreuk worden gedaan aan het reizigersvervoer gezien de grote milieu- en sociaaleconomische impact. Het spoorwegbeleid moet dus alomvattend zijn om ervoor te zorgen dat deze beide aspecten het gezamenlijk goed doen.

Al deze investeringen, die volledig in lijn zijn met de ontwikkeling van TEN-T, zullen de interoperabiliteit, de veiligheid en het concurrentievermogen van het goederenvervoer per spoor verbeteren.

- 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;

On peut néanmoins constater que, malgré cette réglementation, il existe encore d'importantes différences entre les États membres quant au mode de calcul des redevances, ce qui se reflète dans la hauteur des redevances dans les différents États membres.

La question de la subvention du déploiement d'unités embarquées ETCS BL3 par les Pays-Bas se pose également dans d'autres États. La Commission européenne souhaite généraliser ce type d'initiative via des mécanismes de cofinancement. Ce type d'initiative relève d'un autre registre que celui des prélèvements pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

- 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;

À cet égard, les gouvernements des pays Benelux renvoient à ce qui a été dit concernant le *level playing field*. On ne peut nuire au transport de voyageurs étant donné son impact environnemental et socioéconomique important. La politique ferroviaire doit donc être globale afin de faire prospérer ces deux aspects conjointement.

L'ensemble de ces investissements, qui s'inscrivent pleinement dans le développement du RTE-T, permettront d'améliorer l'interopérabilité, la sécurité et la compétitivité du transport ferroviaire de marchandise.

- 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 regeringen van de Benelux-landen ondersteunen deze aanbeveling en wijzen erop dat overleg tussen onze landen regelmatig plaatsvindt. Een concreet gevolg van dit overleg is terug te vinden in de verklaring van Rotterdam dat de transportministers in juni 2016 ondertekend hebben (zie hierboven).

- in te zetten op een snelle realisatie van het gedeelte van het TEN-T netwerk op het grondgebied van de Benelux;

Hierbij is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen het kernnetwerk en het uitgebreide TEN-T netwerk. Er kan verwezen worden naar de TEN-T werkplannen van de Europese coördinatoren. De Benelux-landen geven daarbij waar mogelijk prioriteit aan de belangrijkste internationale assen (goederencorridors, ...) die deel uitmaken van het centrale TEN-T netwerk en zijn ingevolge de TEN-T verordening 1315/2013/EC gebonden aan de realisatie van sleutelparameters op de kerncorridors, bijvoorbeeld voor het faciliteren van 740m lange treinen.

- de vereisten en procedures voor de homologatie van rollend materieel te verduidelijken en te harmoniseren;

Het gaat hier om de implementatie en toepassing van de technische pijler van het 4e spoorpakket. Vanaf 2019 is het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) verantwoordelijk voor de toelating van materiaal dat internationaal wordt ingezet. Voor België zal deze taak vanaf 2020 door het ERA verzekerd worden. Het is dus van belang om de transitieperiode tussen 2019 en 2020 goed te organiseren voor aanvragen betreffende het nieuwe materieel in de Benelux. Het ERA wordt dan de instantie voor internationale toelatingen voor het materieel, in samenwerking met de nationale veiligheidsinstanties bevoegd voor het spoor. In het rapport van de Europese Commissie van september 2018 wordt de stand van zaken van de voorbereiding geschetst (COM(2018)623).

- bottlenecks op de corridors aan te pakken;

De Europese spoorgoederencorridors zijn verplicht projecten te identificeren om knelpunten weg

Les gouvernements des pays Benelux appuient cette recommandation et soulignent que nos pays se concertent régulièrement. La déclaration de Rotterdam signée par les ministres des Transports en juin 2016 est un résultat concret de cette concertation (voir ci-dessus).

- de miser sur la réalisation rapide de la partie du réseau RTE-T sur le territoire du Benelux;

Il est important de faire la distinction entre le réseau central et le réseau RTE-T global. Il peut être fait référence aux projets RTE-T programmés par les coordonnateurs européens. Dans ce contexte, les pays Benelux accordent si possible une priorité aux grands axes internationaux (corridors de fret...) qui font partie du réseau central du RTE-T et sont liés, en vertu du règlement RTE-T 1315/2013/CE, à la réalisation de paramètres clés sur les corridors centraux, par exemple pour faciliter le passage de trains de 740 m de long.

- de préciser et d'harmoniser les exigences et les procédures pour l'homologation de matériel roulant;

Il s'agit ici de la mise en œuvre et de l'application du pilier technique du 4e paquet ferroviaire. À partir de 2019, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) est en charge de l'autorisation du matériel utilisé à l'international. Cette mission sera assurée par l'ERA pour la Belgique à partir de 2020. La période de transition entre 2019 et 2020 méritera donc d'être convenablement organisée pour les demandes de nouveau matériel dans le Benelux. L'ERA deviendra alors l'instance responsable des autorisations internationales relatives au matériel, en collaboration avec les instances nationales compétentes pour la sécurité ferroviaire. Le rapport de la Commission européenne de septembre 2018 dresse l'état d'avancement des préparatifs (COM(2018)623).

- de s'attaquer aux goulets d'étranglement sur les corridors;

Les corridors ferroviaires européens ont l'obligation d'identifier les projets permettant de faire

te werken. Het is vervolgens aan de lidstaten om, op voorstel van de infrastructuurbeheerders, deze projecten op te nemen in het implementatieplan van de corridor. Diezelfde lidstaten moeten dan zelf, of via hun infrastructuurbeheerder, zorgen voor de financiering van deze projecten en de goede uitvoering ervan. Dit impliceert het rekening houden met de aanbevelingen m.b.t. het level playing field, de prioriteit die vanuit de politiek aan het goederenvervoer per spoor wordt gegeven en de totstandbrenging van het TEN-T netwerk.

De studies van de Europese coördinatoren van de TEN-T corridors hebben het mogelijk gemaakt de knelpunten op hun respectieve corridors in kaart te brengen. De regeringen van de Benelux-landen herinneren er in dit verband aan dat belangrijke investeringen zijn gedaan om deze knelpunten weg te werken, met name in de buurt van zeehavens, zoals het geval is in Zeebrugge.

- de uitwisseling van best practices tussen infrastructuurbeheerders en spoorwegoperatoren binnen de Benelux op het vlak van duurzaamheid, zoals ecodriving en “groene golven”, te stimuleren en vormen van structurele samenwerking tussen die infrastructuurbeheerders en spoorwegoperatoren te ontwikkelen.

Samenwerking vindt nu reeds plaats in de spoorgoederencorridors en op Europees niveau tussen de infrastructuurbeheerder bijvoorbeeld binnen RailNetEurope. Op vlak van samenwerking op het gebied van innovatie is het Europese initiatief Shift2Rail van groot belang. Er is dan ook momenteel geen nood om een nieuw overlegplatform tussen onze landen op te zetten.

-----

sauter les goulets d'étranglement. Il revient ensuite aux États, sur proposition des gestionnaires d'infrastructure, d'intégrer ces projets dans le plan de mise en œuvre du corridor. Ces mêmes États doivent ensuite, ou via leur gestionnaire d'infrastructure, s'assurer du financement de ces projets et de leur bonne exécution. Ceci inclut la prise en compte des recommandations sur le level playing field, sur la priorité politique accordée au fret ferroviaire et sur la réalisation du réseau RTE-T.

Les études réalisées par les coordonnateurs européens des corridors RTE-T ont permis d'identifier les goulets d'étranglement situés sur leurs corridors respectifs. Les gouvernements des pays du Benelux rappellent à ce titre que des investissements importants sont en cours pour supprimer ces goulets d'étranglement, notamment à proximité des ports maritimes comme c'est le cas à Zeebrugge.

- 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 coopération structurelle entre ces gestionnaires de l'infrastructure et ces opérateurs ferroviaires.

La coopération est déjà d'actualité dans les corridors ferroviaires de fret et, à l'échelle européenne, entre les gestionnaires d'infrastructures, par exemple au sein de RailNetEurope. Pour la coopération en matière d'innovation, l'initiative européenne Shift2Rail revêt une grande importance. Pour l'instant, il n'est donc pas nécessaire de mettre en place une nouvelle plateforme de concertation entre nos pays.

-----