

**BENELUX  
INTERPARLEMENTAIRE  
ASSEMBLEE**

---

24 mei 2024

**Thema “Voor een sterker en uniformer  
grensoverschrijdend spoorwegnetwerk  
en voor een grenzeloos aanbod van  
reizigerstreinen in de Benelux”**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR FINANCIËN EN MOBILITEIT

UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER JEF VAN DEN BERGH

**ASSEMBLÉE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUX**

---

24 mai 2024

**Thème “Pour un réseau ferroviaire  
transfrontalier plus fort et plus uniforme  
et une offre transfrontalière de trains de  
voyageurs dans le Benelux”**

**RAPPORT**

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

PAR  
M. JEF VAN DEN BERGH

Dames en Heren,

Uw commissie heeft haar vergaderingen van 20 oktober 2017, 16 november en 14 december 2018, 3 februari 2023 en 12 januari, 26 april en 24 mei 2024 gewijd aan het thema “De spoorweg-agenda voor reizigersvervoer in de Benelux”.

Op 17 maart 2023 vond in de plenaire vergade-ring in Den Haag een themadebat over dit thema plaats.

Op 26 april 2024 besliste de commissie op voorstel van de rapporteur om het thema van het voorstel van aanbeveling als volgt te herformuleren: “Voor een sterker en uniformer grensoverschrijdend spoorwegnetwerk en voor een grenzeloos aanbod van reizigerstreinen in de Benelux”.

## I. SITUERING

*De heer Martijn van Helvert* wijst op de aan-neming van de aanbeveling over grensoverschrij-dende spoorwegverbindingen in de Benelux en Noordrijn-Westfalen, met bijzondere aandacht voor de positie van het programma Eurekarail (nr. 889/2) tijdens de plenaire vergadering van 24 en 25 november 2017. Die aanbeveling betreft een specifiek aspect van de spoorwegagenda, maar het bredere vraagstuk van de evolutie van het spoor-wegvervoer is daarmee geenszins uitgeput: ver-schillende problemen in de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen hebben immers vooralsnog geen oplossing gevonden.

*De heer Jef van den Bergh, rapporteur*, bevestigt de noodzaak van verdere reflectie over de ontwik-keling van het spoorwegvervoer in de Benelux. Op het terrein is er schuchtere vooruitgang, met name voor de nakende ingebruikname van de nieuwe spoorlijn Hamont-Weert, maar er is nog veel werk aan de winkel. Het Beneluxparlement moet dus mee impulsen geven voor concrete verbeteringen.

## II. VERGADERING VAN 20 OKTOBER 2017

*De heer Willem Draps* is van oordeel dat de spoorwegagenda een van de meest problema-tische dossiers voor de Benelux is: zelfs in een evaluatie die een periode van 20 jaar bestrijkt,

Mesdames et Messieurs

Votre commission a consacré ses réunions du 20 octobre 2017, des 16 novembre et 14 décembre 2018, du 3 février 2023 et des 12 janvier, 26 avril et 24 mai 2024 au thème de “L’agenda ferroviaire pour le transport de voyageurs dans le Benelux”.

Ce thème a donné lieu à un débat thématique lors de la session plénière qui s’est tenue à La Haye le 17 mars 2023.

Le 26 avril 2024, la commission a décidé, sur la proposition du rapporteur, de reformuler comme suit l’intitulé de la proposition de recommandation: “Pour un réseau ferroviaire transfrontalier plus fort et plus uniforme et une offre transfrontalière de trains de voyageurs dans le Benelux”.

## I. CONTEXTE

*M. Martijn van Helvert* se réfère à l’adoption de la recommandation sur les liaisons ferroviaires transfrontalières dans le Benelux et en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, avec une attention particulière pour le programme Eurekarail (n° 889/2) lors de la session plénière des 24 et 25 novembre 2017. Cette recommandation concerne un aspect spécifique de l’agenda ferroviaire mais ne clôture nullement le débat sur la question plus large de l’évolution du transport ferroviaire: plusieurs problèmes relatifs aux liaisons ferroviaires transfrontalières sont en effet toujours en attente d’une solution.

*M. Jef van den Bergh, rapporteur*, confirme la nécessité de poursuivre la réflexion sur le dévelop-pement du transport ferroviaire dans le Benelux. Sur le terrain, de timides progrès sont enregistrés, notamment en ce qui concerne la mise en service imminente de la nouvelle ligne ferroviaire Hamont-Weert, mais il reste encore beaucoup à faire. Le Parlement Benelux doit favoriser des améliorations concrètes.

## II. RÉUNION DU 20 OCTOBRE 2017

*M. Willem Draps* estime que l’agenda ferroviaire est l’un des dossiers les plus problématiques pour le Benelux: l’évaluation sur une période de 20 ans montre que peu de progrès ont été réalisés

geldt de vaststelling dat op spoorwegvlak weinig vooruitgang werd geboekt. Verbindingen als Brussel-Luxemburg en Antwerpen-Rosendaal zijn voorbeelden van het gebrek aan resultaten.

### III. VERGADERING VAN 16 NOVEMBER 2018

De commissie nam kennis van het persbericht met betrekking tot het rapport van de Europese Rekenkamer van 26 juni 2018 over het hogesnelheidsspoornet in de Europese Unie. De commissie zal dit rapport onderzoeken in het kader van dit thema. Zij vernam ook dat de heren Martijn van Helvert en Jef Van den Bergh aan het Comité van ministers een vraag stellen over de spoorlijn Luik-Maastricht, de zogenaamde drielandentrein.

*De heer Willem Draps* stelt dat de conclusie van het rapport van de Europese Rekenkamer duidelijk is: het hogesnelheidsspoornet is een ondoeltreffende lappendeken van lijnen zonder realistisch plan voor de lange termijn. De grensoverschrijdende spoorwegverbindingen blijven zeer problematisch.

*De heer Martijn van Helvert* hekelt de louter op het eigen land gerichte infrastructuurbeheerders en spoorwegeroperatoren. Door hun monopolistische statuut en hun inbedding binnen het regelgevend kader van één land hebben zij geen enkel belang bij een focus op grensoverschrijdende verbindingen. Een goed voorbeeld is het Europees systeem van automatische treinbeveiliging ERTMS: ondanks de doelstelling van Europese integratie en interoperabiliteit blijken in Nederland en België verschillende types van ERTMS te worden geïnstalleerd, waardoor de treinen van NS en NMBS niet of slechts na tijdrovende en dure investeringen op de infrastructuur van het andere land kunnen rijden. In zulke gevallen wordt de prioriteit voor veiligheid ten onrechte gebruikt als excuus om een gebrek aan focus op interoperabiliteit te verantwoorden.

De verbetering van de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen is een belangrijke opdracht voor het Beneluxparlement. Zo bevat de aanbeveling met betrekking tot de besluiten die moeten worden getrokken uit het Fyra-debacle (nr. 873/2) heldere suggesties voor verbetering, maar op het terrein werd er te weinig uitvoering aan gegeven.

en matière ferroviaire. Des liaisons telles que Bruxelles-Luxembourg et Anvers-Rosendaal sont illustratives du manque de résultats.

### III. RÉUNION DU 16 NOVEMBRE 2018

La commission a pris connaissance du communiqué de presse relatif au rapport de la Cour des comptes européenne du 26 juin 2018 sur le réseau ferroviaire à grande vitesse dans l'Union européenne. La commission examinera ce rapport dans le cadre de cette thématique. Elle a également appris que MM. Martijn van Helvert et Jef Van den Bergh saisissent le Comité de ministres d'une question sur la ligne ferroviaire Liège-Maastricht, appelée aussi le train des trois pays.

*M. Willem Draps* indique que la conclusion du rapport de la Cour des comptes européenne est claire: le réseau ferroviaire à grande vitesse est un patchwork inefficace de lignes, dénué de tout plan réaliste à long terme. Les liaisons ferroviaires transfrontalières restent très problématiques.

*M. Martijn van Helvert* dénonce les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires à vocation purement nationale. En raison de leur statut monopolistique et de leur ancrage dans le cadre réglementaire d'un seul pays, ils n'ont aucun intérêt à se concentrer sur les connexions transfrontalières. Le système européen de sécurisation automatique des trains ERTMS en constitue un bon exemple: malgré l'objectif d'intégration et d'interopérabilité européennes, différents types d'ERTMS sont installés aux Pays-Bas et en Belgique et ne permettent pas aux trains des NS et de la NMBS de circuler sur l'infrastructure de l'autre pays, ou alors seulement moyennant des investissements longs et coûteux. En pareil cas, la priorité donnée à la sécurité est invoquée à tort pour justifier le manque d'intérêt pour l'interopérabilité.

L'amélioration des liaisons ferroviaires transfrontalières constitue pour le Parlement Benelux une tâche importante. Ainsi, la recommandation relative aux conclusions à tirer de la débacle du train Fyra (n° 873/2) comporte, pour améliorer la situation, des suggestions claires qui n'ont été qu'insuffisamment mises en œuvre sur le terrain.

*De heer Martijn van Helvert* kondigt aan dat hij het College van secretarissen-generaal tijdens de voorstelling van het jaarprogramma van de Benelux Unie op 19 november 2018 zal bevragen over de mogelijkheid om de Benelux Unie de rol van bemiddelaar tussen de Belgische en Nederlandse overheden te laten opnemen in dossiers van grensoverschrijdende spoorwegverbindingen, in het bijzonder de drielandentrein.

*De heer André Postema* merkt op dat uit het antwoord van het Comité van ministers op de aanbeveling over grensoverschrijdende spoorwegverbindingen in de Benelux en Noordrijn-Westfalen, met bijzondere aandacht voor de positie van het programma Eurekarail (nr. 889/2) blijkt dat eind dit jaar een rapport zal worden gepubliceerd over de drielandentrein.

#### **IV. VERGADERING VAN 14 DECEMBER 2018**

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur*, overloopt de krachtlijnen van het rapport van de Europese Rekenkamer van 26 juni 2018 over het hogesnelheidsspoornet in de Europese Unie.

Het hogesnelheidsspoor (HSR) is een comfortabele, veilige, flexibele en ecologisch duurzame vervoersmodus. Het komt het leefmilieu ten goede en genereert sociaal-economische voordelen die de beleidsdoelstellingen van de EU op het gebied van vervoer en cohesie kunnen ondersteunen.

Sinds 2000 heeft de EU 23,7 miljard euro aan cofinanciering verstrekt om investeringen in spoorweginfrastructuur voor hogesnelheidstreinen te ondersteunen.

De Europese Rekenkamer heeft een doelmatigheidscontrole verricht met betrekking tot de strategische langetermijnplanning van hogesnelheidslijnen in de EU, de kostenefficiëntie (waarbij de constructiekosten, vertragingen, kostenoverschrijdingen en het gebruik van hogesnelheidslijnen die cofinanciering van de EU ontvangen, werden beoordeeld) en de duurzaamheid en meerwaarde op Europese schaal van cofinanciering door de EU. De controle werd verricht in zes lidstaten en impliceerde een analyse van de uitgaven voor

*M. Martijn van Helvert* annonce que lors de la présentation du programme annuel de l'Union Benelux, le 19 novembre 2018, il interrogera le collège des secrétaires généraux sur la possibilité pour l'Union Benelux de jouer le rôle de médiateur entre les gouvernements belge et néerlandais dans les dossiers de liaisons ferroviaires transfrontalières, en particulier le train des trois pays.

*M. André Postema* souligne qu'il ressort de la réponse du Comité de Ministres à la recommandation sur les liaisons ferroviaires transfrontalières dans le Benelux et en Rhénanie du Nord-Westphalie, avec une attention particulière pour le programme Eurekarail (n° 889/2), qu'un rapport sur le train des trois pays sera publié d'ici la fin de l'année.

#### **IV. RÉUNION DU 14 DÉCEMBRE 2018**

*M. Jef Van den Bergh, rapporteur*, parcourt dans les grandes lignes de rapport de la Cour des comptes européenne du 26 juin 2018 sur le réseau ferroviaire à grande vitesse dans l'Union européenne.

Le train à grande vitesse (TGV) est un mode de transport confortable, sûr, flexible et écologiquement durable. Il est bénéfique pour l'environnement et génère des avantages socio-économiques de nature à soutenir les objectifs de l'UE en matière de politique des transports et de cohésion.

Depuis 2000, l'UE a dégagé 23,7 milliards d'euros de cofinancement pour soutenir les investissements dans les infrastructures ferroviaires pour les trains à grande vitesse.

La Cour des comptes européenne a réalisé un audit de performance portant sur la planification stratégique à long terme des lignes ferroviaires à grande vitesse dans l'UE, la rentabilité (qui prend en considération les coûts de construction, les retards, les dépassements de coûts), la durabilité et la valeur ajoutée à l'échelle européenne du cofinancement par l'UE. L'audit a été réalisé dans six États membres et a donné lieu à l'analyse des dépenses relatives à plus de 5 000 kilomètres d'infrastructures sur dix lignes à grande vitesse et

meer dan 5 000 kilometer aan infrastructuur op tien hogesnelheidslijnen en vier grensovergangen, die gezamenlijk ongeveer 50 % van de hogesnelheidslijnen in Europa beslaan.

Er werd vastgesteld dat het huidige langetermijnplan van de EU niet berust op een geloofwaardige analyse en waarschijnlijk niet kan worden verwezenlijkt. Bovendien ontbreekt een gedegen strategische benadering voor het geheel van de EU. Hoewel de nationale hogesnelheidsspoornetten langer worden, zal het in 2011 door de Europese Commissie gestelde streefdoel met betrekking tot een verdrievoudiging van het aantal kilometers hogesnelheidslijn tegen 2030 niet worden bereikt: er is 9 000 kilometer hogesnelheidslijn in gebruik en in 2017 was ongeveer 1 700 km lijn in aanbouw. Tussen de start van de werkzaamheden en de ingebruikneming van nieuwe hogesnelheidslijnen ligt gemiddeld ongeveer 16 jaar.

Er is geen Europees hogesnelheidsspoornet, en de Europese Commissie beschikt niet over wettelijke instrumenten of besluitvormingsbevoegdheden om ervoor te zorgen dat de lidstaten snelle vooruitgang maken bij de voltooiing van de in de TEN-V-verordening beschreven kernnetwerkcorridors. Daardoor bestaat er slechts een lappendeken van nationale hogesnelheidslijnen, die los van elkaar door de lidstaten worden gepland en aangelegd. Dat versnipperde systeem is uitgebouwd zonder behoorlijke grensoverschrijdende coördinatie: de aanleg van hogesnelheidslijnen die nationale grenzen overschrijden, is geen nationale prioriteit, ook al zijn er internationale overeenkomsten getekend en zijn er in de TEN-V-verordening bepalingen opgenomen, die voorschrijven dat er uiterlijk in 2030 kernnetwerkcorridors moeten zijn aangelegd. Dat betekent dat de cofinanciering door de EU van investeringen in spoorweginfrastructuur voor hogesnelheidsstreinen een geringe Europese meerwaarde heeft.

De kwaliteit van de beoordeling van de werkelijke behoeften in de lidstaten is laag, en de alternatieve oplossing, de verbetering van conventionele spoorwegen, wordt vaak onvoldoende in overweging genomen, hoewel die oplossing aanzienlijke besparingen kan opleveren. De beslissing om hogesnelheidslijnen aan te leggen is vaak gebaseerd op politieke overwegingen en kosten-batenanalyses

quatre points de passage frontaliers qui, ensemble, représentent quelque 50 % des lignes à grande vitesse.

Il a été constaté qu'à défaut d'être fondé sur une analyse crédible, le plan à long terme actuel de l'UE est sans doute irréalisable. Il ne comporte en outre pas d'approche stratégique fouillée pour l'UE dans son ensemble. Si les réseaux ferroviaires à grande vitesse nationaux s'allongent, l'objectif fixé en 2011 par la Commission européenne de tripler le nombre de kilomètres de lignes à grande vitesse d'ici 2030 ne sera pas atteint: 9 000 kilomètres de lignes à grande vitesse sont en service et, environ 1 700 kilomètres de lignes étaient en construction en 2017. Le délai moyen entre le début des travaux et la mise en service des nouvelles lignes à grande vitesse est d'environ 16 ans.

Il n'existe pas de réseau ferroviaire européen à grande vitesse et la Commission européenne ne dispose pas des instruments juridiques ni des pouvoirs décisionnels requis pour s'assurer que les États membres progressent rapidement dans l'achèvement des corridors du réseau central décrits dans le règlement RTE-T. Il n'existe dès lors qu'une mosaïque de lignes nationales à grande vitesse, planifiées et construites indépendamment par les États membres individuels. Ce système fragmenté a été mis en place sans véritable coordination transfrontalière: la construction de lignes à grande vitesse traversant les frontières nationales n'est pas une priorité nationale, même si des accords internationaux ont été signés et que le règlement RTE-T prévoit la création de corridors pour le réseau central d'ici 2030 au plus tard. Cela signifie que le cofinancement par l'UE d'investissements dans les infrastructures ferroviaires pour trains à grande vitesse ne présente qu'une faible valeur ajoutée européenne.

La qualité de l'évaluation des besoins réels dans les États membres est faible et la solution de substitution, à savoir l'amélioration des chemins de fer conventionnels, est souvent insuffisamment prise en considération, même si elle peut permettre de réaliser des économies significatives. La décision de construire des lignes à grande vitesse est souvent fondée sur des considérations politiques et les

worden doorgaans niet gebruikt als instrument ter onderbouwing van kostenefficiënte besluitvorming.

Spoorweginfrastructuur voor hogesnelheidstreinen is duur en wordt ook steeds duurder: de lijnen die werden gecontroleerd, kosten gemiddeld 25 miljoen euro per kilometer (de duurdere tunnelprojecten zelfs buiten beschouwing gelaten). De kosten van dergelijke infrastructuur zouden veel lager kunnen zijn, zonder grote gevolgen voor de activiteiten. De reden voor de hoge prijs is dat lijnen die geschikt zijn voor zeer hoge snelheden niet overal waar ze worden aangelegd, nodig zijn: in veel gevallen rijden treinen op lijnen die geschikt zijn voor zeer hoge snelheden met een veel lagere gemiddelde snelheid dan de lijn aankan. De kosten van een lijn nemen evenredig toe met de ontwerpsnelheid en infrastructuur die zeer hoge snelheden aankan (300 kilometer per uur of meer) is bijzonder duur. Dergelijke hoge snelheden worden in de praktijk echter nooit gehaald:

— op de lijnen die werden gecontroleerd, rijden treinen gemiddeld met snelheden die maar ongeveer 45 % van de ontwerpsnelheid van de lijn bedragen;

— op slechts twee lijnen werd met een gemiddelde snelheid van meer dan 200 kilometer per uur gereden, en op geen enkele werd aan meer dan 250 kilometer per uur gereden. Het feit dat de gemiddelde snelheid zo ver onder de ontwerpsnelheid ligt, roept de vraag op of er wel sprake is van goed financieel beheer van de beschikbare middelen.

De Europese Rekenkamer heeft eveneens een analyse gemaakt van de kosten per gewonnen minuut als gevolg van de invoering van hogesnelheidslijnen. Vier van de tien gecontroleerde lijnen blijken meer dan 100 miljoen euro per bespaarde minuut te kosten. Het hoogste bedrag werd vastgesteld voor de lijn tussen Stuttgart en München, die 369 miljoen euro per bespaarde minuut kost. Kostenoverschrijdingen, die gedekt worden door nationale begrotingen, en vertragingen zijn eerder regel dan uitzondering. De geaggregeerde kostenoverschrijdingen voor de lijnen en projecten die werden gecontroleerd, bedroegen 5,7 miljard euro op projectniveau en 25,1 miljard euro op lijnniveau

analyses coûts-bénéfices ne sont généralement pas utilisées comme outils pour fonder un processus décisionnel efficace au regard des coûts.

L'infrastructure ferroviaire pour les trains à grande vitesse est coûteuse et l'est de plus en plus. Les lignes étudiées coûtent en moyenne 25 millions d'euros par kilomètre (les projets de tunnels les plus coûteux n'étant pas pris en considération). Le coût de cette infrastructure pourrait être beaucoup plus bas, sans conséquences majeures pour les activités. Ce prix élevé s'explique par le fait que les lignes adaptées aux très grandes vitesses ne sont pas nécessaires partout où elles sont aménagées: dans de nombreux cas, les trains circulent sur des lignes adaptées aux très grandes vitesses à une vitesse moyenne largement inférieure à celle que permet l'infrastructure. Le coût d'une ligne augmente proportionnellement à la vitesse prévue lors de la mise en œuvre et les infrastructures permettant des vitesses très élevées (300 kilomètres par heure ou plus) sont très onéreuses. Ces vitesses élevées ne sont jamais atteintes dans la pratique:

— sur les lignes contrôlées, les trains circulent en moyenne à des vitesses ne représentant que 45 % de la vitesse de conception de la ligne;

— une vitesse moyenne de plus de 200 kilomètres par heure a été atteinte sur deux lignes seulement et la vitesse de 250 kilomètres par heure n'a été dépassée sur aucune. Le fait que la vitesse moyenne soit à ce point inférieure à la vitesse de conception amène à s'interroger sur la bonne gestion financière des fonds disponibles.

La Cour des comptes européenne a également analysé le coût par minute gagnée grâce à la mise en service de lignes à grande vitesse. Sur les dix lignes contrôlées, quatre ont un coût supérieur à 100 millions d'euros par minute gagnée. Le montant le plus élevé a été observé pour la ligne entre Stuttgart et Munich, pour laquelle le coût par minute gagnée est de 369 millions d'euros. Les dépassements de coûts, couverts par les budgets nationaux, et les retards sont la règle plutôt que l'exception. Les dépassements de coûts cumulés pour les lignes et les projets contrôlés s'élevaient à 5,7 milliards d'euros au niveau des projets et à 25,1 milliards d'euros au niveau des

(respectievelijk 44 % en 78 %). Ook waren er aanzienlijke vertragingen op projecten op lijnniveau: acht van de dertig gecontroleerde projecten hadden minstens één jaar vertraging opgelopen en vijf lijnen (de helft van de gecontroleerde steekproef) hebben meer dan tien jaar vertraging opgelopen. Door voldoende aandacht te schenken aan deze problemen, zouden honderden miljoenen euro's kunnen worden bespaard en zouden de aangelegde lijnen beter kunnen worden gebruikt.

Om inzicht te krijgen in de voordelen van hogesnelheidslijnen voor EU-burgers, werden ook de reistijden van deur tot deur, de prijzen en het aantal verbindingen voor het hogesnelheidsspoor en zijn concurrenten (luchtvervoer, conventioneel spoorvervoer en wegvervoer) geanalyseerd en met elkaar vergeleken. De conclusie was dat de totale reistijd en het prijsniveau beide belangrijke succesfactoren zijn. Die factoren zouden het, in combinatie met een regelmatige dienstverlening, mogelijk kunnen maken om het marktaandeel van het hogesnelheidsspoor te vergroten. De intermodale concurrentie is hard en heeft gevolgen voor de duurzaamheid van hogesnelheidslijnen: het hogesnelheidsspoor concurreert niet op gelijke voet met andere vervoerswijzen.

Naar het oordeel van de Europese Rekenkamer loopt de cofinanciering door de EU gevaar. Volgens een benchmark zou een hogesnelheidslijn idealiter negen miljoen passagiers per jaar moeten vervoeren om succesvol te zijn, terwijl het aantal vervoerde passagiers op drie van de zeven voltooide hogesnelheidslijnen die werden gecontroleerd lager lag. De infrastructuurkosten van die lijnen bedroegen 10,6 miljard euro, waarvan de EU ongeveer 2,7 miljard euro had verstrekt. Dat betekent dat er voor die lijnen een groot risico bestaat dat de cofinanciering van de EU op een ondoeltreffende wijze wordt besteed. Uit de beoordeling van het aantal mensen dat in het afzetgebied van de gecontroleerde lijnen woont, blijkt dat 9 van de 14 gecontroleerde lijnen en grensoverschrijdende verbindingen onvoldoende passagierspotentieel hebben om succesvol te kunnen zijn. Daartoe behoren ook de drie bovengenoemde lijnen, die een lager aantal passagiers vervoeren dan de benchmark van negen miljoen.

lignes (respectivement 44 % et 78 %). Des retards importants ont également été enregistrés pour les projets en ce qui concerne les lignes: huit des 30 projets étudiés ont subi un retard d'au moins un an et cinq lignes (la moitié de l'échantillon examiné) un retard de plus de dix ans. Une attention suffisante pour ces problèmes permettrait d'économiser des centaines de millions d'euros et de faire un meilleur usage des lignes aménagées.

Les temps de parcours de porte à porte, les prix et le nombre de correspondances ont été analysés et comparés pour le train à grande vitesse et ses concurrents (transport aérien, transport ferroviaire conventionnel et transport routier) afin de déterminer les avantages que présentent les lignes à grande vitesse pour les citoyens de l'UE. La conclusion est que le temps de trajet global et le niveau de prix sont tous deux des facteurs de succès déterminants. Combinés à un service régulier, ils pourraient contribuer à accroître la part de marché du rail à grande vitesse. La concurrence intermodale est rude et a des implications sur la durabilité des lignes à grande vitesse: le rail à grande vitesse ne se bat pas à armes égales avec les autres modes de transport.

La Cour des comptes européenne estime que le cofinancement de l'UE est menacé. Selon un critère de référence, une ligne à grande vitesse devrait idéalement transporter annuellement neuf millions de passagers par an pour être performante, alors que le nombre de passagers transportés était inférieur sur trois des sept lignes à grande vitesse achevées étudiées. Le coût de l'infrastructure de ces lignes s'élevait à 10,6 milliards d'euros, dont le financement a été assuré par l'UE. Cela signifie pour ces lignes que le risque est bien réel que le cofinancement de l'UE soit utilisé inefficacement. L'évaluation du nombre de personnes vivant dans la zone desservie par les lignes contrôlées montre que pour 9 des 14 lignes et liaisons transfrontalières étudiées, le potentiel de passagers est insuffisant pour en assurer le succès. Les trois lignes mentionnées précédemment, qui transportent un nombre de passagers inférieur au seuil de référence de neuf millions, en font partie.

In 2010 heeft de Europese Rekenkamer een verslag opgesteld waarin werd aangedrongen op dringende maatregelen om alle technische, administratieve en andere belemmeringen voor de interoperabiliteit van het spoor weg te nemen. Die belemmeringen blijken in 2018 echter nog steeds aanwezig te zijn. In Frankrijk en Spanje werd de markt voor passagiersvervoer per spoor niet opengesteld. In Italië en in beperkte mate ook in Oostenrijk is er wel concurrentie op het spoor; in die lidstaten waren de diensten frequenter en van hogere kwaliteit, terwijl de ticketprijzen lager waren. Geïntegreerde systemen voor ticketverkoop en meer aandacht voor het monitoren en standaardiseren van gegevens over de klanttevredenheid en stiptheid zouden de ervaring van de reizigers verder kunnen verbeteren.

Om de cofinanciering van spoorweginfrastructuur voor hogesnelheidstreinen door de EU tijdens de volgende programmeringsperiode met succes te kunnen voortzetten, beveelt de Europese Rekenkamer aan dat de Europese Commissie een aantal maatregelen neemt. Die maatregelen omvatten:

1° het uitwerken van een realistische langetermijnplanning en het maken van afspraken met de lidstaten over de essentiële, strategische trajecten die in eerste instantie moeten worden uitgevoerd, met nauwlettende monitoring en bevoegdheden om af te dwingen dat beloften om het kernnetwerk voor hogesnelheidstreinen in de EU te voltooien, worden nagekomen;

2° het koppelen van EU-cofinancieringssteun aan erkende strategische prioritaire projecten, doeltreffende concurrentie op het spoor en het bereiken van resultaten;

3° het vereenvoudigen van grensoverschrijdende bouwwerkzaamheden wat de aanbestedingsprocedures betreft, het gebruik van “één-loketsystemen” voor de formaliteiten en het verwijderen van alle overige barrières;

4° maatregelen om het naadloos geïntegreerde hogesnelheidsspoorverkeer voor passagiers te verbeteren, zoals elektronische ticketverkoop, de vereenvoudiging van spoortoegangsrechten en de

En 2010, la Cour des comptes européenne a publié un rapport appelant à prendre d'urgence des mesures pour lever tous les obstacles techniques, administratifs et autres à l'interopérabilité ferroviaire. Or ces obstacles semblent toujours présents en 2018. En France et en Espagne, le marché du transport ferroviaire de passagers n'a pas été ouvert. En Italie et dans une moindre mesure en Autriche, la concurrence existe sur le rail; dans ces États membres, la fréquence des services était plus grande et de meilleure qualité, cependant que les prix des billets étaient moins élevés. Des systèmes de billetterie intégrés et une attention accrue portée au suivi et à la normalisation des données relatives à la satisfaction des clients et à la ponctualité pourraient contribuer à encore améliorer l'expérience vécue par les passagers.

Pour garantir le succès de la poursuite du cofinancement des infrastructures ferroviaires pour les trains à grande vitesse par l'UE au cours de la prochaine période de programmation, la CCE recommande que la Commission européenne prenne un certain nombre de mesures parmi lesquelles:

1° élaboration d'une planification réaliste à long terme et conclusion avec les États membres d'accords sur des trajets essentiels stratégiques à mettre en œuvre en première instance, avec un monitoring et des compétences étroites pour obtenir le respect des promesses d'achèvement du réseau ferroviaire central à grande vitesse dans l'UE;

2° établissement d'un lien entre le soutien du cofinancement de l'UE aux projets stratégiques prioritaires stratégiques reconnus, une concurrence ferroviaire efficace et l'obtention de résultats;

3° simplification des travaux de construction transfrontaliers en ce qui concerne la procédure de passation de marchés, en recourant à des “guichets uniques” pour les formalités et en supprimant toutes les autres entraves;

4° prise de mesures visant à améliorer l'intégration des voyages en train à grande vitesse pour les passagers, comme la billetterie électronique, la simplification des droits d'accès au réseau



verbetering van de rapportage aan burgers over de stiptheid en de klanttevredenheidsgegevens.

*De heer Van den Bergh* merkt op dat in het rapport van de Europese Rekenkamer geen lijnen werden onderzocht die over het grondgebied van de Benelux lopen. Op basis van andere informatie zijn er wel voldoende indicaties dat de conclusies over de lijnen in de Benelux gelijklopend zijn. Zo zijn de problemen bij hogesnelheidslijnen die over het grondgebied van België en Nederland lopen bekend, mede als gevolg van de installatie van verschillende versies van het automatisch beveiligingssysteem ERTMS. Van een volwaardig en geïntegreerd hogesnelheidsnetwerk is geen sprake. Ten gronde gebeurt de planning van spoorvervoer nog te veel op nationaal niveau, terwijl spoorvervoer over hogesnelheidslijnen bij uitstek grensoverschrijdend is en een goede alternatief zou kunnen vormen voor luchtvervoer.

*De heer Willem Draps* merkt op dat inzake vervoersefficiëntie een snelheid van 200 of 300 kilometer per uur een groot verschil maakt.

*De heer Erik Ronnes* identificeert twee prioriteiten: het spoorwegvervoer moet op middellange afstand een volwaardig alternatief zijn voor het luchtvervoer en het onderliggend spoorwegnetwerk moet worden verbeterd om goede aansluitingen op het hogesnelheidsspoorwegnetwerk te waarborgen.

*De heer André Postema* stelt vast dat het rapport van de Europese Rekenkamer zeer negatief is op het vlak van de exploitatie van spoorweglijnen. Voor de infrastructuur oogt de situatie iets beter. Wat de verhouding tussen verschillende vervoersmodi betreft, dienen de externe kosten veel meer te worden geïnternaliseerd; doordat dat nu nog niet het geval is, wordt spoorvervoer benadeeld ten opzichte van luchtvervoer.

De focus zou nog meer moeten worden gelegd op de verdere ontwikkeling van belangrijke spoorlijnen, zoals Eindhoven-Düsseldorf, Amsterdam-Londen en Brussel-Luxemburg. De kwalitatieve dienstverlening van de Eurostar kan

ferroviaire et l'amélioration de l'information aux citoyens à propos de la ponctualité et de la satisfaction des clients.

*M. Van den Bergh* relève que le rapport de la Cour des comptes européenne n'a pas porté sur des lignes traversant le territoire du Benelux. Toutefois, il semble d'après d'autres informations disponibles qu'il y ait suffisamment d'indications selon lesquelles les conclusions concernant les lignes Benelux sont similaires. Par exemple, les problèmes des lignes à grande vitesse traversant le territoire de la Belgique et des Pays-Bas sont bien connus, en partie à cause de l'installation de différentes versions du système de sécurité automatique ERTMS. Il n'existe pas de réseau à grande vitesse complet et intégré. Fondamentalement, la planification du transport ferroviaire se fait encore trop au niveau national alors que le transport ferroviaire sur les lignes à grande vitesse est éminemment transfrontalier et pourrait constituer une bonne alternative au transport aérien.

*M. Willem Draps* note qu'en termes d'efficacité du transport, une vitesse de 200 ou 300 kilomètres par heure fait une grande différence.

*M. Erik Ronnes* identifie deux priorités: le transport ferroviaire à moyenne distance doit être une alternative à part entière au transport aérien et le réseau ferroviaire sous-jacent doit être amélioré pour assurer de bonnes connexions avec le réseau ferroviaire à grande vitesse.

*M. André Postema* constate que le rapport de la Cour des comptes européenne est très négatif à propos de l'exploitation des lignes ferroviaires. Pour ce qui est de l'infrastructure, la situation semble légèrement meilleure. En ce qui concerne le rapport entre les différents modes de transport, les coûts externes devraient être davantage internalisés; comme ce n'est pas encore le cas aujourd'hui, le transport ferroviaire est désavantagé par rapport au transport aérien.

L'accent devrait être mis davantage sur le développement des lignes ferroviaires clés, telles que les lignes Eindhoven-Düsseldorf, Amsterdam-Londen et Bruxelles-Luxemburg. Le service de qualité d'Eurostar peut servir de modèle pour d'autres

een voorbeeld zijn voor andere lijnen. Om een goed zicht te krijgen op de situatie en prioriteiten te bepalen, lijkt het raadzaam om in de schoot van het Beneluxparlement een spoorwegconferentie te organiseren, waarin alle betrokken actoren worden gehoord: vervoersmaatschappijen, infrastructuurbeheerders, reizigersorganisaties, ...

*De heer Jef Van den Bergh* onderschrijft het voorstel voor de organisatie van een spoorwegconferentie, waarin zowel de hogesnelheidslijnen als de onderliggende lokale lijnen aan bod kunnen komen. De situatie op spoorwegvlak moet ook breder worden geanalyseerd dan op Beneluxniveau, dat immers een klein grondgebied betreft.

De commissie steunt het voorstel voor de organisatie van een spoorwegconferentie met brede focus. Omdat in het rapport van de Europese Rekenkamer geen verbindingen op het grondgebied van de Benelux worden behandeld, zal zij haar werkzaamheden niet verder concentreren op de analyse van het rapport.

#### **V. VOORBEREIDING VAN HET PLENAIRE THEMADEBAT EN HOORZITTING MET VERTEGENWOORDIGERS VAN FORUM BENELUX (3 FEBRUARI 2023)**

##### **A. Voorbereiding van het themadebat over grensoverschrijdend spoorwegverkeer in de plenaire vergadering van maart 2023 in Den Haag**

*De heer Jef Van den Bergh* licht toe dat de spoorwegagenda voor reizigersvervoer in de Benelux het centrale thema van de plenaire vergadering van 17 maart 2023 zal zijn. Tien jaar na het Fyradebacle is het tijd dat het Beneluxparlement een stand van zaken opmaakt over wat tot nu toe bereikt werd en wat de opdrachten en uitdagingen voor de toekomst zijn. Spoorwegvervoer is altijd al een belangrijk onderwerp geweest voor het Beneluxparlement omdat optimale verbindingen via het spoor tussen Nederland, België en Luxemburg essentieel zijn voor een goed functionerende mobiliteit binnen het Beneluxgebied en voor meer integratie en samenwerking tussen de drie landen.

Er zal zowel aandacht worden besteed aan verbindingen op grote afstand tussen steden in de drie

lijnen. Afin d'avoir une bonne vue d'ensemble de la situation et définir les priorités, il semble opportun d'organiser au sein du Parlement du Benelux une conférence ferroviaire à l'occasion de laquelle tous les acteurs concernés seraient entendus: sociétés de transport, gestionnaires d'infrastructure, organisations de passagers, ...

*M. Jef Van den Bergh* souscrit à la proposition d'organiser une conférence ferroviaire au cours de laquelle il pourrait être discuté tant des lignes à grande vitesse que des lignes locales. La situation en matière de chemins de fer devrait également être analysée dans une perspective plus large que le seul Benelux qui est en effet un petit territoire.

La commission acquiesce à la proposition d'organiser une large conférence ferroviaire. Etant donné que le rapport de la CCE ne traite pas des connexions dans le Benelux, les travaux de la commission ne porteront pas davantage sur l'examen du rapport.

#### **V. PRÉPARATION DU DÉBAT THÉMATIQUE EN SÉANCE PLÉNIÈRE ET AUDITION DE REPRÉSENTANTS DU FORUM BENELUX (3 FÉVRIER 2023)**

##### **A. Préparation du débat thématique sur le trafic ferroviaire transfrontalier lors de la session plénière de mars 2023 à La Haye**

*M. Jef Van den Bergh* précise que l'agenda ferroviaire pour le transport de passagers dans le Benelux sera le thème central de la session plénière du 17 mars 2023. Dix ans après la débâcle du train Fyra, il est temps pour le Parlement du Benelux de faire le point sur ce qui a été réalisé jusqu'à présent et sur les tâches et les défis à venir. Le transport ferroviaire a toujours été un sujet important pour le Parlement Benelux car des liaisons ferroviaires optimales entre les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg sont essentielles pour une bonne mobilité au sein de la zone Benelux et une intégration et une coopération accrues entre les trois pays.

L'attention portera à la fois sur les liaisons à longue distance entre les villes des trois pays du

landen van de Benelux als aan het spoorverkeer in de grensregio's. De focus ligt op de ervaring van reizigers en de visie van beleidsmakers, waarbij ook best practices zullen worden uitgewisseld met vertegenwoordigers van andere regio's. De centrale vraagstelling luidt: wat zou vanuit het standpunt van de reizigers het ideale spoorwegscenario zijn?

De spoorwegoperatoren wensen niet aan de plenaire vergadering deel te nemen, maar kunnen erna in de commissie worden gehoord, ter voorbereiding van de opstelling van een voorstel van aanbeveling.

*De heer Frans Weekers, secretaris-generaal van de Benelux Unie, stelt dat in 2023 overleg ingepland staat rond lijnen in de grensregio's, met name de verbindingen Hamont-Weert en Antwerpen-Eindhoven. De vaststelling is dat de spoorwegmaatschappijen te weinig interesse betonen voor grensoverschrijdend spoorwegvervoer, wat mede te verklaren is door de op nationaal niveau opgestelde beheersovereenkomsten tussen de operatoren en de overheid. Vooraleer de interesse bij reizigers kan groeien, moet er nochtans eerst een aantrekkelijk aanbod zijn. In elk geval kan later in 2023 vooruitgang worden verwacht.*

*Mevrouw Saskia Kluit wijst op het feit dat de concessie van de aanbesteding voor spoorwegvervoer in Nederland momenteel lopend is.*

## **B. Uiteenzetting over het voorstel van Forum Benelux voor een Benelux-treinennet**

### **1. Inleidende uiteenzetting**

*De heer Herman Wilmer, voorzitter van Forum Benelux, maakt de vaststelling dat grensoverschrijdende spoorwegverbindingen veelal slechts op secundaire aandacht kunnen rekenen. Dat is een van de redenen waarom Forum Benelux aan de slag is gegaan rond deze problematiek. De spreker geeft toelichting bij het voorstel van zijn organisatie voor een Benelux-treinennet, dat in extenso door de leden kan worden geraadpleegd.*

Benelux et sur le trafic ferroviaire dans les régions frontalières. L'accent sera mis sur l'expérience vécue par les voyageurs et les points de vue des décideurs politiques; de bonnes pratiques seront également échangées avec des représentants d'autres régions. La question centrale est la suivante: quel serait, du point de vue des passagers, le scénario ferroviaire idéal?

Les opérateurs ferroviaires ne souhaitent pas participer à la session plénière, mais pourront être entendus en commission ultérieurement, en vue de l'élaboration d'une proposition de recommandation.

*M. Frans Weekers, secrétaire général de l'Union Benelux, indique que des consultations sont prévues en 2023 à propos des lignes situées dans les régions frontalières, notamment les liaisons Hamont-Weert et Anvers-Eindhoven. On n'observe pas au niveau des entreprises ferroviaires un intérêt suffisant pour le transport ferroviaire transfrontalier, ce qui s'explique en partie par les accords de gestion établis au niveau national entre les opérateurs et les autorités. Pour susciter un intérêt accru chez les passagers, il faut pouvoir proposer une offre attrayante. En tout état de cause, des progrès peuvent être attendus dans le courant de l'année 2023.*

*Mme Saskia Kluit souligne que la concession de l'appel d'offres pour le transport ferroviaire aux Pays-Bas est actuellement en cours.*

## **B. Exposé sur la proposition du Forum Benelux pour un réseau ferroviaire Benelux**

### **1. Exposé introductif**

*M. Herman Wilmer, président du Forum Benelux, fait observer que les liaisons ferroviaires transfrontalières ne font souvent l'objet que d'une attention secondaire. C'est l'une des raisons pour lesquelles le Forum Benelux s'est penché sur cette question. L'orateur expose la proposition de son organisation pour un réseau ferroviaire Benelux, que les membres peuvent consulter in extenso.*

Het voorstel bevat drie onderdelen:

— de bestaande infrastructuur voor het hogesnelheidsnet moet optimaal worden benut, wat nu nog niet het geval is. De belangrijkste ontbrekende schakel is de verbinding Luik-Luxemburg, die onder meer langs het traject van de E25 kan worden uitgebouwd;

— intercityverbindingen aan de beide kanten van een grens dienen beter te worden verknoopt. Een politieke boodschap in de richting van de spoorwegmaatschappijen is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de betrouwbaarheid van trajecten van gelijke afstand even groot wordt in het geval van grensoverschrijdende verbindingen dan bij binnenlandse trajecten. Zoals de grenzen voor vervoersmodi als de auto en het vliegtuig mettertijd vervaagd zijn, is een gelijkaardige evolutie nodig voor het spoorwegverkeer;

— de grensregio's, de provincies en de (bundes-lingen van) gemeenten moeten een rol opnemen in de grensregio's. Het belang van gemeenschappen en reizigers aan de beide kanten van een grens moet determinerend zijn voor de vaststelling van prioritaire verbindingen. Het reizigersbelang wordt verder ook gediend door meer ticket- en tariefintegratie.

## **2. Vragen en opmerkingen van de leden**

*De heer Pim van Ballekom* vraagt of de infrastructuurbeheerders (ProRail, Infrabel) ook een belangrijke opdracht hebben voor de realisatie van een beter grensoverschrijdend spoorwegvervoer.

*De heer Yves Evrard* wijst op de vele obstakels voor de verwezenlijking van het ambitieuze plan van Forum Benelux, onder meer de noodzaak van zeer grote investeringen en het heuvelachtige landschap (in het bijzonder op het traject Luik-Luxemburg). Heeft Forum Benelux een studie gemaakt van de mogelijkheden en de moeilijkheden bij de uitbouw van lijn 162 of blijft de reflectie van de organisatie beperkt tot de opstelling van een schriftelijk plan?

Cette proposition comporte trois volets:

— l'infrastructure existante pour le réseau à grande vitesse doit être utilisée de manière optimale, ce qui n'est pas le cas actuellement. Le principal chaînon manquant est la liaison Liège-Luxembourg, qui pourrait être aménagée, entre autres, le long du tracé de l'E25;

— les liaisons interurbaines de part et d'autre d'une frontière devraient être mieux connectées. Il faut adresser un message politique aux compagnies ferroviaires pour faire en sorte que, pour des trajets de même distance, la fiabilité devienne aussi élevée pour les liaisons transfrontalières que pour les trajets nationaux. Tout comme les frontières se sont estompées au fil du temps pour les modes de transport tels que la voiture et l'avion, une évolution similaire est nécessaire pour le trafic ferroviaire;

— les régions frontalières, les provinces et les (groupements de) communes doivent assumer un rôle dans les régions frontalières. L'intérêt des communautés et des voyageurs de part et d'autre d'une frontière doit être déterminant lors de l'établissement de liaisons prioritaires. Une intégration accrue des billetteries et des tarifs sert également l'intérêt des passagers.

## **2. Questions et observations des membres**

*M. Pim van Ballekom* demande si les gestionnaires d'infrastructure (ProRail, Infrabel) ont également une tâche importante à accomplir en vue de l'amélioration du transport ferroviaire transfrontalier.

*M. Yves Evrard* souligne les nombreux obstacles à la réalisation du plan ambitieux du Forum Benelux, notamment la nécessité d'investissements très importants et le relief accidenté (surtout sur l'axe Liège-Luxembourg). Le Forum Benelux a-t-il réalisé une étude sur les possibilités et les difficultés inhérentes au développement de la ligne 162, ou sa réflexion s'est-elle limitée à l'élaboration d'un plan écrit?

Hoe kan tariefintegratie worden bevorderd?

Welke aanbevelingen zou het Beneluxparlement volgens Forum Benelux in eerste instantie moeten of kunnen formuleren?

Zijn er beleidsmakers uit de drie landen die een reactie hebben geformuleerd op het plan van Forum Benelux?

*De heer Jef Van den Bergh* pleit eerder voor een technische integratie van het ticketingsysteem dan voor een harmonisering van de tarieven. Het is begrijpelijk dat landen op dit laatste punt ook in de toekomst een eigen beleid willen blijven ontwikkelen.

De capaciteit van het netwerk wordt in de toekomst een moeilijk probleem. Als bijvoorbeeld de huidige snelle verbinding Brussel-Amsterdam wordt aangevuld met een lijn op hetzelfde traject met meer haltes, dan moet worden nagegaan hoe die lijnen een plaats kunnen krijgen op de beperkte spoorweginfrastructuur. Welke conclusies zullen worden getrokken als nationale lijnen door de uitbreiding van internationale verbindingen onder druk komen te staan?

### **3. Antwoorden van de genodigde**

*De heer Herman Wilmer* stelt dat de infrastructuurbeheerders een relatief bescheiden rol hebben bij de uitbouw van doeltreffende en betrouwbare grensoverschrijdende spoorwegverbindingen. De infrastructuur is beschikbaar en infrastructuurbeheerders zijn bereid om rijpaden ter beschikking te stellen van spoorwegondernemingen, ook als het om grensoverschrijdende trajecten gaat. Dit is dus niet de kern van het probleem.

Er is een algemene analyse gebeurd door Forum Benelux, waarbij ook werd nagedacht over obstakels. Een grondig terreinonderzoek werd niet uitgevoerd, maar landschappelijke en ecologische overwegingen werden wel in de reflectie betrokken. Een vlotte verbinding Luik-Luxemburg is zeker een haalbare kaart.

Het voorstel voorziet in ten minste één hogesnelheidstrein per uur in elke richting. De infrastructuurcapaciteit is noodzakelijkerwijs beperkt, maar toch

Comment promouvoir l'intégration tarifaire?

Selon le Forum Benelux, quelles recommandations le Parlement Benelux devrait-il ou pourrait-il formuler en premier lieu?

Les responsables politiques des trois pays ont-ils formulé une réponse au plan du Forum Benelux?

*M. Jef Van den Bergh* préconise l'intégration technique du système de billetterie plutôt que l'harmonisation des tarifs. On peut comprendre que les pays souhaitent continuer à développer leurs propres politiques sur ce dernier point.

La capacité du réseau constituera à l'avenir une question délicate. Si, par exemple, la liaison rapide actuelle Bruxelles-Amsterdam est complétée par une ligne sur le même itinéraire avec davantage d'arrêts, il faudra examiner la manière d'insérer cette ligne dans l'infrastructure ferroviaire qui est limitée. Quelles conclusions seront tirées s'il s'avère que les lignes nationales subissent une pression en raison de l'expansion des liaisons internationales?

### **3. Réponses de l'orateur invité**

*M. Herman Wilmer* considère que les gestionnaires d'infrastructure ont un rôle assez modeste à jouer dans l'aménagement de liaisons ferroviaires transfrontalières efficaces et fiables. L'infrastructure est disponible et les gestionnaires d'infrastructure sont disposés à mettre des sillons à la disposition des entreprises ferroviaires, y compris des tronçons transfrontaliers. Ce n'est donc pas là l'essentiel du problème.

Le Forum Benelux a procédé à une analyse générale, en tenant compte des obstacles. Il n'y a pas eu d'étude approfondie du site, mais le fruit de la réflexion comporte des considérations paysagères et écologiques. Une liaison Liège-Luxemburg fluide est certainement réalisable.

La proposition prévoit au moins un train à grande vitesse par heure dans chaque direction. La capacité de l'infrastructure est nécessairement limitée,

groot genoeg om dit te realiseren. Mogelijk kan de bediening van deze lijnen nog frequenter worden, maar daar is geen zekerheid over.

Inzake tariefintegratie is het Zwitserse model interessant: de tarieftabel wordt daar landelijk vastgesteld en het ticketingsysteem is uniform, waardoor een combinatie van trajecten van verschillende maatschappijen geen enkel probleem vormt. Er is meer nood aan de integratie van systemen dan aan de eenmaking van tarieven. Spoorwegmaatschappijen maken bij voorkeur wel ook werk van de harmonisering van tarieven voor bepaalde doelgroepen, zoals jongeren en senioren, maar dat is niet de prioriteit.

Forum Benelux heeft geen reacties ontvangen van de regeringen.

**VI. HOORZITTING  
MET DE HEER ERIK VAN MEENSEL,  
ADVISEUR IN HET BELEIDSORGAAN VAN  
DE BELGISCHE MINISTER VAN MOBILITEIT,  
EN DE HEER WINO AARNINK, DIRECTEUR  
OPENBAAR VERVOER EN SPOOR BIJ  
HET NEDERLANDSE MINISTERIE VAN  
INFRASTRUCTUUR EN  
WATERSTAAT (12 JANUARI 2024)**

**A. Inleidende uiteenzettingen**

**1. De heer Erik Van Meensel, adviseur in het beleidsorgaan van de Belgische minister van Mobiliteit, de heer Georges Gilkinet**

*Context*

*De heer Erik Van Meensel* merkt op dat de regeerakkoorden van de drie landen de wil uitspreken om de verbindingen met de buitenlandse spoornetten te verbeteren, zowel voor passagiersvervoer als goederenvervoer. Er werden ter zake ook intentieverklaringen ondertekend door de bevoegde regeringsleden:

— tussen België en Nederland: op 19 april 2022 in Gent;

mais elle reste suffisante pour réaliser cet objectif. Il est possible que ces lignes puissent être desservies plus fréquemment encore mais il n'y a aucune certitude à ce sujet.

Concernant l'intégration tarifaire, le modèle suisse est intéressant: la grille tarifaire y est fixée à l'échelle nationale et le système de billetterie est uniforme, de sorte que la combinaison de trajets de compagnies différentes ne pose aucun problème. L'intégration des systèmes est davantage nécessaire que l'harmonisation des tarifs. Les compagnies ferroviaires préfèrent aussi œuvrer à l'harmonisation des tarifs pour certains groupes cibles, comme les jeunes et les personnes âgées, mais ce n'est pas la priorité.

Le Forum Benelux n'a reçu aucune réponse des gouvernements.

**VI. AUDITION  
DE M. ERIK VAN MEENSEL,  
CONSEILLER AU SEIN DE  
L'ORGANE DE CONCERTATION  
DU MINISTRE BELGE DE LA MOBILITÉ, ET  
DE M. WINO AARNINK, DIRECTEUR TRANS-  
PORTS PUBLICS ET RAIL AU MINISTÈRE  
NÉERLANDAIS DE L'INFRASTRUCTURE ET  
DE LA GESTION DE L'EAU (12 JANVIER 2024)**

**A. Exposés introductifs**

**1. M. Erik Van Meensel, conseiller au sein de l'organe de concertation du ministre belge de la Mobilité, M. Georges Gilkinet**

*Contexte*

*M. Erik Van Meensel* rappelle que les accords de gouvernement des trois pays traduisent la volonté d'améliorer les connexions avec les réseaux ferroviaires étrangers, tant pour le transport de passagers que pour le transport de marchandises. Des déclarations d'intention ont également été signées dans ce sens par les membres des gouvernements concernés:

— entre la Belgique et les Pays-Bas: le 19 avril 2022 à Gand;

— tussen België en Luxemburg: eerst op 3 oktober 2023 in Luxemburg-stad, herbevestigd in Brussel op 20 december 2023 met de nieuwe Luxemburgse minister Yuriko Backes.

De intentieverklaringen hebben betrekking op:

— het wegwerken van drempels, die de reiziger belemmeren in de keuze voor de trein;

— het beter afstemmen van verschillende technische systemen;

— het wegwerken van verschil in regelgeving;

— het verbeteren of het aanleggen van infrastructuur.

De PSO-verordening van de Europese Unie stelt de centrale overheden in staat om onder voorwaarden zelf private partijen in te huren om zo openbaar personenvervoer van betere kwaliteit en veiligheid voor een lagere prijs te realiseren. De PSO-dienst werd in België toegekend aan de NMBS door het afsluiten van het zogenaamde “openbaredienstcontract” tussen de staat en de NMBS op 23 december 2022. Dit openbaredienstcontract (vroeger gekend als beheerscontract) heeft de volgende krachtlijnen:

— de verhoging van het aantal treinkilometers;

— de verhoging van zowel de amplitudes (van wanneer tot wanneer – vroeg/laat) als de frequenties op trajecten;

— een operationele vrijheid om binnen dit PSO-contract een optimaal transportplan uit te werken, weliswaar gekoppeld aan de verplichte validering van het resultaat door de regering;

— het beheerscontract is een stap in de realisatie van de ambities “Spoorvisie 2040” uit mei 2021.

Binnen het openbaredienstcontract bevat artikel 15 specifieke maatregelen met betrekking tot het grensoverschrijdend spoorverkeer:

— entre la Belgique et le Luxembourg: le 3 octobre 2023 à Luxembourg-Ville d’abord et confirmé à Bruxelles le 20 décembre 2023 avec la nouvelle ministre luxembourgeoise Yuriko Backes.

Les déclarations d’intention portent sur:

— l’élimination des obstacles qui entravent le choix du train par les voyageurs;

— une meilleure harmonisation de systèmes techniques différents;

— la suppression des différences entre réglementations;

— l’amélioration ou l’aménagement d’infrastructures.

Le règlement OSP de l’Union européenne permet aux autorités centrales de recourir elles-mêmes à des acteurs privés sous certaines conditions pour fournir un transport public de passagers de meilleure qualité, plus sûr et moins cher. Le service OSP a été attribué à la SNCB en Belgique par la conclusion du “contrat de service public” entre l’État et la SNCB le 23 décembre 2022. Ce contrat de service public (anciennement dénommé contrat de gestion) repose sur les lignes de force suivantes:

— augmentation du nombre de trains-kilomètres;

— augmentation des amplitudes (de quand à quand – tôt/tard) comme des fréquences sur les lignes;

— une liberté opérationnelle pour élaborer un plan de transport optimal dans le cadre de ce contrat OSP, subordonnée il est vrai à la validation obligatoire du résultat par le gouvernement;

— le contrat de gestion est une étape dans la réalisation des ambities “Vision Rail 2040” à partir de mai 2021.

Dans le cadre du contrat de service public, l’article 15 comporte des mesures spécifiques relatives au trafic ferroviaire transfrontalier:

— binnen het kader van de PSO (met vergoeding) worden treinen ingelegd tot één station over de grens;

— er is de mogelijkheid om, indien zich nieuwe opportuniteiten voordoen, daarop in te gaan na akkoord van buitenlandse overheden.

In Nederland werd de overeenkomst met de spoorvervoersmaatschappij NS goedgekeurd in december 2023. Dit is vergelijkbaar met de Belgische situatie, maar er zijn ook regionale vervoersconcessies (bijvoorbeeld de concessie van Arriva in Nederlands Limburg).

Naast het PSO-kader bestaat ook het “Open Access”-kader:

— internationaal passagiersvervoer is geliberaliseerd en valt onder het zogenaamde “Open Access”-regime;

— naast de PSO-verbindingen kunnen nationale verbindingen ingericht worden zonder vergoeding vanwege een aanbestedende overheid en op eigen commercieel risico van de onderneming (bijvoorbeeld de nachtelijke treinverbinding Groningen-Schiphol/Amsterdam van Arriva).

#### *België-Nederland*

De spreker overloopt enkele concrete projecten van samenwerking tussen België en Nederland: de Drielandentrein, de lijn Weert-Hamont(-Antwerpen), de lijn Antwerpen-Roosendaal en andere projecten voor de toekomst.

De Drielandentrein vormt een rechtstreekse verbinding, zonder overstap, tussen Luik en Aken via Maastricht. Dit project omvat de volgende aspecten:

— een verbeterd aanbod: meer treinen, meer directe verbindingen en moderne veiligheidssystemen;

— een modern, comfortabel en toegankelijk rollend materieel voorzien van stopcontacten en reizigersinformatiesystemen;

— dans le cadre de l’OSP (avec compensation), des trains sont insérés jusqu’à une gare au-delà de la frontière;

— si de nouvelles opportunités se présentent, il peut y être répondu moyennant l’accord des autorités étrangères.

Aux Pays-Bas, l’accord avec la société de transport ferroviaire NS a été approuvé en décembre 2023. La situation est similaire à celle de la Belgique, mais il existe également des concessions de transport régional (par exemple, la concession d’Arriva dans le Limbourg néerlandais).

Outre le cadre des OSP, il existe également le cadre “Open Access”:

— le transport international de passagers est libéralisé et relève du régime “Open Access”;

— en plus des connexions OSP, des connexions nationales peuvent être mises en place sans compensation de la part d’une autorité contractante et au risque commercial de l’entreprise (par exemple, la liaison Groningue-Schiphol/Amsterdam du train de nuit d’Arriva).

#### *Belgique-Pays-Bas*

L’orateur passe en revue quelques projets concrets de coopération entre la Belgique et les Pays-Bas: le Train des trois pays, la ligne Weert-Hamont(-Anvers), la ligne Anvers-Roosendaal et d’autres projets futurs.

Le train des trois pays constitue une liaison directe, sans changement de train, entre Liège et Aix-la-Chapelle via Maastricht. Ce projet comprend les aspects suivants:

— une offre améliorée: plus de trains, plus de liaisons directes et des systèmes de sécurité modernes;

— un matériel roulant moderne, confortable et accessible, équipé de prises de courant et de systèmes d’information à l’intention des voyageurs;



— inzake ticketing zullen reizigers in elk van de drie landen op de vertrouwde manier tegen dezelfde prijs een ticket kunnen aankopen. Vanuit Nederland is er naar België toe een uitnodiging om in het bestaande MaaS-proefproject (MaaS = *Mobility as a Service*) te stappen, met inbegrip van een op GPS gebaseerde ticketing.

Wat de lijn Weert-Hamont(-Antwerpen) betreft, werden er op Belgisch grondgebied infrastructuurwerken uitgevoerd om lijn 19 tot aan de Belgisch-Nederlandse grens te elektrificeren en te voorzien van ETCS-signalisatie. Deze werken werden afgerond in juni 2021 en hebben 31 miljoen euro gekost. Ook werden de nodige middelen uitgetrokken om de perrons in stations te verhogen (5,5 miljoen euro) en om een tweede spoor van Balen werkplaatsen naar Neerpelt aan te leggen (50 miljoen euro).

*De Belgische bevoegde minister Georges Gilkinet* heeft tijdens ontmoetingen met de Nederlandse staatssecretaris Viviane Heijnen in december 2022 (in Weert) en december 2023 (in Brussel) zijn steun uitgesproken voor het project. De noodzakelijke investeringen bevinden zich evenwel op Nederlands grondgebied en dus binnen de Nederlandse beslissingsperimeter.

Wat de lijn Antwerpen-Roosendaal betreft, werd de vraag naar een betere verbinding vooral gesteld nadat in 2017 de intercity (IC) Brussel-Amsterdam over de hogesnelheidslijn (HSL) is beginnen rijden. Verschillende studies werden uitgevoerd, maar een blijvende moeilijkheid om een verbeterd aanbod uit te rollen is het verschil in signalatiesysteem in de twee landen (ETCS in België versus ATB in Nederland). In de intentieverklaring werd afgesproken om dan zeker te werken naar het moment dat ook in Nederland ETCS aanwezig zal zijn op het grensoverschrijdend traject (in 2028). De Belgische en Nederlandse administraties hebben samen een studie opgestart met betrekking tot:

- het verzamelen en inventariseren van de bestaande informatie en uitgevoerde studies;
- het inventariseren van de diverse stakeholders;

— en matière de billetterie, les voyageurs des trois pays pourront acheter un billet de la manière habituelle et au même prix. Les Pays-Bas invitent la Belgique à rejoindre le projet pilote MaaS (*Mobility as a Service*) existant, y compris la billetterie basée sur la technologie GPS.

En ce qui concerne la ligne Weert-Hamont(-Anvers), des travaux d'infrastructure ont été réalisés sur le territoire belge pour électrifier la ligne 19 jusqu'à la frontière belgo-néerlandaise et l'équiper de la signalisation ETCS. Achevés en juin 2021, ces travaux ont coûté 31 millions d'euros. Des fonds ont également été alloués pour rehausser les quais de gare (5,5 millions d'euros) et construire une deuxième voie entre les ateliers de Balen et Neerpelt (50 millions d'euros).

*Le ministre belge compétent, M. Georges Gilkinet*, a exprimé son soutien au projet lors de réunions avec la secrétaire d'État néerlandaise Viviane Heijnen en décembre 2022 (à Weert) et en décembre 2023 (à Bruxelles). Toutefois, les investissements nécessaires se situent sur le territoire néerlandais et s'inscrivent donc dans la sphère décisionnelle néerlandaise.

En ce qui concerne la ligne Anvers-Roosendaal, la demande d'une meilleure connexion a surtout été soulevée après que l'intercity (IC) Bruxelles-Amsterdam a commencé à circuler sur la ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) en 2017. Plusieurs études ont été menées, mais la mise en œuvre de système de signalisation différents dans les deux pays (ETCS en Belgique et ATB aux Pays-Bas) constitue une entrave persistante au déploiement d'une amélioration de l'offre. Il a été convenu dans le protocole d'accord de faire en sorte que l'ETCS soit également déployé sur la ligne transfrontalière aux Pays-Bas (en 2028). Les administrations belge et néerlandaise ont lancé conjointement une étude visant:

- à collecter et répertorier les informations existantes et les études réalisées;
- à identifier les différents acteurs du dossier;

— de vervoersvraag in de regio en het maken van een eerste inschatting van het vervoerspotentieel.

In de intentieverklaring werd ook afgesproken om voor de verdere ontwikkeling en opvolging van spoorprojecten met Nederland een bilaterale stuurgroep op te zetten. Deze stuurgroep vergadert twee maal per jaar. Onder de stuurgroep functioneren onderliggende technische subwerkgroepen (Weert-Hamont, Roosendaal, ETCS, ...).

De veiligheidssystemen in de twee landen zijn nog steeds verschillend. Het opzet is om de invoering van ETCS in de grensbaanvakken op te volgen en in goede banen te leiden.

#### *België-Luxemburg*

Het aanbod van spoorverbindingen tussen België en Luxemburg werd uitgebreid:

— sinds 2021 rijdt de IC 33 Luik-Gouvy-Luxemburg in de week elk uur;

— sinds 2022 is er elk half uur een verbinding Arlon-Luxemburg stad.

De NMBS en CFL ("*Chemin de Fer Luxembourgeois*") hebben samen een studie uitgevoerd, die tot concrete verbeteringen moet leiden:

— op de as Brussel-Aarlen-Luxemburg wordt een snellere trein ingevoerd: drie maal per dag vanaf eind 2026 en vijf maal per dag vanaf eind 2029. Vanaf eind 2029 verdubbelt de frequentie van de gewone IC naar twee maal per uur;

— de lijn Luxemburg-Arion wordt vanaf december 2024 verlengd tot Libramont, met een bediening van één trein per uur. Ook wordt onderzocht of op deze lijn verder kan worden geëvolueerd naar twee treinen per uur;

— er wordt gewerkt aan mogelijkheden om de verbinding Virton-Rodange te verbeteren.

Inzake infrastructuur worden eveneens stappen vooruit gezet:

— à étudier la demande de transport dans la région et procéder à une première évaluation du potentiel de transport.

Il a également été prévu dans le protocole d'accord de mettre en place un comité de pilotage bilatéral pour le développement et le suivi des projets ferroviaires avec les Pays-Bas. Ce groupe de pilotage se réunit deux fois par an. Il chapeaute les sous-groupes de travail techniques (Weert-Hamont, Roosendaal, ETCS, etc.).

Les systèmes de sécurité des deux pays sont encore différents. L'objectif est de suivre et gérer le déploiement de l'ETCS dans les sections frontalières.

#### *Belgique-Luxemburg*

L'offre de liaisons ferroviaires entre la Belgique et le Luxembourg a été élargie:

— depuis 2021, l'IC 33 Liège-Gouvy-Luxemburg circule toutes les heures en semaine;

— depuis 2022, une liaison Arlon-Luxembourg-ville fonctionne toutes les 30 minutes.

La SNCB et les CFL (Chemins de Fer Luxembourgeois) ont mené conjointement une étude qui devrait déboucher sur des améliorations concrètes:

— un train plus rapide sera mis en service sur l'axe Bruxelles-Arion-Luxemburg trois fois par jour à partir de la fin de 2026 et cinq fois par jour à partir de la fin de 2029. A partir de la fin de 2029, la fréquence de la ligne IC régulière sera doublée pour passer à deux fois par heure;

— la ligne Luxemburg-Arion sera prolongée jusqu'à Libramont à partir de décembre 2024, à raison d'un train par heure. La possibilité d'évoluer vers deux trains par heure sur cette ligne est à l'étude;

— des options sont envisagées pour améliorer la liaison Virton-Rodange.

En termes d'infrastructure, des progrès sont également réalisés:

— België en Luxemburg hebben samen de financiering van de werken op as 3 ingediend in het najaar van 2023. Om het belang van het project te benadrukken, werd een zogenaamde “implementing act” aangenomen door de Europese Unie;

— in het Groothertogdom Luxemburg wordt een nieuw station gebouwd in Hollerich, dat de verbinding moet maken tussen de verschillende spoorlijnen en bussen en de nieuwe tram.

Het rollend materieel wordt vernieuwd. Zowel de NMBS als CFL investeren in modern dubbeldek materiaal (de M7 en de Coradia). Beide materieeltypen worden gekenmerkt door hedendaags zitcomfort met airco en 220 volt-stekkers en beschikken over multifunctionele ruimtes die het vervoer van fietsen en het reizen van personen met beperkte mobiliteit vlot mogelijk maken.

Tijdens een ontmoeting van de Belgische minister Georges Gilkinet en de Luxemburgse minister Yuriko Backes op 20 december 2023 werden de in de intentieovereenkomst van 3 oktober 2023 gemaakte afspraken herbevestigd. De eerste stuurgroep in het kader van de vernieuwde intentieverklaring zal doorgaan op maandag 15 januari 2024 in Luxemburg in aanwezigheid van de beide ministers en de hoofden van de bevoegde administraties van de twee landen. De werking van de stuurgroep volgt hetzelfde stramien als de stuurgroep voor de verbindingen tussen België en Nederland.

*Het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie*

België fungeert in de eerste helft van 2024 als voorzitter van de Raad van de Europese Unie. De heer Van Meensel somt de Belgische prioriteiten op spoorwegvlak op:

— “Groen vervoer”: een modal shift en actieve mobiliteit;

— “Slim vervoer”: ondersteuning van innovatie en een digitale transitie die niemand in de steek laat;

— “Sociaal vervoer”: verbetering van sociale omstandigheden en verantwoordelijkheid;

— la Belgique et le Luxembourg ont conjointement soumis un projet de financement pour des travaux sur l’axe 3 à l’automne 2023. Un “acte d’exécution” a été adopté par l’Union européenne pour souligner l’importance du projet;

— au Grand-Duché de Luxembourg, une nouvelle gare sera construite à Hollerich pour relier les différentes lignes ferroviaires, les bus et le nouveau tramway.

Le matériel roulant sera renouvelé. Tant la SNCB que les CFL investissent dans du matériel roulant moderne à deux étages (le M7 et le Coradia). Ces deux types de matériel roulant se caractérisent par un confort des sièges aux normes actuelles, la climatisation et des prises de courant de 220 volts, et disposent d’espaces multifonctionnels permettant le transport aisé de vélos et de personnes à mobilité réduite.

Le 20 décembre 2023, le ministre belge Georges Gilkinet et la ministre luxembourgeoise Yuriko Backes ont réaffirmé les engagements pris dans le cadre de la convention d’intention du 3 octobre 2023. La première réunion du groupe de pilotage dans le cadre de la déclaration d’intention renouvelée se tiendra le lundi 15 janvier 2024 à Luxembourg, en présence des deux ministres et des chefs des administrations concernées des deux pays. Le groupe de pilotage fonctionnera comme le groupe de pilotage mis en place pour les liaisons entre la Belgique et les Pays-Bas.

*Présidence belge du Conseil de l’Union européenne*

La Belgique assurera la présidence du Conseil de l’Union européenne au premier semestre 2024. M. Van Meensel énumère les priorités de la Belgique en matière de transport ferroviaire:

— “Transport vert”: transfert modal et mobilité active;

— “Transport intelligent”: soutenir l’innovation et une transition numérique qui ne laisse personne sur la touche;

— “Transport social”: améliorer les conditions sociales et la responsabilité;

— “Veilig vervoer”: verbetering van de trein-beveiligingssystemen.

### *Nachttreinen*

De exploitatie van een nachttrein vereist niet alleen de inzet van specifiek materieel. Er is ook nood aan meer personeel en een specifiek systeem van ticketing. Deze specificiteit zorgt ervoor dat er voor het opstarten van een nieuwe nachttreindienst extra drempels dienen te worden overwonnen.

Daarom werd in de Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers een wet aangenomen die een subsidiemechanisme instelde ten gunste van operatoren van nachttreinen (wet van 7 juni 2023 houdende de steun voor het reizigersvervoer per nachttrein). Door dit mechanisme worden rijpadvergoedingen en energiekosten vergoed.

Deze regeling, die de goedkeuring van de Europese Commissie heeft verkregen, is een Europese primeur met meerwaarde. België nodigt andere landen uit om soortgelijke wetgeving te ontwikkelen.

### *Conclusies*

*De heer Van Meensel* besluit met enkele blijvende en belangrijke aandachtspunten voor het grensoverschrijdend spoorvervoer:

— voor bepaalde initiatieven moet het akkoord van de Europese Unie worden gevraagd (bijvoorbeeld staatssteunregels voor nachttreinen);

— ETCS wordt niet gelijktijdig uitgerold in de verschillende landen;

— de technische interoperabiliteit is nog niet optimaal;

— de operatoren van internationaal spoorvervoer zijn commercieel onafhankelijk.

— “Transport sûr”: améliorer les systèmes de sécurité des trains.

### *Trains de nuit*

L’exploitation d’un train de nuit ne nécessite pas seulement la mise en œuvre d’équipements spécifiques. Elle requiert également plus de personnel et un système de billetterie spécifique. Cette spécificité signifie que des seuils supplémentaires doivent être franchis avant de lancer un nouveau service de train de nuit.

C’est pourquoi la Chambre des représentants de Belgique a adopté une loi instaurant un mécanisme de subvention en faveur des opérateurs de trains de nuit (loi du 7 juin 2023 portant soutien au transport de voyageurs par train de nuit). Cette réglementation permet l’indemnisation pour l’utilisation de sillons et les coûts énergétiques.

Ce mécanisme, qui a obtenu l’approbation de la Commission européenne, est une première européenne et comporte une valeur ajoutée. La Belgique invite les autres pays à élaborer une législation similaire.

### *Conclusions*

*M. Van Meensel* conclut en évoquant quelques préoccupations durables et importantes pour le transport ferroviaire transfrontalier:

— certaines initiatives nécessitent l’accord de l’Union européenne (par exemple, les règles relatives aux aides d’État pour les trains de nuit);

— l’ETCS n’est pas déployé simultanément dans les différents pays;

— l’interopérabilité technique n’est pas encore optimale;

— les opérateurs ferroviaires internationaux sont commercialement indépendants.

**2. De heer Wino Aarnink, directeur Openbaar Vervoer en Spoor bij het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

*Kaders*

De heer Wino Aarnink schetst eerst de verschillende kaders waaraan het internationale spoor vanuit Nederlands perspectief onderworpen is:

— Europese Unie: enerzijds de bestaande systemen en programma's (Green Deal, Action Plan, TEN-T), anderzijds het nieuwe beleid in de ontwikkeling van capaciteitsmanagement en ticketing (MDMS = "Multimodal Digital Mobility Services");

— in het regeerakkoord van de ontslagnemende Nederlandse regering wordt ingezet op het aansluiten op HSL-knooppunten (HSL = hogesnelheidslijn) over de grens, op de ontwikkeling van de trein als alternatief voor het vliegtuig en op de Lelylijn;

— de ontwikkeling van een nieuw toekomstperspectief voor het openbaar vervoer;

— samenwerking in het kader van IRP ("Inventory and requirements planning");

— Thalassa 2022, een bilaterale intentieverklaring voor kort grensoverschrijdend vervoer tussen België en Nederland;

— de marktordening voor internationale verbindingen in het kader van de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet:

◦ binnen concessie: IC Amsterdam-Brussel, Maastricht-Luik en Antwerpen-Rosendaal;

◦ voor andere verbindingen is er een open toegang, waarbij diverse initiatieven worden gemeld bij de Autoriteit Consument & Markt.

**2. M. Wino Aarnink, directeur Transports publics et Rail au ministère néerlandais de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau**

*Cadres*

M. Wino Aarnink présente tout d'abord les différents cadres auxquels le rail international est soumis d'un point de vue néerlandais:

— Union européenne: les systèmes et programmes existants (Green Deal, Plan d'action, TEN-T) d'une part, et les nouvelles politiques de développement de la gestion des capacités et de la billetterie (MDMS = "Multimodal Digital Mobility Services") d'autre part;

— l'accord de coalition du gouvernement néerlandais démissionnaire prévoit la connexion avec les nœuds TGV (trains à grande vitesse) de part et d'autre de la frontière, le développement du rail comme alternative au transport aérien et la ligne Lely;

— le développement d'une nouvelle perspective d'avenir pour les transports publics;

— la coopération dans le cadre de l'IRP ("Inventory and requirements planning");

— Thalassa 2022, une déclaration d'intention bilatérale pour le transport transfrontalier à courte distance entre la Belgique et les Pays-Bas;

— l'organisation du marché des liaisons internationales dans le cadre de la nouvelle concession du réseau ferroviaire principal:

◦ dans le cadre de la concession: IC Amsterdam-Bruxelles, Maastricht-Liège et Anvers-Rosendaal;

◦ pour d'autres connexions, l'accès est ouvert, et diverses initiatives sont portées à la connaissance de l'autorité pour les Consommateurs et les Marchés.

### *Werkprogramma Internationaal Spoor*

De spreker geeft een overzicht van hoe nu reeds de internationale bereikbaarheid per spoor van Nederland wordt verbeterd.

Er is een focus op:

- de versterking van de bereikbaarheid van grensregio's, met oog voor de concurrentiepositie;
- het benutten en verbeteren van bestaande internationale verbindingen;
- het onderzoeken van nieuwe verbeteringen;
- de optimalisering van de interoperabiliteit en de Europese samenwerking.

Vanuit het oogpunt van de reizigers zijn er in de periode 2023-2024 enkele belangrijke mijlpalen:

- de versnelling van de IC-trein tussen Amsterdam en Berlijn met 30 minuten;
- de heropleving van de nachttrein;
- de start van de drielandentrein, die de verbinding maakt tussen Luik, Maastricht en Aken;
- de IC Amsterdam-Brussel gaat rijden binnen het kader van een nieuwe concessie, waardoor de verbinding sneller wordt en vaker zal worden bediend.

De verdere ontwikkeling van een visie op internationale spoorwegverbindingen staat in Nederland momenteel on hold, in afwachting van het aantreden van een nieuwe regering na de verkiezingen van 22 november 2023.

Versterking van de bereikbaarheid van de grensregio's (richting Duitsland)

*De heer Aarnink* somt de stand van zaken van de betreffende projecten op.

### *Programme de travail Rail international*

L'orateur fournit un aperçu des améliorations apportées en matière d'accessibilité ferroviaire internationale aux Pays-Bas.

L'accent est mis sur:

- le renforcement de l'accessibilité des régions frontalières, avec l'accent sur la compétitivité;
- l'exploitation et l'amélioration des liaisons internationales existantes;
- l'exploration de nouvelles possibilités d'amélioration;
- l'optimisation de l'interopérabilité et de la coopération européenne.

Du point de vue des passagers, quelques jalons importants pour la période 2023-2024 sont:

- la réduction de 30 minutes du temps de trajet du train IC entre Amsterdam et Berlin;
- la réactivation des trains de nuit;
- le lancement du train des trois pays reliant Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle;
- la mise en service du train IC Amsterdam-Bruxelles dans le cadre d'une nouvelle concession, avec pour conséquence un accroissement de la rapidité et de la fréquence de la liaison.

La mise au point d'une vision des liaisons ferroviaires internationales est actuellement suspendue aux Pays-Bas en attendant l'entrée en fonction d'un nouveau gouvernement après les élections du 22 novembre 2023.

Renforcement de l'accessibilité des régions frontalières (en direction de l'Allemagne)

*M. Aarnink* présente l'état d'avancement des projets concernés.

— Groningen-Leer-Bremen (Wunderline):

- Er gebeuren diverse investeringen om de snelheid te verhogen
- De werkzaamheden aan de Friesenbrücke zijn gestart
- Een doorkijk naar de invulling van fase 2

— Zwolle-Münster: verkenning van elektrificatie aan Nederlandse zijde en de mogelijkheden van doorkoppeling:

— IC Eindhoven-Düsseldorf:

- De aanbesteding is afgerond
- Verschillende infrastructuurverbeteringen worden uitgerold
- De beoogde startdatum van de verbinding is 2026

— IC naar Aken:

- Verkenning van de optie om treinen in te leggen aan het begin en het einde van de dag
- Onderzoek naar mogelijke lijnvoering (de modaliteiten van de dienstverlening op een lijn) op langere termijn

Versterking van de bereikbaarheid van de grensregio's (richting België)

De spreker somt de stand van zaken van de betreffende projecten op.

— Drielandentrein:

- Koppeling van twee bestaande verbindingen (Aken-Maastricht, Maastricht-Luik)
- Samenwerking tussen drie vervoerders, vier overheden en drie infrastructuurbeheerders
- Uitstel van de start wegens late toelating van het materieel (vooropgesteld voor 2024)

— Groningue-Leer-Brême (Wunderline):

- Des investissements sont prévus pour augmenter la vitesse
- Les travaux sur le Friesenbrücke ont commencé
- Une perspective sur l'achèvement de la phase 2

— Zwolle-Münster: étude de l'électrification du côté néerlandais et des possibilités d'interconnexion:

— IC Eindhoven-Düsseldorf:

- L'appel d'offres est clôturé
- Diverses améliorations de l'infrastructure sont en cours
- Le début de la liaison est prévu pour 2026

— IC vers Aix-la-Chapelle:

- Examen de l'option consistant à insérer des trains en début et en fin de journée
- Examen de la possible gestion de lignes (modalités du service sur une ligne) à plus long terme

Renforcement de l'accessibilité des régions frontalières (en direction de la Belgique)

L'orateur présente l'état d'avancement des projets concernés.

— Train des trois pays:

- Connexion de deux liaisons existantes (Aix-la-Chapelle-Maastricht, Maastricht-Liège)
- Coopération entre trois transporteurs, quatre autorités et trois gestionnaires d'infrastructure
- Report du démarrage en raison de l'autorisation tardive concernant le matériel (prévue pour 2024)

— Antwerpen-Rosendaal:

◦ Extra ambitie (versnelling of frequentieverhoging) ten vroegste na de realisatie van het ERTMS-beveiligingssysteem aan de Nederlandse kant van de grens

◦ Het onderzoek is gestart om de gezamenlijke ambitie verder uit te werken

— Nieuwe verbindingen worden verkend: Weert-Hamont-Antwerpen en Gent-Terneuzen.

*Benutting en verbetering van bestaande internationale verbindingen*

De spreker geeft een overzicht van hoe de bestaande internationale verbindingen kunnen worden benut en verbeterd.

— IC Amsterdam/Rotterdam-Brussel:

◦ In een nieuwe concessie: 32 treinen per dag/twee treinen per uur

◦ 1 trein per uur met een kortere reistijd

◦ Er lopen diverse aanvragen bij de Autoriteit Consument & Markt

— IC Amsterdam-Berlijn

◦ Versnelling van de dienstregeling in 2024: een reistijd van 5u50 in plaats van 6u20, die mogelijk wordt door de inzet van nieuw materieel (geen wissel van locomotieven meer op de grens), door investeringen om een hogere snelheid mogelijk te maken en door de monitoring van baanstabieleit

◦ Vanaf de dienstregeling voor 2025 is er open toegang

— In 2025 wordt ook voor andere verbindingen in open toegang gewerkt:

◦ de Eurostar-verbindingen naar Parijs en Londen

— Anvers-Rosendaal:

◦ Ambitions additionnelles (accélération ou augmentation de la fréquence) au plus tôt après la mise en œuvre du système de sécurité ERTMS du côté néerlandais de la frontière

◦ L'étude visant à préciser l'ambition commune a été initiée

— De nouvelles liaisons sont à l'étude: Weert-Hamont-Anvers et Gand-Terneuzen

*Utilisation et amélioration des liaisons internationales existantes*

L'orateur fournit un aperçu des possibilités d'utiliser et améliorer les liaisons internationales.

— IC Amsterdam/Rotterdam-Bruxelles:

◦ Dans le cadre d'une nouvelle concession: 32 trains par jour/deux trains par heure

◦ Un train par heure avec un temps de trajet réduit

◦ Diverses demandes ont été déposées auprès de l'Autorité des Consommateurs et des Marchés

— IC Amsterdam-Berlin

◦ Réduction de la durée du trajet en 2024: 5h50 au lieu de 6h20, grâce au déploiement de nouveau matériel roulant (plus de changement de locomotive à la frontière), à des investissements permettant une vitesse plus élevée et au monitoring de la stabilité de la voie

◦ Accès ouvert à partir de l'horaire 2025

— En 2025, d'autres liaisons fonctionneront également en accès ouvert:

◦ les liaisons Eurostar vers Paris et Londres



° De hogesnelheidslijn Amsterdam – Frankfurt/Basel

*Nieuwe verbindingen*

Verschillende nieuwe verbindingen worden onderzocht:

— de Lelylijn;

— nieuwe verbindingen binnen het kader van de TENT-verordening van de Europese Unie (TENT = trans-Europese transportnetwerken);

— Emmen-Rheine: beoogde start in 2025;

— Weert-Hamont-Antwerpen: de studie van de infrastructuurkosten is afgerond en besproken met de regio's, maar de besluitvorming ligt in handen van de volgende Nederlandse regering.

Spoorgoederenvervoer (buiten het thema dat door de commissie behandeld wordt)

In dit segment wordt gewerkt in drie dossiers:

— de Betuweroute: we worden geconfronteerd met grootschalige werkzaamheden in Duitsland;

— verbinding Antwerpen-Ruhrgebied: er is een 3RX-bijeenkomst (3RX = Rhein-Rhur-Rail Connexion) tussen de bevoegde bewindslieden van de betrokken landen op 6 juni 2023; de dialoog wordt voortgezet, ook met de beide Limburgse provincies;

— verkenning van de verbinding Gent-Terneuzen.

Verbetering van de interoperabiliteit en de Europese samenwerking

In verschillende dossiers kan vooruitgang worden geboekt:

— de verdere uitrol van het Europese ERTMS-systeem voor de beveiliging van het spoorverkeer en digitalisering;

° la ligne à grande vitesse Amsterdam – Francfort/Bâle.

*Nouvelles liaisons*

Plusieurs nouvelles liaisons sont à l'étude:

— la ligne Lely;

— les nouvelles liaisons dans le cadre du règlement TENT (Trans-European Transport Networks) de l'Union européenne;

— Emmen-Rheine: mise en service prévue en 2025;

— Weert-Hamont-Anvers: l'étude des coûts d'infrastructure a été réalisée et discutée avec les régions mais la décision appartiendra au prochain gouvernement néerlandais.

Transport ferroviaire de marchandises (en dehors du thème traité par la commission)

Dans ce segment, les travaux portent sur trois dossiers:

— la route de la Betuwe: nous sommes confrontés à des travaux de grande envergure en Allemagne;

— La liaison Anvers-Ruhr: une réunion 3RX (3RX = Rhein-Rhur-Rail Connexion) se tiendra le 6 juin 2023 entre les ministres compétents des pays concernés; le dialogue sera poursuivi, avec aussi les deux provinces de Limbourg;

— examen de la liaison Gand-Terneuzen.

Amélioration de l'interopérabilité et de la coopération européenne

Des progrès peuvent être réalisés dans plusieurs dossiers:

— la poursuite du déploiement du système européen de sécurité ferroviaire et de numérisation ERTMS;

— voorstellen van de Europese Unie over capaciteitsmanagement en MDMS (“*Multimodal Digital Mobility Services*”);

— ticketing:

◦ ticketing road map van de CER (“*Community of European Railway and Infrastructure Companies*”);

◦ pilotproject voor MaaS (“*Mobility as a Service*”) in Limburg;

◦ geleidelijke overstap van een specifieke chipkaart voor het Nederlandse openbaar vervoer naar “*OV pay*” (betaling met de gewone bankkaart);

— nachttreinen: worden verder ontwikkeld;

— er wordt werk gemaakt van eenvoudige richtlijnen voor reizigers: toegankelijkheid, reisinformatie, verkoop via distributiekanaal, enz.

— pilotprojecten in het actieplan “internationale spoorverbindingen” van de Europese Unie: Amsterdam-Londen, Amsterdam-Barcelona.

#### *Verbinding van luchtvaart en spoorwegvervoer*

Het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) heeft studies uitgevoerd over de mogelijkheden van de substitutie van luchtvaart door spoorvervoer. De laatste update gebeurde in 2023.

Een actieagenda “*Trein en Luchtvaart*” werd uitgewerkt. Dit gebeurt in het kader van een samenwerking tussen verschillende betrokken actoren: het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, spoorinfrastructuurbeheerder ProRail, spoorvervoersmaatschappij NS, luchtvaartmaatschappij KLM en de luchthaven van Schiphol. De focus ligt op een zestal locaties, waaronder Brussel, Parijs en Londen.

Een pilotproject Amsterdam-Brussel werd opgestart. In dat kader koopt luchtvaartmaatschappij

— les propositions de l’Union européenne sur la gestion des capacités et les MDMS (“*Multimodal Digital Mobility Services*”);

— la billetterie:

◦ feuille de route pour la billetterie de la CER (“*Community of European Railway and Infrastructure Companies*”);

◦ projet pilote pour MaaS (“*Mobility as a Service*”) dans le Limbourg;

◦ passage progressif d’une carte à puce spécifique pour les transports publics néerlandais au système “*OV pay*” (paiement par carte bancaire ordinaire);

— trains de nuit: le développement sera poursuivi;

— des directives simples seront définies à l’intention des voyageurs: accessibilité, information sur les voyages, vente par le biais de canaux de distribution, etc.

— projets pilotes dans le cadre du plan d’action “*liaisons ferroviaires internationales*” de l’Union européenne: Amsterdam-Londres, Amsterdam-Barcelone.

#### *Lien entre l’aviation et le transport ferroviaire*

Le Knowledge Institute for Mobility Policy (KIM) néerlandais a réalisé des études sur les possibilités de substituer le transport ferroviaire à l’aviation. La dernière mise à jour a été date de 2023.

Un programme d’action “*Train et aviation*” a été arrêté. Il s’inscrit dans le cadre d’une collaboration entre les différents acteurs concernés: le ministère de l’Infrastructuur et de la Gestion de l’eau, le gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire ProRail, la société de transport ferroviaire NS, la compagnie aérienne KLM et l’aéroport de Schiphol. Six sites sont mis en exergue, dont Bruxelles, Paris et Londres.

Un projet pilote Amsterdam-Bruxelles a été lancé. Dans le cadre de ce projet, la compagnie

KLM treintickets in ter vervanging van de vlucht Amsterdam-Brussel. Het project levert positieve ervaringen op, maar er zijn wel verbeterpunten op het vlak van ticketing en bagageafhandeling. Die punten zullen in het kader van de vervolgaanpak worden geëvalueerd en opgelost.

### *Conclusies*

*De heer Aarnink* besluit dat in de afgelopen jaren belangrijke stappen werden gezet om de internationale bereikbaarheid per trein te verbeteren, onder meer door de hogesnelheidslijn richting het zuiden en door de kortere reistijd van de IC naar Berlijn. De vaststelling moet evenwel ook worden gemaakt dat internationale verbindingen met specifieke uitdagingen kampen, onder meer op het vlak van interoperabiliteit en de rechten van reizigers. Samenwerking tussen landen is noodzakelijk om verbeteringen tot stand te brengen; ook de Europese Unie is ter zake een belangrijke actor. In het regeerakkoord van de volgende Nederlandse regering zal de richting voor de komende jaren worden bepaald.

### **B. Vragen en opmerkingen van de leden**

*De heer Alexander van Hattem* vraagt hoe hoog het bedrag van de subsidies voor nachttreinen in België is. Welk effect hebben die subsidies al gehad?

*Mevrouw Saskia Kluit* betreurt dat er zoveel technische systemen voor het spoor bestaan. Daardoor wordt de ontwikkeling van internationale verbindingen geremd. Op welke manier kunnen we de integratie van de verschillende systemen versnellen?

De spreekster merkt op dat de verplichting om een treinreis te reserveren meer dan vroeger voorkomt. Ook is op sommige trajecten het tarief hoger voor wie zijn ticket niet vooraf boekt. Opmerkelijk is ook dat op bepaalde trajecten de reserveringsplicht verschilt naargelang het land van waaruit geboekt wordt. Zo komt het voor dat reserveren bij NS noodzakelijk is, terwijl dat via de NMBS op hetzelfde traject niet het geval is. Reserveren is in een aantal gevallen ook verplicht als geen welbepaalde zitplaats toegewezen wordt (met andere woorden: men reserveert het gebruik van een specifieke trein

aérienne KLM achète des billets de train pour remplacer le vol Amsterdam-Bruxelles. Le projet donne des résultats positifs, mais il y a des points à améliorer en ce qui concerne la billetterie et le traitement des bagages. Ces points seront évalués et résolus dans le cadre de l'approche de suivi.

### *Conclusions*

*M. Aarnink* indique en conclusion que des mesures importantes ont été prises ces dernières années pour améliorer l'accessibilité internationale par le train, avec notamment la ligne à grande vitesse vers le sud et le raccourcissement du temps de trajet pour l'IC vers Berlin. Il convient néanmoins aussi de relever que les liaisons internationales sont confrontées à des défis spécifiques concernant notamment l'interopérabilité et les droits des passagers. La coopération entre les pays est nécessaire pour apporter des améliorations; l'Union européenne est également un acteur important à cet égard. L'orientation pour les années à venir devra être défini dans l'accord de coalition du prochain gouvernement néerlandais.

### **B. Questions et observations des membres**

*M. Alexander van Hattem* demande ce qu'il en est du montant des subventions en faveur des trains de nuit en Belgique. Quels effets ces subventions ont-elles déjà eus?

*Mme Saskia Kluit* regrette qu'il y ait autant de systèmes techniques différents pour le rail. Cela freine le développement des liaisons internationales. Comment accélérer l'intégration des différents systèmes?

L'oratrice note que l'obligation de réserver un voyage en train est plus fréquente qu'auparavant. Sur certaines lignes, le tarif est en outre plus élevé pour ceux qui ne réservent pas leur billet à l'avance. L'on observe aussi, sur certains itinéraires, des différences concernant l'obligation de réservation selon le pays à partir duquel cette dernière est effectuée. Ainsi, il arrive pour un même trajet que des réservations soient requises avec les NS mais pas avec la SNCB. La réservation est également obligatoire dans certains cas même en l'absence d'attribution d'une place spécifique (en d'autres

en geen gegarandeerde zitplaats), terwijl bijvoorbeeld bij de Eurostar reserveren wel noodzakelijk is, maar dan ook gekoppeld wordt aan de toekenning van een gegarandeerde zitplaats. Op zijn minst zou moeten worden gestreefd naar dezelfde regels in beide landen voor gelijke trajecten.

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur,* merkt op dat het Beneluxparlement eerder al aanbevelingen heeft aangenomen in de dossiers van de nachttreinen en het goederenvervoer per spoor. Hij stelt daarom voor om de besprekingen in het kader van het huidige thema te beperken tot het reizigersvervoer, dat ten minste gedeeltelijk onder de openbare spoordienst ressorteert (openbaredienstcontract in België, vervoersconcessie in Nederland).

Wordt overwogen om de verbinding Amsterdam-Berlijn te verlengen tot Brussel?

De verbinding Amsterdam-Brussel wordt verder uitgebouwd, maar er wordt ook een hervorming van het traject in het vooruitzicht gesteld. Zo zou er een verandering in de haltes zijn. Gezien het belang van intermodaliteit van spoorvervoer met de luchtvaart zou het een vergissing zijn als Schiphol (luchthaven van Amsterdam) en Zaventem (luchthaven van Brussel) niet langer rechtstreeks met elkaar zouden worden verbonden.

Bij de ontwikkeling van de korte grensoverschrijdende verbinding Roosendaal-Antwerpen is het afstemmen van de veiligheidssystemen cruciaal, in het bijzonder na het dramatische ongeval dat zich in België in het verleden voorgedaan heeft.

Zijn er evoluties in het dossier van de verbinding Hamont-Weert?

Over de verbinding Gent-Terneuzen wordt nu enkel in functie van goederenvervoer gesproken. Het is wenselijk dat ook een verbinding voor reizigersvervoer onderzocht wordt.

De spreker vraagt naar de organisatie van de drielandentrein. Wordt de bestaande verbinding volledig uitgebaat door Arriva?

Ticketing en tarifiering zijn belangrijk voor een vlot internationaal treinverkeer. Een flexibel gebruik van

termes, on réserve le voyage à bord d'un train donné et non une place garantie), alors que si la réservation est nécessaire avec Eurostar, elle s'accompagne également de l'attribution d'une place garantie. Il conviendrait à tout le moins de tendre vers des règles identiques dans les deux pays pour des lignes similaires.

*M. Jef Van den Bergh, rapporteur,* rappelle que le Parlement Benelux a déjà adopté des recommandations dans les dossiers des trains de nuit et du fret ferroviaire. Il suggère dès lors de limiter dans le cadre du thème actuel le débat au transport de passagers qui ressortit, au moins partiellement, au service public ferroviaire (contrat de service public en Belgique, concession de transport aux Pays-Bas).

Est-il envisagé d'étendre la liaison Amsterdam-Berlin à Bruxelles?

Le développement de la liaison Amsterdam-Bruxelles se poursuit, mais une réforme de l'itinéraire est également envisagée. Un changement interviendrait concernant les arrêts. Compte tenu de l'importance de l'intermodalité entre le transport ferroviaire et l'aviation, ce serait une erreur de ne plus relier directement Schiphol (aéroport d'Amsterdam) et Zaventem (aéroport de Bruxelles).

Lors du développement de la courte liaison transfrontalière Roosendaal-Anvers, l'harmonisation des systèmes de sécurité est essentielle, particulièrement à la lumière du dramatique accident qui s'est produit en Belgique dans le passé.

Observe-t-on des évolutions dans le dossier de la liaison Hamont-Weert?

La liaison Gand-Terneuzen n'est aujourd'hui abordée que sous l'angle du transport de marchandises. Il est souhaitable aussi d'envisager une liaison pour le transport de passagers.

L'orateur s'interroge sur l'organisation du train des trois pays. La liaison existante sera-t-elle intégralement exploitée par Arriva?

La billetterie et la tarification sont importantes pour la fluidité du trafic ferroviaire international. Si

vervoersbewijzen, met bijvoorbeeld compatibele betaalpassen, is belangrijk, maar de tarieven spelen ook een rol. Bij een kort grensoverschrijdend traject is de basisvergoeding voor het gebruik van de infrastructuur twee maal verschuldigd, waardoor een kort grenstraject vaak duurder is dan een langer traject binnen één land.

### C. Antwoorden van de genodigden

*De heer Erik Van Meensel* geeft aan dat voor steun aan de nachttreinen in België jaarlijks 2 miljoen euro aan subsidies beschikbaar is.

De drielandentrein is een product dat in de perimenter van verschillende operatoren valt. Arriva is nog verantwoordelijk voor een gedeelte van het traject, nl. de verbinding Aken-Maastricht op het grondgebied van Noordrijn-Westfalen (NRW) en Nederlands Limburg; het traject van Maastricht tot aan de grens valt binnen de concessie van NS; het traject van de grens naar Luik valt binnen de NMBS-opdracht.

Er wordt onderzocht of in het project Gent-Terneuzen ook reizigersverkeer mogelijk is. In het huidige plan is bepaald dat Nederland en België elk 100 miljoen euro investeren in die lijn.

Een snelle verbinding Brussel-Amsterdam-Berlijn vergt het akkoord van veel betrokken partijen.

In België is er weinig draagvlak voor het verplicht stellen van reserveringen. Dit werd uitgebreid onderzocht tijdens de coronaperiode.

*De heer Wino Aarnink* bevestigt dat de drielandentrein een ingewikkeld uitbatingssysteem heeft.

Wat de lijn Hamont-Weert betreft, wordt gewacht op besluiten van de nog te vormen nieuwe Nederlandse regering.

Over de dienstverlening die in het kader van de PSO wordt verleend, worden gesprekken gevoerd met de Europese Commissie, die onder andere betrekking hebben op de wijze waarop regelgeving geïnterpreteerd moet worden. Daarbij gaat het

l'utilisation flexible des billets, avec des cartes de paiement compatibles, est importante, les tarifs jouent également un rôle. Lors d'un court trajet transfrontalier, la redevance de base pour l'utilisation de l'infrastructure est due deux fois de sorte qu'un court trajet frontalier revient souvent plus cher qu'un trajet plus long à l'intérieur d'un même pays.

### C. Réponses des orateurs invités

*M. Erik Van Meensel* indique que des subventions à concurrence de 2 millions d'euros sont disponibles chaque année pour soutenir les trains de nuit en Belgique.

Le train des trois pays relève de plusieurs opérateurs. Arriva reste responsable d'une partie de l'itinéraire, à savoir la liaison Aix-la-Chapelle-Maastricht sur le territoire de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie (NRW) et du Limbourg néerlandais; le tronçon de Maastricht à la frontière relève de la concession des NS; enfin, le tronçon de la frontière à Liège relève de la compétence de la SNCB.

Le trafic de passagers est étudié dans le cadre du projet Gand-Terneuzen. Le plan actuel prévoit que les Pays-Bas et la Belgique investissent chacun 100 millions d'euros dans cette ligne.

Une liaison rapide Bruxelles-Amsterdam-Berlin nécessite l'accord de nombreuses parties concernées.

En Belgique, il n'y a guère d'adhésion au principe des réservations obligatoires. Cette question a fait l'objet d'une étude détaillée au cours de la période du coronavirus.

*M. Wino Aarnink* confirme que le système d'exploitation du train des trois pays est complexe.

Les décisions du nouveau gouvernement néerlandais, qui n'est pas encore formé, sont attendues en ce qui concerne la ligne Hamont-Weert.

La prestation de services dans le cadre de l'OPS fait l'objet de discussions avec la Commission européenne à propos notamment de l'interprétation de la réglementation. Il s'agit entre autres de la période de mise en œuvre autorisée et de l'opportunité ou

onder meer over de toegestane implementatieperiode en over de wenselijkheid of noodzaak om een marktanalyse uit te voeren, en in voorkomend geval in welke vorm.

Het is essentieel dat de technische veiligheidssystemen in de Europese Unie worden geharmoniseerd in de richting van ERTMS. Dat betreft evenwel een doelstelling op langere termijn: Nederland verwacht dat de integrale uitrol ervan op de infrastructuur en de treinen pas in 2050 gerealiseerd zal zijn. Harmonisatie is geen eenvoudige aangelegenheid, ondanks het feit dat de spoorbreedte in West-Europa gelijk is: zo zijn er bijvoorbeeld op het vlak van netspanning nog een aantal verschillende systemen. Eén stip op de verre horizon zou behulpzaam zijn (vanwege de noodzakelijke lange implementatieperiode).

Ticket- en tariefintegratie zijn een prioriteit omdat ze de verschillende systemen van openbaar vervoer voor reizigers beter toegankelijk maken.

In sommige landen van de Europese Unie is er een tendens in de richting van het verplicht stellen van reservering. Dat wordt niet door alle reizigers als een achteruitgang beschouwd: sommigen plannen een treinreis graag in en weten zich dan ook vooraf verzekerd van een zitplaats in de trein.

### **VII. Bespreking van een voorstel van aanbeveling (26 april 2024)**

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur, geeft toelichting bij een voorstel van aanbeveling. Het gaat om een beknopte tekst die opnieuw de aandacht vestigt op het vraagstuk van spoorvervoer voor reizigers, dat zeer regelmatig aan bod komt in de werkzaamheden van het Beneluxparlement.*

De vaststelling moet worden gemaakt dat er nog te weinig vooruitgang is, zowel op het vlak van infrastructuur als inzake verbindingen. Zo is de zogenaamde drielandentrein, waarvan de ingebruikname nu wordt aangekondigd voor juni 2024, een belangrijke stap in de goede richting, maar hij was eerst wel al aangekondigd voor 2017.

de la nécessité de procéder à une étude marché et, le cas échéant, de la forme de celle-ci.

Il est essentiel d'harmoniser les systèmes techniques de sécurité dans l'Union européenne en faveur de l'ERTMS. Il s'agit toutefois d'un objectif à plus long terme: les Pays-Bas ne prévoient pas le déploiement complet au niveau de l'infrastructure et des trains avant 2050. L'harmonisation n'est pas chose aisée, même si l'écartement des voies est le même en Europe occidentale: en ce qui concerne la tension du réseau, il existe par exemple encore plusieurs systèmes différents. Une perspective à l'horizon lointain serait bienvenue (en raison de la longue période de mise en œuvre requise).

L'intégration des billets et des tarifs est une priorité car elle rend les différents systèmes de transport public plus accessibles aux voyageurs.

Dans certains pays de l'Union européenne, la tendance est à l'obligation de réservation, ce que tous les voyageurs ne perçoivent pas comme une régression: certains aiment en effet pouvoir planifier leur voyage en train et être ainsi assurés à l'avance de disposer d'une place.

### **VII. Examen d'une proposition de recommandation (26 avril 2024)**

*M. Jef Van den Bergh, rapporteur, présente une proposition de recommandation. Il s'agit d'un texte concis qui attire une fois de plus l'attention sur la question du transport ferroviaire de passagers, un sujet récurrent dans le cadre des travaux du Parlement Benelux.*

Force est de constater que les progrès restent insuffisants, tant au niveau de l'infrastructure que des liaisons. Si le train des trois pays constitue un pas important dans la bonne direction, il est désormais annoncé pour juin 2024 alors qu'il devait être mis en service en 2017.

De rapporteur overloopt de krachtlijnen van het voorstel van aanbeveling:

— er moet gestreefd worden naar een betere verbinding tussen de spoornetten van de drie landen, met als uiteindelijke doelstelling één enkel spoornet voor de Benelux, maar op kortere termijn in elk geval een goede aansluiting van de verschillende IC-netten;

— de technische verschillen (voltage, veiligheidssysteem, instaphoogte, ...) dienen te worden weggewerkt en zowel de infrastructuurvergoeding als de voorrangsregels moeten op elkaar worden afgestemd;

— de grenstoelagen moeten worden beperkt en de reizigersvoorwaarden dienen te worden geharmoniseerd;

— omdat de meeste voorstellen in de aanbeveling teneinde te komen tot de opmaak van een Benelux railagenda (nr. 866/2), aangenomen op 13 juni 2015, niet werden gerealiseerd, wordt opnieuw de aandacht gevestigd op die voorstellen, met name met betrekking tot de volgende verbindingen: Amsterdam-Brussel, Brussel-Luxemburg, Antwerpen-Rosendaal, Hamont-Weert, Maastricht-Luik, Terneuzen-Gent;

— naar aanleiding van een opmerking van de heer Peter De Roover, lid van het Beneluxparlement, wordt in het voorstel aangegeven dat de uitbouw van internationale verbindingen niet ten nadele mag zijn van de binnenlandse openbare dienst;

— geïntegreerde ticketing is essentieel om de drempel voor het internationaal spoorvervoer te verlagen;

— naar aanleiding van de aanneming door de plenaire vergadering van het Beneluxparlement op 16 maart 2024 van een aanbeveling met betrekking tot de deelname van personen met een handicap aan het maatschappelijk leven (nr. 944/2) wordt gevraagd om hindernissen voor personen met een beperking die grensoverschrijdende treinreizen afleggen weg te werken.

*De heer Hans Verreyt vraagt of er een passage met betrekking tot de IJzeren Rijn, ten behoeve*

Le rapporteur passe en revue les grandes lignes de la proposition de recommandation:

— il faut tendre vers une meilleure connexion entre les réseaux ferroviaires des trois pays, avec pour objectif final un réseau ferroviaire Benelux unique mais à plus court terme, tout au moins, une bonne connexion entre les différents réseaux IC;

— les entraves techniques (tension, système de sécurité, hauteur d'embarquement, etc.) devraient être levées et les redevances d'infrastructure et les règles de priorité harmonisées;

— les redevances aux frontières devraient être réduites et les conditions pour les passagers harmonisées;

— la plupart des propositions contenues dans la recommandation en vue de la création d'un agenda ferroviaire Benelux (n° 866/2), adoptée le 13 juin 2015, n'a pas été mises en œuvre et l'attention est une fois encore attirée sur ces propositions, en particulier en ce qui concerne les liaisons suivantes: Amsterdam-Bruxelles, Bruxelles-Luxembourg, Anvers-Rosendaal, Hamont-Weert, Maastricht-Liège et Terneuzen-Gand;

— à la suite d'une observation de M. Peter De Roover, membre du Parlement Benelux, il a été précisé dans la proposition que le déploiement des liaisons internationales ne doit pas se faire au détriment du service public intérieur;

— la billetterie intégrée est essentielle pour abaisser le seuil d'accès au transport ferroviaire international;

— à la suite de l'adoption par l'assemblée plénière du Parlement Benelux d'une recommandation relative à la participation des personnes handicapées à la vie sociale (n° 944/2 le 16 mars 2024), il est demandé de lever les entraves rencontrées par ces personnes lorsqu'elles effectuent des trajets transfrontaliers en train.

*M. Hans Verreyt demande si un passage pourrait être inséré dans la proposition de recommandation*

van het goederentransport naar het Duitse hinterland, kan worden opgenomen in het voorstel van aanbeveling.

*De heer Eddy Hartog* vraagt dat een aantal positieve evoluties in de tekst worden opgenomen. Zo kan verwezen naar de drielandentrein, die normaliter in juni 2024 in gebruik wordt genomen. Er is wel degelijk sprake van vooruitgang in de samenwerking tussen vervoersbedrijven.

Er mag meer aandacht worden gevestigd op het belang van geïntegreerde ticketing en de rol die technologische evoluties kunnen spelen in de ontwikkeling hiervan. Een tekenend voorbeeld is de Nederlandse OV-kaart, die niet kan worden gebruikt voor het aankopen van treintickets in België of Luxemburg. Hij stelt voor dat vooruitgang inzake geïntegreerde ticketing wordt geconcretiseerd door te verwijzen naar de organisatie van technologische pilootprojecten en naar de noodzaak van technologieneutrale maatregelen.

*De heer Alexander van Hattem* oordeelt in het algemeen positief over het voorstel van aanbeveling. De verwijzing naar een CO<sub>2</sub>-neutrale samenleving tegen 2050 vindt hij evenwel onnodig.

Verzoek 2 beoogt één spoornet van de drie landen. Volstaat het niet dat de netten van de landen beter op elkaar worden afgestemd?

Verzoek 5 vermeldt de verhouding tussen de binnenlandse spoordienst enerzijds en internationale verbindingen anderzijds. Werd er bij de redactie van dit verzoek rekening gehouden met de Europese regels die steeds vaker van toepassing zijn?

Welke impact heeft een beter en uitgebreider internationaal reizigersvervoer op de mogelijkheden van het goederenvervoer per spoor?

Het kan een goed idee zijn om te pleiten voor optimale overstapmogelijkheden tussen de trein en andere vervoersmodi, bijvoorbeeld door aan de stations gratis parkeerplaatsen voor auto's aan te bieden.

concernant le Rhin de fer et le transport de marchandises vers l'arrière-pays allemand.

*M. Eddy Hartog* demande d'insérer dans le texte une référence à un certain nombre d'évolutions positives soient. Il peut ainsi être fait état du train des trois pays qui devrait normalement être mis en service en juin 2024. On observe en effet des progrès dans la coopération entre les opérateurs de transport.

L'importance de la billetterie intégrée et le rôle que les évolutions technologiques peuvent jouer dans son développement méritent d'être soulignés. La carte OV néerlandaise, qui ne peut pas être utilisée pour acheter des billets de train en Belgique ou au Luxembourg, constitue un exemple édifiant. L'orateur suggère que les progrès en matière de billetterie intégrée soient concrétisés en renvoyant à l'organisation de projets pilotes technologiques et à la nécessité d'adopter des mesures neutres sur le plan technologique.

*M. Alexander van Hattem* est globalement favorable à la proposition de recommandation. Il juge toutefois superflue la référence à une société neutre en carbone d'ici 2050.

La demande 2 envisage un réseau ferroviaire unique pour les trois pays. N'est-il pas suffisant que les réseaux des pays soient mieux coordonnés entre eux?

La demande 5 mentionne la relation entre le service ferroviaire national d'une part et les liaisons internationales d'autre part. Lors de la rédaction de cette demande, a-t-il été tenu compte des règles européennes qui sont de plus en plus souvent d'application?

Quel est l'incidence de l'amélioration et de l'extension du transport international de passagers sur les possibilités en matière de fret ferroviaire?

Il peut être judicieux de plaider pour une interaction optimale entre les trains et les autres modes de transport, par exemple en offrant des places de parking gratuites pour les voitures dans les gares.



*De heer Yves Evrard, voorzitter, vraagt aandacht voor technologische evoluties, die met minder middelen kunnen worden geïmplementeerd dan de uitrol van nieuwe infrastructuur. Men kan in eerste instantie werk maken van pilootprojecten die op jongeren gericht zijn, wat ook in het voorstel van aanbeveling zou kunnen worden opgenomen.*

De spreker is voorstander van een vermelding in het voorstel van aanbeveling dat spoorverbindingen tussen grote steden een adequaat alternatief kunnen zijn voor vluchten op korte afstand.

*De heer Ton van Kesteren stelt dat een betere spoorverbinding tussen Groningen en Brussel voor de Benelux een goed pilootproject zou zijn.*

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur, stelt dat de focus van het voorstel van aanbeveling op het reizigersvervoer ligt. De IJzeren Rijn is een dossier dat het goederenvervoer betreft en bovendien omstreden is.*

De spreker verklaart zich bereid om de positieve evoluties, die er wel degelijk zijn, in het voorstel van aanbeveling meer in de verf te zetten. Zo evolueert het dossier van de drielandentrein in de goede richting, al gebeurt het wel laat.

Als er één spoornet voor de drie landen zou zijn (en de netten dus niet enkel op elkaar worden afgestemd), dan zullen er automatisch meer treinverbindingen komen. Dan zou er bijvoorbeeld elk half uur een trein tussen Antwerpen en Rotterdam rijden, wat niet het geval is doordat de netten los van elkaar worden opgebouwd. Voor auto's zijn er nu in het gebied van de Benelux in de praktijk al geen grenzen meer. Het is belangrijk dat dit in de toekomst ook voor de spoormodus geldt, zodat reizigers hun vervoersmodus vrij kunnen kiezen, zonder dat er in de ene modus meer obstakels zijn dan in de andere modus. We moeten spoorwegaansluitingen er dus toe aanmoedigen om minder uitsluitend naar het binnenlandse net te kijken.

De opportuniteit van de vervanging van vluchten op korte afstand door treinverbindingen tussen grote steden is reeds aan bod gekomen in het

*M. Yves Evrard, président, attire l'attention sur les évolutions technologiques susceptibles d'être mises en œuvre avec moins de ressources que le déploiement de nouvelles infrastructures. On pourrait dans un premier temps travailler sur la base de projets pilotes ciblant les jeunes, qui pourraient également être insérés dans la proposition de recommandation.*

L'orateur est favorable à ce que la proposition de recommandation mentionne que les liaisons ferroviaires entre les grandes villes peuvent constituer une alternative adéquate aux vols de courte distance.

*M. Ton van Kesteren estime que l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Groningue et Bruxelles constituerait un projet pilote approprié pour le Benelux.*

*M. Jef Van den Bergh, rapporteur, indique que la proposition de recommandation est axée sur le transport de passagers. Le dossier du Rhin d'acier concerne le transport de marchandises et est par ailleurs controversé.*

L'orateur se dit disposé à mettre davantage en exergue dans la proposition de recommandation les évolutions positives, qui sont bien réelles. Ainsi, le dossier du train des trois pays évolue favorablement, bien que tardivement.

S'il y avait un seul réseau ferroviaire pour les trois pays (les réseaux n'étant dès lors pas simplement adaptés l'un en fonction de l'autre), il y aurait automatiquement davantage de liaisons ferroviaires. Il y aurait par exemple un train toutes les demi-heures entre Anvers et Rotterdam, ce qui n'est pas le cas puisque les réseaux sont aménagés séparément. Pour les voitures, il n'y a déjà plus de frontières dans le Benelux. Il est important que cette règle s'applique également au transport ferroviaire à l'avenir afin que les passagers puissent choisir librement leur mode de transport, sans qu'il y ait plus d'obstacles dans un cas que dans l'autre. Nous devrions donc encourager les compagnies ferroviaires à ne pas se limiter au réseau intérieur.

L'opportunité de remplacer les vols courts par des liaisons ferroviaires entre les grandes villes a déjà été abordée dans le cadre de la recommandation

kader van de aanbeveling betreffende de steun voor de terugkeer van de nachttreinen vanuit de Benelux (nr. 926/2). Het lijkt dus geen meerwaarde te hebben om dit punt opnieuw in het voorstel van aanbeveling op te nemen.

De spreker kondigt aan de suggesties met betrekking tot geïntegreerde ticketing en nieuwe technieken voor ticketing in het voorstel van aanbeveling te zullen integreren. Zo kan met name worden gewezen op het MaaS-proefproject voor Eurekarail in de regio van Maastricht.

### **VIII. Bespreking van een gewijzigd voorstel van aanbeveling (24 mei 2024)**

*De heer Jef Van den Bergh, rapporteur, legt een gewijzigd voorstel van aanbeveling voor. Hij overloopt kort de wijzigingen:*

— er wordt onder considerans E verwezen naar de aanbeveling van het Beneluxparlement betreffende de steun voor de terugkeer van de nachttreinen vanuit de Benelux (nr. 926/2), aangenomen op 22 juni 2021;

— er wordt in de vaststellingen b, e, f en g verwezen naar enkele positieve evoluties;

— er wordt, zowel in de vaststellingen als in de verzoeken, aangegeven dat de tendens naar reserveringsplicht negatief is omdat internationale treinreizen daardoor minder flexibel worden dan binnenlandse treinreizen;

— er wordt gespecificeerd dat alle technieken van grensoverschrijdende ticketing (automaten, aan het loket, via web of app, digitale reiskaart, ...) hun plaats hebben en internationale spoorwegreizen gemakkelijker maken;

— het MaaS-proefproject voor Eurekarail wordt genoemd als een goed voorbeeld, dat ondersteuning verdient en aanleiding kan geven tot pilootprojecten.

*Mevrouw Patricia Creutz* beschouwt in het bijzonder de verbindingen Brussel-Luxemburg en Luik-Luxemburg als prioritair voor de Benelux en ondersteunt daarom verzoek 4.2 in het voorstel van aanbeveling.

sur le soutien au retour des trains de nuit dans le Benelux (n° 926/2). La réinscription de ce point dans la proposition de recommandation ne semble donc pas comporter de valeur ajoutée.

L'orateur annonce qu'il insèrera dans la proposition de recommandation les suggestions concernant la billetterie intégrée et les nouvelles techniques de billetterie. Il peut notamment être fait référence au projet pilote MaaS d'Eurekarail, dans la région de Maastricht.

### **VIII. Discussion d'une proposition de recommandation amendée (24 mai 2024)**

*M. Jef Van den Bergh, rapporteur, présente une proposition de recommandation amendée. Il passe brièvement en revue les amendements:*

— il est fait référence, sous le considérant E, à la recommandation du Parlement Benelux sur le soutien au retour des trains de nuit dans le Benelux (n° 926/2), adoptée le 22 juin 2021;

— certaines évolutions positives sont mentionnées dans les observations b, e, f et g;

— il est indiqué, tant dans les considérants que dans les demandes, que l'évolution vers la réservation obligatoire est négative car elle a pour effet de rendre les trajets en train internationaux moins flexibles que les trajets en train nationaux;

— il est précisé que toutes les techniques de billetterie transfrontalière (distributeurs automatiques, au guichet, par le web ou des app, carte de voyage numérique, etc.) ont leur place et facilitent les voyages ferroviaires internationaux;

— le projet pilote MaaS d'Eurekarail est cité comme un bon exemple qui mérite d'être soutenu et peut donner lieu à des projets pilotes.

*Mme Patricia Creutz* estime que les liaisons Bruxelles-Luxembourg et Liège-Luxembourg en particulier constituent une priorité pour le Benelux et se rallie par conséquent à la demande 4.2 de la proposition de recommandation.

De spreekster roemt de jarenlange inzet van rapporteur Jef van den Bergh voor een verbetering van de spoorwegverbindingen in de Benelux.

Het gewijzigde voorstel van aanbeveling wordt door de commissie eenparig aangenomen.

De rapporteurs,	De voorzitter,
Jef Van den Bergh	Yves Evrard

Bijlage: voorstel van aanbeveling

L'oratrice salue les années d'engagement du rapporteur, M. Jef van den Bergh, en faveur de l'amélioration des liaisons ferroviaires dans le Benelux.

La proposition de recommandation amendée est adoptée à l'unanimité par la commission.

Les rapporteurs,	Le président,
Jef Van den Bergh	Yves Evrard

Annexe: proposition de recommandation