

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 18.10.2007
COM(2007) 608 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES
PARLEMENT**

Naar een spoorwag met voorrang voor goederenverkeer

{SEC(2007) 1322}
{SEC(2007) 1324}
{SEC(2007) 1325}

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

Naar een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer

1. DE CONTEXT

1.1 Goederenvervoer per spoor: laag marktaandeel maar toch kansen

Tussen 1995 en 2005 is het goederenvervoer met 2,8% per jaar gegroeid, wat sneller is dan de groei van het BNP over dezelfde periode. De vervoerstechnieken (infrastructuur en voertuigen) zijn sterk geëvolueerd. Dit geldt ook voor de aanpak van de bevrachters, die steeds veeleisender worden ten aanzien van de vervoerders. Het marktaandeel van het goederenvervoer per spoor is daarentegen gestaag gedaald in vergelijking met de andere vervoerswijzen en blijft sinds 2005 stabiel op ongeveer 10%¹, het laagste niveau sinds 1945 (zie bijlage I²).

Het goederenvervoer per spoor wordt geconfronteerd met een aantal problemen die gedeeltelijk verklaren waarom deze vervoerswijze er niet in slaagt haar marktaandeel te vergroten. Deze problemen hebben vooral te maken met de betrouwbaarheid, de beschikbare capaciteit, het beheer van de informatie, de gemiddelde snelheid en de flexibiliteit van het goederenvervoer per spoor.

Desondanks dienen zich nieuwe kansen aan. Nu het goederenvervoer per spoor opengesteld is voor concurrentie, ontwikkelt zich in sommige lidstaten een nieuwe dynamiek, die wordt ondersteund door de groei van de handel, de congestie van het wegverkeer, de sterk gestegen olieprijs en de toenemende bezorgdheid om het milieu. Het containervervoer en het vervoer over lange afstand, twee marktsegmenten waarvoor het spoor over echte troeven beschikt, blijven groeien (zie bijlagen I en II).

1.2 De acties die de Gemeenschap al heeft ondernomen

Nu al ongeveer vijftien jaar voert de Europese Gemeenschap een beleid dat er op gericht is de spoorwegen een nieuwe impuls te geven. Daarbij is prioriteit verleend aan drie punten:

- de totstandbrenging van een Europese markt voor goederenvervoer. Dit doel is bereikt dankzij het eerste³ en tweede⁴ spoorwegpakket. De geleidelijke openstelling van de markt voor goederenvervoer per spoor, die sinds januari 2007 voltooid is, ging gepaard met herstructureringen van de traditionele spoorwegbedrijven. De kosten van het

¹ EU-25, in termen van prestatie (ton.km).

² De bijlagen zijn bijeengebracht in het werkdocument van de diensten van de Commissie "Bijlage bij de Mededeling 'Naar een spoorwegnet voor goederenvervoer'".

³ Richtlijnen 2001/12, 2001/13 en 2001/14 van 26 februari 2001. Zie het verslag over de tenuitvoerlegging van het eerste pakket - COM(2006) 189 van 3 mei 2006.

⁴ Richtlijnen 2004/49/EG, 2004/50/EG, 2004/51/EG en Verordening 881/2004/EG van 29 april 2004.

goederenvervoer per spoor zijn tussen 2001 en 2004 met 2% per jaar gedaald en de tarieven voor deze vervoerswijze zijn over dezelfde periode met 3% per jaar afgenomen⁵;

- de totstandbrenging van technische interoperabiliteit en de opstelling van gemeenschappelijke veiligheidsregels. In dit kader passen ook de recente initiatieven betreffende het Europees rijbewijs voor treinbestuurders en het eind 2006 door de Commissie gedane voorstel betreffende de wederzijdse aanvaarding van rollend materieel;
- de afbakening van een spoorwegnet in het kader van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-V). Via de TEN-V-fondsen is financiële steun verleend aan tal van spoorwegprojecten. In het kader van het TEN-V is de Commissie ook van start gegaan met de ontwikkeling van het *European Rail Traffic Management System* (ERTMS), het gemeenschappelijk controle-, beheer- en signalisatiesysteem, dat de nationale systemen zal vervangen. De Gemeenschap verleent ook aanzienlijke financiële steun aan de spoorwegsector via het cohesiebeleid.

Deze initiatieven hebben nog niet de verhoopte resultaten opgeleverd. De lidstaten hebben de Europese spoorwegregelgeving nog niet volledig ten uitvoer gelegd. De vooruitgang inzake interoperabiliteit verloopt traag en de problemen aan de grenzen blijven bestaan. Bepaalde belangrijke obstakels voor de kwaliteit van het goederenvervoer per spoor zijn dus nog steeds niet uit de weg geruimd. Volgens de UIRR heeft in 2006 slechts 53% van de treinen voor intermodaal⁶ rail-wegvervoer op tijd hun bestemming bereikt⁷.

Uit de analyse van de resultaten van de acties die de Gemeenschap heeft ondernomen, blijkt dat de balans positiever is op nationaal niveau dan op transnationaal niveau. De Unie is er met deze initiatieven nog niet in geslaagd de versnippering van de Europese spoorwegmarkt voldoende te doorbreken.

1.3 De beleidslijnen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid

Geïnspireerd door het streven naar een modal shift van de weg naar het spoor, voorziet het witboek over het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010 in de oprichting van "multimodale corridors met voorrang voor goederenverkeer". Bij de tussentijdse evaluatie van het witboek in 2006 is de nadruk gelegd op de ontwikkeling van comodaliteit, d.w.z. "een efficiënt gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten of een combinatie daarvan⁸" en is het project van een netwerk voor goederenvervoer per spoor weer opgenomen (zie bijlage III).

In haar mededeling van juni 2006 "Goederenlogistiek in Europa – sleutel tot duurzame mobiliteit"⁹, heeft de Commissie nogmaals herhaald dat maatregelen nodig zijn om een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer tot stand te brengen. De totstandbrenging van een dergelijk netwerk past bovendien in het proces voor de verwezenlijking van een interne markt, zoals vastgesteld in het Verdrag, en sluit aan bij de Lissabondoelstellingen van

⁵ CER, The Future of Rail Freight in Europe.

⁶ Het intermodaal vervoer vertegenwoordigt ongeveer 15% van het totale volume van het goederenvervoer per spoor.

⁷ De UIRR (Internationale Unie van gecombineerd railwegvervoer) tolereert een vertraging van maximaal 30 minuten.

⁸ Definitie van comodaliteit in de tussentijdse evaluatie van het witboek vervoer.

⁹ COM (2006) 336 def.

economische groei en werkgelegenheid. Het levert ook een bijdrage tot het beleid van duurzame ontwikkeling dat door de Europese autoriteiten wordt gevoerd.

2. DE DOELSTELLINGEN EN OPTIES VOOR EEN SPOORWEGNET MET VOORRANG VOOR GOEDERENVERKEER

2.1 Doel van deze mededeling: als onderdeel van het TEN-V een Europees spoorwegnet ontwikkelen waarop het goederenverkeer betrouwbaarder is en betere prestaties levert

Om mee te kunnen met het steeds efficiënter wordende wegvervoer moet het goederenvervoer per spoor competitiever worden, met name wat de kwaliteit betreft. Voor de klanten van de logistiekverleners betekent goede kwaliteit vooral een concurrerende reistijd, betrouwbaarheid en een capaciteit die is aangepast aan de behoeften. Om dit doel te verwezenlijken, moeten verscheidene elementen worden verenigd en moet worden gestreefd naar integratie van de operationele procedures en gecoördineerde processen over het hele grondgebied van de Unie. De beschikbaarheid van de infrastructuur is een ander element.

Het doel van deze mededeling is de oprichting te stimuleren van een Europees spoorwegnet dat een betere kwaliteit van de dienstverlening voor het goederenvervoer mogelijk maakt, met name wat de reistijd, betrouwbaarheid en capaciteit betreft. De verbetering van de dienstverlening langs dit netwerk zal een positieve impact hebben op alle marktsegmenten van het goederenvervoer, inclusief het vervoer van afzonderlijke wagons. Deze doelstelling maakt deel uit van een reeks initiatieven die de Commissie neemt om de kwaliteit van het goederenvervoer per spoor in Europa te verbeteren. Na de weigering van het voorstel voor een verordening dat de Commissie in het kader van het derde spoorwegpakket heeft gedaan, heeft zij de geboekte vooruitgang op dit gebied nauwkeurig in de gaten gehouden en heeft zij zich voorgenomen eventuele nieuwe maatregelen voor te stellen die tot doel hebben de inspanningen van de sector te ondersteunen en aan te moedigen.

Dit netwerk is gebaseerd op de bestaande trans-Europese netwerken, waaronder het in Richtlijn 2001/12/EG beschreven goederennetwerk en op de corridors die als prioritair zijn aangemerkt voor de totstandbrenging van ERTMS of zijn gedefinieerd in het kader van de Europese onderzoeksprojecten (Eufranet, Trend, Reorient en New Opera). Onderstaande illustratie geeft een eerste overzicht van de corridors die in dit netwerk kunnen worden opgenomen.



INDICATIVE SCOPE for a RAIL FREIGHT-ORIENTED NETWORK



- Rail freight-oriented network
- Railway Trans-European Network as defined in Decision 884/2004
- Third countries

Cartography: DG TREN - 26/07/2007
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

2.2 De reeds genomen initiatieven voor de totstandbrenging van een Europees spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer

De bedrijven uit de sector en de lidstaten, soms aangemoedigd door de Commissie, hebben al diverse acties ondernomen om de internationale spoorwegcorridors te ontwikkelen en zo het goederenverkeer in goede omstandigheden te laten verlopen of om het beleid van de infrastructuurbeheerders inzake de programmering van investeringen of de verbetering van het beheer van het internationale goederenverkeer te coördineren.

Enkele voorbeelden van dergelijke initiatieven (zie bijlage IV):

- de ontwikkeling van de interoperabiliteit, met name via de technische specificatie voor interoperabiliteit (TSI) "Exploitatie en verkeersbeheer", en van de TSI "Telematicatoepassingen voor het goederenverkeer"¹⁰, die tot doel heeft de informatie over het treinverkeer op het hele Europese continent te verbeteren;
- de invoering van Europtirails¹¹, waardoor gebruikers in verscheidene lidstaten in real time informatie krijgen over de positie van de treinen en over eventuele vertragingen;
- de oprichting van RailNetEurope (RNE)¹², dat internationale rijpaden aanbiedt aan zijn klanten en dat voor de meeste infrastructuurbeheerders een nuttig coördinatie-instrument is;
- de bouw van belangrijke infrastructuur van het TEN-V-netwerk, zoals de Betuwelijn;
- de oprichting van corridorstructuren door de lidstaten en infrastructuurbeheerders in het kader van de ontwikkeling van ERTMS langs zes Europese assen¹³ die belangrijk zijn voor het goederenvervoer. Dit initiatief, dat voor elke corridor gebaseerd is op een op ministerieel niveau ondertekende intentieverklaring, wordt ondersteund door een Europese coördinator die in opdracht van de Commissie werkt. De belangrijkste in deze mededeling voorgestelde maatregelen zijn op deze ervaring geïnspireerd.

Al deze acties dragen, parallel met het TEN-V-programma, op efficiënte wijze bij tot de verwezenlijking van een Europees spoorwegnetwerk met voorrang voor goederenverkeer. De Commissie wenst deze acties te begeleiden en aan te vullen en de verspreiding ervan aan te moedigen.

¹⁰ Het doel van deze TSI en het plan voor de tenuitvoerlegging ervan is interoperabele systemen op te zetten voor het beheer van de informatie over het goederenvervoer per spoor.

¹¹ Europtirails is een softwaretoepassing die door een groep infrastructuurbeheerders is ontwikkeld, met de steun van de Gemeenschap. Deze toepassing stelt hen in staat in real time het rijpad van internationale treinen te volgen.

¹² RNE, een structuur die is opgericht op initiatief van de infrastructuurbeheerders, stelt internationale rijpaden voor die "al klaar" zijn en stelt één loket ter beschikking van de exploitanten voor de toewijzingen van internationale rijpaden.

¹³ De 6 ERTMS-corridors: A (Rotterdam-Genua), B (Stockholm-Napels), C (Antwerpen-Basel-Lyon), D (Valencia-Lyon-Ljubljana-Budapest), E (Dresden-Praag-Budapest), F (Duisburg-Berlijn-Warschau).

2.3 De gekozen optie: nieuwe maatregelen nemen voor de totstandbrenging van een spoorwegnetwerk met voorrang voor goederenverkeer

Verskillende opties om het Europees spoorwegnetwerk met voorrang voor goederenverkeer tot stand te brengen, zijn bestudeerd: de volledige vrijheid laten aan de betrokken uit de sector en aan de lidstaten, zonder nieuwe communautaire impuls; een serie nieuwe maatregelen nemen om een spoorwegnetwerk met voorrang voor goederenverkeer tot stand te brengen, samengesteld uit delen die zijn voorbehouden voor goederenverkeer en andere delen met gemengd goederen-passagiersverkeer; een specifiek programma opstarten dat moet leiden tot een Europees spoorwegnetwerk met voorrang voor goederenverkeer.

Deze laatste optie lijkt het best te beantwoorden aan het doel dat de Commissie zich eerder heeft gesteld. Nochtans houdt zij het risico in dat ze te ver gaat voor het gestelde doel, te duur is en alleen op lange termijn kan worden verwezenlijkt. Uit de balans van de reeds ondernomen acties blijkt dat de eerste optie, een status quo op communautair gebied, ontoereikend is.

De tweede optie, die onder meer betrekking heeft op initiatieven die tot doel hebben de coördinatie tussen de infrastructuurbeheerders van de verschillende lidstaten te verbeteren en de oprichting van nieuwe corridors aan te moedigen en te begeleiden, lijkt op middellange termijn een evenwichtige oplossing voor de gestelde doelen te kunnen bieden. Deze optie moet de lopende initiatieven aanvullen met wetgevende, financiële en politieke maatregelen. De benodigde financiële inbreng is ook minder groot dan voor de totstandbrenging van een Europees spoorwegnetwerk met voorrang voor goederenverkeer. De noodzaak om mogelijke financieringsbronnen te zoeken mag evenwel niet worden onderschat. Op langere termijn kunnen deze werkzaamheden leiden tot een spoorwegnet dat gedeeltelijk of zelfs volledig voorrang verleent aan het goederenverkeer.

3. DE TOTSTANDBRENGING VAN EEN EUROPEES SPOORWEGNETWERK MET VOORRANG VOOR HET GOEDERENVERKEER: DE VOORGESTELDE ACTIES

Een van de manieren waarop een Europees spoorwegnetwerk met voorrang voor het goederenverkeer kan worden verwezenlijkt, is ontwikkeling van transnationale corridors. Deze optie, die in de eerste plaats aandacht besteedt aan beheer- en exploitatieproblemen, zou een aanvulling vormen op de invoering van ERTMS. De ERTMS-corridors bestaan uit een combinatie van een correct gedimensioneerde infrastructuur en maatregelen voor het beheer en de exploitatie van die corridors. Zowel voor de identificatie van de corridors als voor de verwezenlijking van de doelstellingen moeten acties op gang worden gebracht, zowel door de infrastructuurbeheerders als door de lidstaten en de Gemeenschap. Voor elke corridor zal een structuur worden opgezet die de corridor zal exploiteren, de infrastructuurcapaciteit op gecoördineerde en speciaal op goederen afgestemde wijze zal beheren, in geval van storingen in principe prioriteit zal verlenen aan goederenvervoer, de toegang tot de aanverwante spoorwegdiensten zal vergemakkelijken en de prestaties van de dienstverlening zal meten (zie ook bijlage V, waarin de problematiek wordt geschetst en de doelstellingen voor elk van de hierna vermelde thema's worden gepreciseerd). De Commissie is voornemens om in dit stadium bepaalde wetgevende initiatieven van dit actieprogramma op te nemen in haar voorstel tot herziening van het eerste spoorwegpakket, dat voor 2008 is gepland.

3.1 De totstandbrenging van een corridor met voorrang voor goederenverkeer

Het gefragmenteerde beheer van de infrastructuur, vanuit een nationale logica, beperkt de doeltreffendheid van de financiële investeringen en van het operationele beheer van het internationale verkeer. De initiatieven die al genomen zijn in het kader van het TEN-V-programma en de totstandbrenging van ERTMS moeten worden aangevuld. Het concept van corridorstructuren, beheerd door de lidstaten en de infrastructuurbeheerders, maakt het mogelijk het operationele beheer van de infrastructuur, inclusief de tarifiering, het treinverkeer en de identificatie van investeringsbehoeften, veel beter te coördineren dan nu het geval is. Deze structuren dragen bij tot het optimale gebruik van de financiële middelen die beschikbaar zijn voor investeringen, tot de vereenvoudiging van de administratieve en technische procedures aan de grenzen, tot een grotere continuïteit van de dienstverlening in de doorkruiste lidstaten en, in het algemeen, tot een dienstverlening die gemakkelijk toegankelijk is voor exploitanten van internationaal goederenvervoer per spoor.

De Commissie zal een juridische definitie voorstellen van een structuur voor een goederencorridor, waarin met name de belangrijkste regels voor dit type corridors zijn gepreciseerd.

Zij zal de lidstaten en de infrastructuurbeheerders aanmoedigen om transnationale corridors voor goederenverkeer uit te bouwen. Tegen 2012 moet elke lidstaat aan minstens één corridor deelnemen.

De Commissie zal nagaan welke financieringsbronnen in het kader van de bestaande programma's beschikbaar zijn voor de activiteiten van de corridorstructuren.

3.2 Kwaliteit van de dienstverlening langs een corridor

De kwaliteit blijft een zwak punt van het goederenverkeer per spoor; de klanten vragen een groter engagement en meer transparantie op dit gebied. De Commissie is van oordeel dat de dienstverlening langs het Europese spoorwegnet voor goederenverkeer een toonbeeld moet zijn op het vlak van kwaliteit. De verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening op dit Europese net zal een positief effect hebben op het goederenvervoer per spoor in het algemeen. Op termijn kan de bereikte kwaliteit op de corridors voor goederenverkeer uitgroeien tot een voorbeeld voor de sector in Europa.

De Commissie zal, nadat zij een effectbeoordeling heeft uitgevoerd, regelgeving voorstellen met betrekking tot de publicatie van kwaliteitsindicatoren.

Zij moedigt alle maatregelen aan die tot doel hebben de informatie over de kwaliteit van de dienstverlening in het goederenvervoer per spoor transparanter te maken.

Zij zal vóór 2008 een verslag publiceren over de maatregelen die de spoorwegexploitanten hebben genomen om de kwaliteit van de dienstverlening in het goederenvervoer per spoor te verbeteren.

3.3 Capaciteit van de infrastructuur van een corridor

Bepaalde baanvakken zijn op dit ogenblik verzadigd, vooral in centrale gebieden van de Unie, langs belangrijke assen voor goederenvervoer. Uit diverse studies over de ontwikkeling van het spoorwegverkeer in Europa blijkt dat verscheidene nieuwe knelpunten zullen

ontstaan, die tegen 2020 grote problemen zullen veroorzaken. Wanneer geen maatregelen worden genomen, kan dit fenomeen nog worden versterkt door de ontwikkeling van het verkeer langsheen de corridors voor goederenverkeer. Anderzijds kan een verhoging van het volume dat door elke trein kan worden vervoerd, leiden tot een verbetering van de concurrentiekracht van het goederenvervoer per spoor. Dit betekent wel dat de infrastructuurcapaciteit moet worden verbeterd, met name wat de lengte, het profiel, de belasting per as en de maximumsnelheid van de treinen betreft. Hieruit blijkt duidelijk dat gecoördineerde en gerichte investeringen in de corridors voor goederenverkeer noodzakelijk zijn om het verkeer op deze corridors zo vlot mogelijk te laten verlopen en om het concurrentievermogen van het spoor te optimaliseren.

De Commissie zal de corridorstructuren vragen om een investeringsprogramma op te stellen dat tot doel heeft de knelpunten weg te werken en de infrastructuurcapaciteit te harmoniseren en te verbeteren, met name wat de lengte en het profiel van de treinen betreft.

Zij zal nagaan of het wenselijk is de technische kenmerken waaraan de corridors voor goederenverkeer moeten voldoen, op te nemen in het communautaire regelgevingskader.

Zij zal nagaan welke financieringsbronnen in het kader van de bestaande programma's beschikbaar zijn voor deze investeringen.

3.4 Toewijzing van rijpaden: betere coördinatie en voorrang voor het internationaal goederenverkeer

De beslissingen over de toewijzing van rijpaden worden momenteel door elke infrastructuurbeheerder afzonderlijk genomen, volgens de regels van zijn lidstaat. Deze regels kunnen verschillen wat de procedures voor de toewijzing betreft, of de prioriteit die het goederenverkeer geniet in vergelijking met andere verkeerstypen. Het is dan ook nuttig de regels voor de toewijzing van rijpaden op elke corridor te harmoniseren. Om de corridors echt af te stemmen op het goederenverkeer is het bovendien aangewezen de verdeling van de capaciteit zodanig te organiseren dat het goederenverkeer, en met name het internationale goederenverkeer, gebruik kan maken van efficiënte en betrouwbare rijpaden. Dit kan bijvoorbeeld door de verdeling van de capaciteit door alle beheerders van een corridor samen te laten plannen; op die manier wordt rekening gehouden met lokale en nationale voorschriften met betrekking tot het passagiersverkeer, maar kan door de internationale coördinatie toch een optimaal beheer van de capaciteit worden bereikt. Teneinde het goederenvervoer per spoor aantrekkelijker te maken voor de klanten, kan ook aan andere organismen dan spoorwegexploitanten de mogelijkheid worden geboden om rijpaden aan te vragen op het spoorwegnet voor goederenverkeer. De communautaire regelgeving bevat al maatregelen die betrekking hebben op deze punten. Om de coördinatie tussen infrastructuurbeheerders te stimuleren en het beheer van het internationale verkeer te verbeteren, moeten deze echter worden gepreciseerd en zelfs versterkt.

De Commissie zal aanvullende wetgevende bepalingen voorstellen met betrekking tot de internationale toewijzing van rijpaden en de voorrang die moet worden verleend aan het internationale goederenverkeer.

Zij zal voorstellen om gemachtigde kandidaten toestemming te geven rijpaden aan te vragen op het volledige spoorwegnet voor goederenverkeer.

Zij zal de infrastructuurbeheerders aanmoedigen efficiëntere rijpaden voor te stellen en de reeds aangevatte werkzaamheden in het kader van *RailNetEurope* te verdiepen.

Zij zal de bevoegdheden van de regelgevende instanties voor het internationale spoorwegverkeer expliciet vastleggen en hen aanmoedigen om intensiever samen te werken.

3.5 Voorrangsregels in geval van verstoring van het verkeer

Sommige delen van het in punt 2 uiteengezette netwerk zijn regelmatig verzadigd. Andere kunnen in de komende jaren hun verzadigingspunt bereiken. De bestaande wetgeving met betrekking tot de voorrangsregels in geval van verstoring van de lijn moet dan ook preciezer worden uitgewerkt voor de assen waarop het goederenverkeer voorrang zal krijgen. De prestaties en de kwaliteit van het goederenvervoer per spoor kunnen onmogelijk worden verbeterd als dit vervoer hinder blijft ondervinden van andere types verkeer, met name in de nabijheid van grote agglomeraties. Om dit te vermijden moet het goederenvervoer per spoor over betrouwbaarder rijpaden kunnen beschikken. De voorrangsregels op de corridors voor goederenverkeer moeten daarom beter worden geharmoniseerd.

De Commissie zal een versterking voorstellen van de bestaande wetgevende maatregelen met betrekking tot de voorrang voor het internationale goederenverkeer in geval van verstoring van het net.

Zij zal de betrokken corridorstructuren en de infrastructuurbeheerders vragen hun voorrangsregels te harmoniseren voor de volledige infrastructuur waarvoor zij bevoegd zijn.

3.6 Aanverwante spoorwegdiensten (met name terminals en rangeerstations)

De aanverwante spoorwegdiensten, met name terminals en rangeerstations, vormen essentiële schakels in de moderne productieketen van het goederenvervoer per spoor. De maatregelen voor de coördinatie en verbetering van het gebruik van de corridors voor goederenverkeer moeten dan ook worden aangevuld met initiatieven voor de uitbouw van de capaciteit van de terminals en rangeerstations langs deze corridors. Hiervoor moeten investeringen worden gedaan in de capaciteitsvergroting van de terminals en rangeerstations en moet de toegang tot deze faciliteiten transparanter en gemakkelijker worden gemaakt voor alle spoorwegexploitanten die gebruik maken van de corridors. Bijzondere aandacht moet worden besteed aan de toegang tot de spoorweginfrastructuur in havens en aan het beheer van die infrastructuur.

De Commissie zal de corridorstructuren en de infrastructuurbeheerders aanmoedigen om, samen met de betrokken actoren, een efficiënt en aangepast netwerk van terminals en rangeerstations uit te bouwen.

Zij zal nagaan welke mogelijke financieringsbronnen in het kader van de bestaande programma's beschikbaar zijn voor de ontwikkeling van dit type infrastructuur.

Zij zal ook nagaan of het mogelijk is de bestaande regelgeving aan te vullen, teneinde de toegang tot de aanverwante spoorwegdiensten transparanter en gemakkelijker te maken.

4. FOLLOW-UP VAN DE VOORGESTELDE MAATREGELEN

Al deze maatregelen zullen op gestructureerde wijze worden bestudeerd door een strategische groep, samengesteld uit, bijvoorbeeld, vertegenwoordigers van de lidstaten, infrastructuurbeheerders en gebruikers van de spoorweginfrastructuur. Deze groep krijgt met name de opdracht om de corridors te identificeren en de kenmerken ervan vast te leggen, om te preciseren welke wetgevende en operationele maatregelen moeten worden genomen en om de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de corridorstructuren vast te stellen. Deze werkzaamheden moeten in het eerste semester van 2008 worden voltooid.

De werkzaamheden met betrekking tot de tenuitvoerlegging van ERTMS langsheen de prioritaire Europese spoorwegassen voor goederenvervoer worden voortgezet onder impuls van de Europese coördinator, parallel met en ter aanvulling van de in deze mededeling voorgestelde initiatieven.

Er zij op gewezen dat deze mededeling deel uitmaakt van een werkprogramma van de Commissie dat verscheidene acties omvat, waarvan sommige min of meer direct bijdragen tot het ontstaan van een Europees spoorwegnet voor goederenverkeer. Enkele voorbeelden van dergelijke acties:

- het wetgevingsvoorstel met betrekking tot de wederzijdse aanvaarding van rollend materieel;
- het initiatief ter vermindering van het geluid van spoorwegen;
- het overleg over meerjarencontracten tussen infrastructuurbeheerders en lidstaten;
- de mededeling over een actieplan betreffende logistiek in Europa;
- de mededeling over het Rail Market Monitoring Scheme (RMMS);
- de opstelling van een plan voor de tenuitvoerlegging van ERTMS in Europa;
- de totstandbrenging van het TEN-V-netwerk, inclusief de in Beschikking nr. 884/2004/EG geïdentificeerde prioritaire projecten;
- de lopende werkzaamheden met betrekking tot de internalisering van externe kosten.

Voor een groot gedeelte van de voorgestelde maatregelen zijn initiatieven van de lidstaten en van alle betrokken partijen nodig; het voorgestelde actieplan kan alleen succesvol zijn als al deze partijen hun steun en actieve medewerking verlenen aan het project voor de oprichting van een spoorwegnet voor goederenvervoer. Ook de voortzetting van de reeds op gang gebrachte initiatieven is onontbeerlijk, met name op het gebied van de ontwikkeling van de technische interoperabiliteit en de vereenvoudiging van de administratieve en technische procedures aan de grenzen tussen lidstaten. Ten slotte moeten de initiatieven die de lidstaten, regio's of andere publieke of particuliere instanties hebben genomen om het goederenvervoer per spoor op regionaal of lokaal niveau te ontwikkelen, een aanvulling vormen op de communautaire acties voor de oprichting van een gestructureerd Europees spoorwegnet.