

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

23 november 2017

VOORSTEL VAN AANBEVELING

**over grensoverschrijdende
spoorwegverbindingen in de Benelux
en Noordrijn-Westfalen, met bijzondere
aandacht voor de positie van het programma
Eurekarail**

VERSLAG

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES
FINANCIËN EN MOBILITEIT
& GRENSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

UITGEBRACHT DOOR
DE HEREN **André POSTEMA** EN **Roger NEGRI**

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

23 novembre 2017

PROPOSITION DE RECOMMANDATION

**relative aux liaisons ferroviaires
transfrontalières dans le Benelux et la
Rhénanie du Nord-Westphalie, avec une
attention particulière pour le programme
Eurekarail**

RAPPORT

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS RÉUNIES
DES FINANCES ET DE LA MOBILITÉ
& DE LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

PAR
MM. **André POSTEMA** ET **Roger NEGRI**

DAMES EN HEREN,

Uw verenigde commissies hebben het vraagstuk van de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen in de Benelux en Noordrijn-Westfalen, met bijzondere aandacht voor de positie van het programma Eurekarail, besproken tijdens hun vergaderingen van 1 juli en 21 oktober 2016 en 20 januari, 17 februari, 12 mei, 2 juni, 30 juni en 20 oktober 2017.

I. — SITUERING

De heer Willem Draps, voorzitter, wijst op het feit dat het Beneluxparlement in de plenaire vergadering van 18 juni 2016 een aanbeveling heeft aangenomen met betrekking tot de besluiten die moeten worden getrokken uit het Fyra-debacle (aanbeveling 873/2). Na de behandeling van dat specifieke dossier is het wenselijk dat eveneens werk wordt gemaakt van een aanbeveling over de bredere grensoverschrijdende spoorwegproblematiek, in het bijzonder nadat tijdens een hoorzitting op 15 april 2016 met vertegenwoordigers van de NMBS en de NS (zie p. 6-15 van het verslag over de besluiten die moeten worden getrokken uit het Fyra-debacle, nr. 873/1) een gebrek aan ambitie naar voor is gekomen: vóór 2025 worden geen fundamentele verbeteringen in het vooruitzicht gesteld voor het traject Brussel-Luxemburg, dat nu meer dan drie uur duurt, en voor de korte grensoverschrijdende trajecten, zoals Luik-Maastricht en de verbindingen tussen Belgisch en Nederlands Limburg.

Een standpunt van het Beneluxparlement zou de spoorwegondernemingen en de betrokken regeringen ertoe moeten bewegen om meer te bereiken op het vlak van spoorwegverbindingen tussen de Beneluxlanden. De heer Draps wijst ook op het feit dat het Beneluxparlement er door het Comité van ministers van de Benelux Unie toe wordt uitgenodigd om over de spoorwegverbindingen tussen de drie landen standpunten in te nemen.

MESDAMES ET MESSIEURS,

Vos commissions réunies ont débattu, lors de leurs réunions des 1^{er} juillet et 21 octobre 2016 et 20 janvier, 17 février, 12 mai, 2 juin, 30 juin et 20 octobre 2017, de la question des liaisons ferroviaires transfrontalières dans le Benelux et en Rhénanie du Nord-Westphalie, avec une attention particulière pour la position du programme Eurekarail.

I. — CONTEXTE

M. Willem Draps, président, souligne que le Parlement Benelux a adopté en séance plénière du 18 juin 2016 une recommandation relative aux conclusions à tirer de la débâcle du train Fyra (recommandation 873/2). Après l'examen de ce dossier spécifique, il s'indique également de s'atteler à la rédaction d'une recommandation sur une problématique transfrontalière plus large, plus particulièrement après qu'une audition du 15 avril 2016 avec des représentants de la SNCB et des NS (voir p. 6-15 du rapport sur les conclusions à tirer de la débâcle du train Fyra, n° 873/1) a mis en évidence un manque d'ambition: aucune amélioration fondamentale n'est annoncée avant 2025 pour ce qui concerne le trajet Bruxelles-Luxembourg qui prend plus de trois heures à l'heure actuelle, ni pour les trajets transfrontaliers de courte durée comme Liège-Maastricht et les liaisons entre la Belgique et le Limbourg néerlandais.

L'adoption d'un point de vue par le Parlement Benelux devrait amener les compagnies ferroviaires et les gouvernements concernés à faire davantage dans le domaine des liaisons ferroviaires entre les pays du Benelux. M. Draps souligne également que le Comité de ministres de l'Union Benelux a invité le Parlement Benelux à prendre position au sujet des liaisons ferroviaires entre les trois pays.

II. — BESPREKING VAN 1 JULI 2016

De heer Alexander van Hattem maakt de vaststelling dat er achteruitgang is in de spoorwegverbindingen tussen Nederland en België; zo werd onder meer de verbinding Eindhoven-Hasselt afgeschaft en vervangen door een buslijn in private uitbating. Om opnieuw een spoorlijn in gebruik te nemen, moet er wel voldoende interesse van reizigers zijn.

De heer Roger Negri, corapporteur, betreurt dat de spoorwegondernemingen de nadruk leggen op de problemen voor de ontwikkeling van grensoverschrijdende verbindingen, terwijl ze oplossingen zouden moeten formuleren. Het Beneluxparlement en het secretariaat-generaal van de Benelux Unie kunnen eerst een inventaris van de knelpunten opstellen en dan prioriteiten formuleren, die vervolgens door de regeringen worden overgenomen en door de spoorwegbedrijven op het terrein worden gerealiseerd. Voor de spreker is vooral de versneling van het traject Luxemburg-Brussel tot minder dan 2 uur essentieel; bijkomende haltes op die lijn kunnen worden overwogen, maar mogen het traject niet te veel verlengen.

De heer Jan Molema (Benelux Unie) merkt op dat het dossier van de spoorwegverbindingen tussen de landen van de Benelux reeds figureert in het jaarprogramma van het secretariaat-generaal van de Benelux Unie. Ook hebben de ministers van de landen van de Benelux en Duitsland op 21 juni 2016 in Rotterdam een gemeenschappelijke verklaring over grensoverschrijdend spoorwegverkeer afgelegd, waarbij ook reeds financiële middelen werden toegezegd. Overeenkomstig die verklaring van Rotterdam bestudeert het secretariaat-generaal van de Benelux Unie in de periode 2016-2018 de mogelijkheden en wordt een lijst van potentiële spoorwegprojecten opgesteld.

Er bestaat duidelijk een begin van politieke wil om de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen te verbeteren. Het Beneluxparlement kan die kans aangrijpen om de politieke druk verder op te voeren.

De heer Anne Mulder stelt dat zo spoedig mogelijk concrete stappen in de goede richting moeten worden gezet. Uitstel tot 2018 is niet aanvaardbaar. Een gedachtewisseling met bevoegde

II. — DISCUSSION DU 1^{ER} JUILLET 2016

M. Alexander van Hattem constate une régression dans les liaisons ferroviaires entre les Pays-Bas et la Belgique; ainsi, la liaison Eindhoven-Hasselt a été supprimée et remplacée par une ligne de bus exploitée par une société privée. Et pour qu'une liaison ferroviaire soit remise en service, il faut un intérêt suffisant des usagers.

M. Roger Negri, corapporteur, regrette que les entreprises ferroviaires mettent l'accent sur les problèmes liés au développement de liaisons transfrontalières, là où elles devraient proposer des solutions. Dans un premier temps, le Parlement Benelux et le Secrétariat général de l'Union Benelux peuvent dresser l'inventaire des entraves et définir des priorités qui seraient ensuite reprises par les gouvernements et mises en œuvre sur le terrain par les compagnies ferroviaires. Aux yeux de l'orateur, il est important surtout de ramener la durée du trajet Luxembourg-Bruxelles à moins de deux heures; des arrêts supplémentaires sur cette ligne peuvent être envisagés mais ils ne doivent pas trop allonger le temps de parcours.

M. Jan Molema (Union Benelux) fait observer que le dossier des liaisons ferroviaires entre les pays du Benelux figure déjà dans le Programme annuel du Secrétariat général de l'Union Benelux. De même, les ministres des pays du Benelux et d'Allemagne ont fait une déclaration commune sur le transport ferroviaire transfrontalier le 21 juin 2016 à Rotterdam et les moyens financiers nécessaires ont également déjà été promis à cette occasion. Au cours de la période 2016-2018, et conformément à cette déclaration de Rotterdam, le Secrétariat général de l'Union Benelux étudiera les possibilités existantes et établira une liste des projets ferroviaires potentiels.

On observe clairement l'amorce d'une volonté politique d'améliorer les liaisons ferroviaires. Le Parlement Benelux peut saisir cette chance pour accroître encore la pression politique.

M. Anne Mulder estime qu'il faut effectuer des démarches concrètes dans la bonne direction dans les meilleurs délais. Le report jusqu'en 2018 n'est pas acceptable. Un échange de vues avec des

regeringsleden kan tot een versnelling van het dossier leiden.

De heer Willem Draps, voorzitter, pleit voor de ontwikkeling van een aanbodbeleid: in sommige gevallen moeten eerst moeilijke politieke beslissingen worden genomen vooraleer reizigers blijken geven van interesse voor een verbinding. Omdat de commissies eerst zicht moeten krijgen op de planning voor de komende jaren, stelt hij voor dat in eerste instantie de heer François Bellot, de nieuwe Belgische minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, wordt uitgenodigd voor een hoorzitting over de Benelux-railagenda.

De verenigde commissies gaan met dat voorstel akkoord.

III. — HOORZITTING MET DE HEER FRANÇOIS BELLOT, BELGISCHE MINISTER VAN MOBILITEIT (21 OKTOBER 2016)

A. Inleidende uiteenzetting

De heer François Bellot, Belgisch minister van Mobiliteit, zegt dat de vervoerssector een kapitale rol in de economische activiteit speelt. Het is bijgevolg belangrijk dat het vervoer economisch en sociaal efficiënt is en aan de verwachtingen en eisen betreffende het milieu beantwoordt. De verschuiving van de meest vervuilende modi – wegverkeer, luchtvaart – naar de modi waarvan de ecologische voetafdruk kleiner is, moet slagen. In dat opzicht heeft de spoorweg talloze energie- en milieutroeven, en is hij een krachtige hefboom om de economie op gang te brengen.

Desondanks maakt het probleem van het gebrek aan interoperabiliteit tussen de diverse technische normen en nationale exploitatieregels de grensoverschrijdende activiteiten complex en duur en is het schadelijk voor de concurrentiekracht van het vervoer per spoor. Tevens kan de factor “tijd” niet worden losgekoppeld van intermodale connectiviteit, vooral niet in die sector. Het blijkt onontbeerlijk betrouwbare trajecttijden te garanderen door te voorzien in de ontbrekende schakels in de grote vervoerscorridors.

membres des gouvernements compétents peut permettre d’accélérer le traitement du dossier.

M. Willem Draps, président, plaide pour le développement d’une politique de l’offre: dans certains cas, il faut prendre des décisions politiques difficiles avant que les voyageurs manifestent de l’intérêt pour une liaison. Étant donné que les commissions doivent d’abord avoir connaissance du planning pour les années à venir, il propose d’inviter en première instance M. François Bellot, le nouveau ministre belge de la Mobilité en charge de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, à une audition sur l’agenda ferroviaire Benelux.

Les commissions jointes marquent leur accord sur cette proposition.

III. — AUDITION AVEC M. FRANÇOIS BELLOT, MINISTRE BELGE DE LA MOBILITÉ (21 OCTOBRE 2016)

A. Exposé introductif

M. François Bellot, ministre de la Mobilité de Belgique, dit que le secteur des transports joue un rôle capital dans l’activité économique. Il importe dès lors que le transport soit économiquement et socialement efficace et réponde aux attentes et exigences environnementales. Il faut réussir le report des modes les plus polluants – routier, aérien – vers les modes où l’empreinte écologique est moindre. Partant de ce point de vue, le ferroviaire représente d’innombrables atouts énergétiques, environnementaux et un puissant levier de relance économique.

Nonobstant, le problème du manque d’interopérabilité entre les diverses normes techniques et règles d’exploitation nationales rendent les activités transfrontalières complexes et coûteuses et nuisent à la compétitivité du transport ferroviaire. Aussi, le facteur “temps” est indissociable d’une connectivité intermodale, et plus particulièrement dans ce secteur. Garantir des temps de parcours fiables en comblant les chaînons manquants des grands corridors de transport s’avère indispensable.

De Benelux moet drie grote uitdagingen het hoofd bieden:

- de impact van het vervoer op het milieu, vooral op de klimaatverandering en op de luchtvervuiling;
- de kostprijs van de congestie;
- de noodzaak dat alle beleidsniveaus zich beter coördineren wat de grensoverschrijdende regio's betreft.

De feiten maken het bepalen van een strategische visie noodzakelijk. In die zin is het opstellen van een Benelux-railagenda relevant en al onze aandacht waard. Het thema van de mobiliteit en het vervoer heeft op zich een sterke interregionale en multisectorale component. Tevens meent spreker dat de mobiliteit moet worden opgevat als een schakel tussen de verschillende transportmodi. De mobiliteit van de 21^e eeuw moet immers worden opgevat als een kettingmobiliteit waarbij de diverse transportmodi op adequate wijze moeten worden gebruikt, rekening houdend met het beslag op de beschikbare middelen en waarbij de *modal shift* een volwaardige plaats inneemt. Op die manier bestrijdt men hoofdzakelijk de congestie van de wegen, vermindert men onze ecologische voetafdruk en verkort men de reistijd.

Die intermodaliteit moet dus worden opgevat met het spoor als uitgangspunt, omdat het de ruggengraat van de mobiliteit is, met de stations als multimodale knooppunten. Door multimodaal vervoer voor reizigers en goederen mogelijk te maken en te stimuleren, zullen die multimodale knooppunten ontstaan en zullen ze een nieuwe en toekomstgerichte mobiliteit voortbrengen, waarbij rekening wordt gehouden met de stedelijke, randstedelijke, regionale en interregionale verplaatsingen.

Wat België betreft, wordt in december 2017 een nieuw vervoersplan van de NMBS van kracht. Dat vervoersplan legt de focus vanzelfsprekend op het binnenlands reizigersverkeer, zonder echter het grensoverschrijdend vervoer te verwaarlozen.

Voor regionale netten voor grensoverschrijdend vervoer, zoals de "Euregio Maas-Rijn" (Luik, Maastricht, Aken), is een geïntegreerde aanpak van

Il y a trois défis majeurs auxquels le Benelux doit faire face:

- l'impact du transport sur l'environnement et en particulier sur le changement climatique et sur la pollution de l'air;
- le coût de la congestion;
- la nécessité que les différents niveaux de pouvoir se coordonnent mieux au niveau des régions transfrontalières.

La définition d'une vision stratégique s'impose dans les faits. En ce sens, la confection d'un agenda ferroviaire Benelux est pertinente et mérite toute attention. La thématique de la mobilité et du transport possède, par nature, une forte composante interrégionale et multisectorielle. Par ailleurs, l'orateur estime que la mobilité doit se concevoir comme un maillon entre les différents modes de transport. La mobilité au 21^{ème} siècle doit en effet se concevoir comme une mobilité en chaîne où les différents modes de transport doivent être utilisés de manière adéquate tenant compte de la demande des ressources disponibles et où le transfert modal a toute sa place. Ce faisant, on lutte principalement contre la congestion des routes, on diminue notre empreinte écologique et on réduit les temps de parcours.

Cette intermodalité devrait donc se concevoir à partir du rail, celui-ci étant l'épine dorsale de la mobilité dont les gares constituent des pôles multimodaux. En permettant et en favorisant le transport multimodal pour passagers et marchandises, ces pôles multimodaux émergeront, donnant naissance à une nouvelle et future mobilité prenant davantage en considération les déplacements urbains, périurbains, régionaux et interrégionaux.

Concernant la Belgique, un nouveau plan de transport de la SNCB entrera en application en décembre 2017. Ce plan de transport se focalisera évidemment sur le transport intérieur de voyageurs sans négliger toutefois le transport transfrontalier.

Pour des réseaux régionaux de transports transfrontaliers comme par exemple "Euregio Meuse-Rhin" (Liège, Maastricht, Aix-la-Chapelle),

elke vorm van openbaar vervoer belangrijk. Precies in die context is de verbinding Luik-Maastricht nader bekeken in een onderzoek en een uitvoerige analyse, om een antwoord te bieden met een geïntegreerde aanpak van het openbaar vervoer in grensoverschrijdende regio's. Momenteel beschikken de cliënten over een IC-trein per uur. Uit dat onderzoek blijkt dat er niet voldoende potentieel is.

Een ander voorbeeld is de verbinding Hamont-Weert. Tussen beide plaatsen was er een spoorverbinding die onaangepast was aan reizigersvervoer. Er waren dus infrastructuurwerken nodig. Aan Nederlandse kant moest de lijn geëlektrificeerd worden omdat ze door een natuureservaat loopt, waar het gebruik van dieseltreinen teveel uitstoot zou veroorzaken.

In die context werd de geëlektrificeerde lijn 15 (Herentals-Mol-Hamont/Achel), over een afstand van 21 kilometer tussen Herentals en Mol, op 9 december 2015 feestelijk geopend. Dat strategisch project, met een totale kostprijs van 24 miljoen euro, biedt de reizigers uit de Kempen en noord-Limburg directe spoorverbindingen naar Antwerpen en Brussel. De elektrificatie van lijn 19 tussen Mol en Hamont/Achel in de richting van Nederland blijft een prioriteit voor het Vlaams Gewest. Bij de voorbereiding van het nieuw Meerjarig Investeringsplan 2016-2020 heeft de Investeringscel dat project al geanalyseerd.

Het is essentieel dat we over onze grenzen heen samenwerken om een coherent en vruchtbaar beleid voor de grensoverschrijdende mobiliteit tot stand brengen. Globaal denken, lokaal handelen is hier heel zinvol.

Om het belang van het spoorvervoer tussen België en Nederland te benadrukken heeft de minister op 21 juni 2016 in Rotterdam een bilaterale verklaring ondertekend met de bevoegde Nederlandse staatssecretaris. In die verklaring worden de vervoerders en de infrastructuurbeheerders van beide landen ertoe opgeroepen om mogelijke verbeteringen op de grensoverschrijdende verbindingen Antwerpen-Rosendaal en

il est important d'adopter une approche intégrée du transport public, quel qu'il soit. Précisément dans ce contexte, la liaison Liège-Maastricht a été prise en considération et a fait l'objet d'une étude et d'une analyse circonstanciée afin de répondre à une approche intégrée du transport public dans des régions transfrontalières. Actuellement il y a un train IC par heure à la disposition des clients. La demande visait à avoir 2 trains IC par heure. De cette étude il ressort qu'il n'y a pas de potentiel suffisant.

Un autre exemple est la liaison Hamont-Weert. Ces deux localités étaient reliées par une liaison ferroviaire inadaptée pour le transport de voyageurs. Des travaux d'infrastructure s'imposaient donc. Du côté néerlandais cette ligne devait être électrifiée dans la mesure où elle traverse une réserve naturelle et où la desserte de cette relation avec des trains diesel causerait trop d'émissions.

Dans ce contexte, l'électrification de la ligne 15 (Herentals-Mol-Hamont/Achel), sur une distance de 21 kilomètres entre Herentals et Mol, a été inaugurée le 9 décembre 2015. Ce projet stratégique, dont le coût total était de 24 millions d'Euros, offre aux voyageurs des Campines et du Limbourg nord des liaisons ferroviaires directes vers Anvers et Bruxelles. L'électrification de la ligne 19 entre Mol et Hamont/Achel en direction des Pays-Bas demeure une priorité pour la Région flamande. Ce projet a déjà fait l'objet d'une analyse par la Cellule d'investissement dans le cadre de la préparation du nouveau Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2016-2020.

Collaborer au-delà de nos frontières géographiques est essentiel pour mener à terme une politique cohérente et fructueuse en matière de mobilité transfrontalière. Penser globalement, agir localement revêt tout son sens.

Le ministre a signé une déclaration bilatérale avec le secrétaire d'État néerlandais compétent le 21 juin 2016 à Rotterdam pour souligner l'importance du transport ferroviaire entre la Belgique et les Pays-Bas. Cette déclaration appelle les transporteurs et les gestionnaires d'infrastructure des deux pays à examiner la possibilité d'améliorer les liaisons ferroviaires transfrontalières Anvers-Rosendaal et Liège-Maastricht et d'agir là où ils

Luik-Maastricht te onderzoeken en, waar mogelijk, actie te ondernemen. Het doel is om de beide verbindingen aantrekkelijker te maken voor de reizigers, onder meer door het aanbieden van een zo kort mogelijke reistijd, door het waarborgen van vlotte overstapmogelijkheden en door het beter op elkaar afstemmen van de reisinformatie, de tarifiering en de vervoerbewijzen.

Rekening houdend met het toenemend aantal verplaatsingen binnen de Euregio Maas-Rijn zal aan de vervoerders eveneens worden gevraagd om een kosten-batenanalyse te verrichten naar de realisatie van een drielandenverbinding tussen de drie betrokken steden. Een stuurgroep met vertegenwoordigers van de Belgische en Nederlandse bevoegde administraties, de NMBS, NS, Infrabel en ProRail zal worden belast met de opvolging en uitvoering van de verklaring. De eerste vergadering zal op 3 november 2016 in Brussel plaatsvinden.

De minister heeft met veel interesse kennis genomen van aanbeveling nr. 873 van het Beneluxparlement met betrekking tot de conclusies die moeten getrokken worden uit het Fyra-debacle. De inzet van snellere treinen aan een redelijke kostprijs tussen Brussel en Amsterdam via de hoge snelheidslijn L4/HSL Zuid wordt helaas nog steeds belemmerd door technische problemen bij de uitrusting van locomotieven met noodzakelijke ETCS-software door Bombardier. Het gebrek aan vooruitgang in dat dossier is een ontgoocheling. De snellere IC-verbinding Brussel-Amsterdam, die oorspronkelijk gepland was vanaf december 2016, en, daarmee samenhangend, de nieuwe grensoverschrijdende verbinding tussen Antwerpen/Noorderkempen en Breda, dreigen verdere vertraging op te lopen. De minister heeft in overleg met zijn Nederlandse collega de NMBS gevraagd om een gedetailleerde stand van zaken mee te delen en alle mogelijke initiatieven te nemen om die treinen alsnog zo vlug mogelijk te kunnen laten rijden, inclusief het bestuderen van alternatieven voor leverancier Bombardier.

Een ander groot mobiliteitsprobleem predomineert tussen België en het Groothertogdom Luxemburg, want elke dag begeven bijna 40 000 werknemers die in België wonen zich naar het Groothertogdom. Om het aandeel van de

le peuvent. Il s'agit de rendre les deux liaisons plus attrayantes pour les voyageurs, entre autres en leur proposant le temps de parcours le plus court possible, en assurant des correspondances aisées et en coordonnant mieux les informations sur les voyages, la tarification et les titres de transport.

Compte tenu de l'augmentation du nombre de déplacements au sein de l'Eurégion Meuse-Rhin, il sera également demandé aux transporteurs de procéder à une étude coûts-bénéfices concernant la réalisation dans les trois pays d'une liaison entre les trois villes concernées. Un groupe directeur réunissant des représentants des administrations belge et néerlandaise compétentes, de la SNCB, des NS, d'Infrabel et de ProRail sera chargé du suivi et de la mise en œuvre de la déclaration. La première réunion se tiendra le 3 novembre 2016 à Bruxelles.

Le ministre a pris connaissance avec grand intérêt de la recommandation n° 873 du Parlement Benelux concernant les conclusions à tirer de la débâcle du train Fyra. La mise en service de trains plus rapides à un coût raisonnable entre Bruxelles et Amsterdam sur la ligne à grande vitesse L4/TGV Sud est malheureusement toujours entravée par des problèmes techniques liés à l'installation sur les locomotives de l'indispensable logiciel ETCS par la société Bombardier. L'absence de progrès dans ce dossier constitue une déception. La mise en service de la liaison IC Bruxelles-Amsterdam, initialement prévue à partir de décembre 2016, et consécutivement, la nouvelle liaison transfrontalière entre Anvers/Noorderkempen et Breda, risquent de subir de nouveaux retards. En concertation avec ses collègues néerlandais, le ministre a demandé à la SNCB de communiquer un état de la situation détaillé, de prendre toutes les initiatives possibles pour faire circuler ce train le plus rapidement possible et d'envisager des alternatives au fournisseur Bombardier.

Un autre grand problème de mobilité prédomine entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg puisque chaque jour près de 40 000 travailleurs résidant en Belgique se rendent au Grand-Duché. Afin de renforcer la part du mode

spoormodus in de grensoverschrijdende verplaatsingen te versterken, zijn de CFL en de NMBS het eens geworden over het invoeren van een nieuw product, dat een combinatie is van een grensoverschrijdend abonnement van de NMBS en een Luxemburgs *Pass* en dat onder de naam *Flexpass* gecommmercialiseerd wordt. Beide landen bieden bijgevolg sinds 1 oktober 2015 de mogelijkheid van een grensoverschrijdend abonnement, dat werknemers van Luxemburgse ondernemingen die een overeenkomst hebben gesloten met de Verkéiersverbond onder bepaalde voorwaarden een voordelig tarief laat genieten. Tevens zijn beide landen het eens geworden over het principe dat ze samen de mogelijkheid zullen onderzoeken om een proefproject op te starten voor één enkele tarificatie voor een specifiek grensoverschrijdend traject.

De NMBS heeft zelfs een studie gemaakt om de voorwaarden te bepalen voor het verbouwen van de locatie van zijn verlaten werkplaatsen van Stockem in een parkeerterrein (*Park & Ride*). Dat project past in de mobiliteitsstrategie van beide landen en in het grensoverschrijdend mobiliteitsschema dat door Luxemburg en het Waals Gewest ontwikkeld werd om de autosnelweg E411 te ontlasten. Op de Gaïchel IX-vergadering van 4 juli 2016, hebben België en het Groothertogdom aan de CFL en de NMBS gevraagd hun analyses voort te zetten met als doel op korte termijn en in verscheidene fasen een parkeerterrein in gebruik te nemen onder auspiciën van een Belgische projectleider. Een proefproject met een voordeliger tarief en een kosteloze *Park & Ride* voor de forenzen zal operationeel zijn wanneer in december 2017 de dienstregeling verandert.

Op die Gaïchel IX-vergadering heeft men ook akte genomen van de voortgang in de modernisering aan Belgische en aan Luxemburgse kant van de verbinding Brussel-Luxemburg (aan de gang sinds 2007), maar ook wat het rollend materieel betreft, met als doelstelling de baanvaksnelheid op de lijn op te trekken tot 160 km/u.

De veiligheid op het spoor is de grote uitdaging die de Belgische en Luxemburgse regeringen de komende jaren willen beantwoorden. Daarom hebben beide landen, in het raam van de implementatie van het ETCS-systeem, de wil geuit om de uitrol van dat systeem op het Belgisch grondgebied te

ferroviaire dans les déplacements transfrontaliers, les CFL et la SNCB se sont mis d'accord sur la mise en place d'un nouveau produit combinant un abonnement transfrontalier de la SNCB et un *Pass* luxembourgeois commercialisé sous la dénomination *Flexpass*. Par conséquent, les deux pays offrent depuis le 1 octobre 2015 la possibilité d'un abonnement transfrontalier qui permet aux employés des entreprises luxembourgeoises ayant conclu une convention avec le Verkéiersverbond de profiter sous certaines conditions d'une tarification avantageuse. Par ailleurs, les deux pays se sont mis d'accord sur le principe d'étudier conjointement la possibilité d'introduire un projet pilote pour une tarification unique sur un trajet transfrontalier spécifique.

La SNCB a de même réalisé une étude pour déterminer les conditions de transformation de l'emplacement de ses ateliers désaffectés de Stockem en une aire de stationnement (*Park & Ride*). Ce projet s'inscrit dans la stratégie de mobilité des deux pays et dans le schéma de mobilité transfrontalière qui a été développé par le Luxembourg et la Région wallonne en vue de décongestionner l'autoroute E411. Lors de la réunion de Gaïchel IX du 4 juillet 2016, la Belgique et le Grand-Duché ont demandé aux CFL et à la SNCB de poursuivre leurs analyses avec l'objectif d'une mise en service d'une aire de stationnement à court terme et en plusieurs phases sous l'égide d'un porteur de projet belge. Un projet pilote avec une tarification plus avantageuse et un *Park & Ride* gratuit pour les navetteurs devrait être opérationnel pour le changement des horaires en décembre 2017.

Au cours de cette réunion de Gaïchel IX, on a également pris acte des progrès enregistrés dans la modernisation tant du côté belge que luxembourgeois de l'axe Bruxelles-Luxembourg (en cours depuis 2007), mais aussi au niveau du matériel roulant, avec pour objectif d'augmenter la vitesse de référence de la ligne à 160 km/h.

La sécurité du rail est le défi majeur que les gouvernements belge et luxembourgeois souhaitent rencontrer au cours des années à venir. Dès lors, dans le cadre de l'implémentation du système ETCS, les deux pays ont exprimé la volonté d'une accélération des délais de mise en œuvre de ce

versnellen, om doorlopend spoorverkeer tussen België en het Groothertogdom Luxemburg te garanderen. Corridor 2 van het trans-Europees vervoersnet (TEN-V), dat de Noordzee met de Middellandse Zee verbindt, is sinds einde 2015 volledig met het ETCS-systeem uitgerust.

De minister beklemtoont dat het spoorvervoer voor de Benelux van het grootste belang is, zowel voor het goederenvervoer als voor de logistiek. Hij wil bijgevolg zowel doeltreffend als concurrentieel zijn. Op Europees niveau is er een heldere visie en een gemeenschappelijk doel: het huidige mozaïek van wegen, spoorwegen, Europese luchthavens en kanalen omzetten in een eengemaakt vervoersnet. Het trans-Europees vervoersnet zal het mogelijk maken de grensoverschrijdende bottlenecks op te heffen, de infrastructuur te verbeteren en de grensoverschrijdende vervoersoperaties te rationaliseren voor de reizigers en de bedrijven in de hele Europese Unie.

Het gaat om een sterke en ambitieuze politieke wil. Volgens de gewezen commissaris voor Transport van de Europese Commissie, de heer Siim Kallas, is het vervoer de motor van de Europese economie. Indien het vervoer niet harmonieus werkt, zal onze economie verzwakken en zal ze zich niet kunnen ontwikkelen. Intermodaliteit kan niet worden losgekoppeld van dat beleid en die strategische visie.

De IJzeren Rijn is een heel symbolische lijn voor Europa, omdat het de eerste internationale spoorweg op het Europees continent was. Het reactiveren van het project van de IJzeren Rijn staat op de agenda. De Belgische regering en het Vlaams Gewest steunen dat project, waarvoor overigens een project werd ingediend bij de Europese Commissie in het raam van *Connecting Europe Facility 2014*. Het gaat meer bepaald om het project *Rhein-Ruhr Rail Connection*. In die studie onderzoekt men drie tracés: het historisch tracé van de IJzeren Rijn, het A 52-alternatief of de *Dritte Weg*. Desondanks behoort het dossier van de IJzeren Rijn momenteel niet tot de prioriteiten van Nederland en Duitsland.

système sur le territoire belge afin de garantir une circulation ferroviaire continue entre la Belgique et le Grand-Duché du Luxembourg. Cependant, le corridor 2 du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), qui connecte la Mer du Nord et la Méditerranée, est entièrement équipé du système ETCS depuis fin 2015.

Le ministre insiste sur le fait que le transport ferroviaire est pour le Benelux de la plus haute importance, tant du point de vue transport de marchandises que du point de vue logistique. Par conséquent, il se veut efficace et compétitif à la fois. Au niveau Européen il existe une vision claire et un objectif commun: transformer l'actuelle mosaïque de routes, voies ferrées, aéroports et canaux européens en un réseau de transport unifié. Le Réseau Transeuropéen de Transport permettra de supprimer les goulets d'étranglement transfrontaliers, d'améliorer les infrastructures et de rationaliser les opérations de transport transfrontalières pour les passagers et les entreprises dans l'ensemble de l'Union européenne.

Il s'agit d'une volonté politique forte et ambitieuse. Selon l'ancien commissaire chargé des transports de la Commission européenne, M. Siim Kallas, les transports sont le moteur de l'économie européenne. S'ils ne fonctionnent pas harmonieusement, notre économie s'affaiblira et ne parviendra pas à se développer. L'intermodalité est indissociable de cette politique et vision stratégique.

Le Rhin d'acier est une ligne très symbolique pour l'Europe puisque c'est la première ligne ferroviaire internationale sur le continent européen. La réactivation du projet du Rhin d'acier est à l'ordre du jour. Le gouvernement belge, conjointement avec la Région flamande, soutiennent ce projet, qui a d'ailleurs fait l'objet d'un projet introduit auprès de la Commission européenne dans le cadre du programme *Connecting Europe Facility 2014*. Plus particulièrement, il s'agit du projet intitulé *Rhein-Ruhr Rail Connection*. Par le biais de cette étude, on examine trois tracés: le tracé historique du Rhin d'acier, l'alternative A52 ou la *Dritte Weg*. Nonobstant, le dossier Rhin d'acier n'est à présent pas une des priorités des Pays-Bas et de l'Allemagne.

De minister besluit dat overleg op alle niveaus primordiaal is opdat een mobiliteitsbeleid succesvol zou zijn. De geïntegreerde aanpak van het grensoverschrijdend vervoer is dat evenzeer. Binnenlandse en nationale samenwerking is belangrijk, maar samenwerking over de geografische grenzen heen is dat evenzeer.

B. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Jef Van den Bergh merkt op dat in mei 2013 het alternatief voor het mislukte Fyra-project werd aangekondigd. Meer dan drie jaar later rijden de daarvoor bestemde locomotieven van Bombardier nog steeds niet over het beoogde tracé omdat men er niet in slaagt ze uit te rusten met ETCS, het Europese systeem van automatische beveiliging. Die vaststelling is onaanvaardbaar en moet worden opgelost.

Er is veel goede wil om het grensoverschrijdend treinverkeer te bevorderen, maar de beslissingen sporen niet altijd met die intenties. Zo legt de Nederlandse overheid op haar grondgebied een ETCS-type op waarmee Belgische goederentreinen niet zijn uitgerust, waardoor de interoperabiliteit in het gedrang komt. Er is op dat vlak veel werk aan de winkel, in het bijzonder ook voor het Europees Spoorwegagentschap.

Het kan nuttig zijn om de leden van de door de minister vermlede stuurgroep voor een hoorzitting uit te nodigen. Omdat op sommige lijnen (Hamont-Weert en Luik-Maastricht) andere operatoren dan NS en de NMBS actief zijn, verdient het overweging om die bedrijven ook een plaats te geven in de stuurgroep.

De heer André Postema vraagt een meer coherente railagenda op langere termijn, die ervoor zorgt dat de drie landen weten waar ze aan toe zijn. Tot nu toe zijn er goede intenties en voornemens in specifieke dossiers, maar het totaalplaatje ontbreekt. Zo zal er ondanks de positieve plannen voor de IJzeren Rijn weinig worden gerealiseerd als twee landen het project niet prioritair achten. De inhoud van de spoorwegagenda moet dus een meer concrete vorm krijgen met precieze plannen waar de drie regeringen door gebonden zijn. Is het de taak van de stuurgroep van de Belgische en

Le ministre conclut qu'une concertation à tous les niveaux est primordiale pour qu'une politique de mobilité soit réussie. L'approche intégrée en matière de transport transfrontalier l'est tout autant. Si la collaboration au niveau interne et national est importante, la collaboration au-delà des frontières géographiques n'en demeure pas moins.

B. Questions et observations des membres

M. Jef Van den Bergh fait observer qu'une solution de rechange avait été annoncée en mai 2013 à la suite de l'échec du projet Fyra. Plus de trois ans plus tard, les locomotives de Bombardier destinées à cet effet ne circulent toujours pas sur le tracé envisagé parce que l'on n'arrive pas à les équiper du système européen de sécurité automatique ETCS. Ce constat est inacceptable et une solution doit être trouvée.

Il est fait preuve de beaucoup de bonne volonté pour promouvoir le transport ferroviaire transfrontalier mais les décisions ne sont pas toujours conformes aux intentions exprimées. Ainsi, les pouvoirs publics néerlandais imposent sur leur territoire un système ETCS dont les trains de marchandises belges ne sont pas équipés, de sorte que l'interopérabilité se trouve menacée. Il reste beaucoup à faire dans ce domaine, en particulier aussi au niveau de l'Agence ferroviaire européenne.

Il pourrait être utile d'inviter à une audition les membres du groupe de travail évoqué par le ministre. Dans la mesure où d'autres opérateurs que les NS et la SNCB sont actifs sur certaines lignes (Hamont-Weert et Liège-Maastricht), il faut envisager d'également leur permettre de siéger dans le groupe directeur.

M. André Postema souhaite à plus long terme un agenda ferroviaire plus cohérent afin que les trois pays puissent savoir où ils en sont. Jusqu'ici, on a manifesté de bonnes intentions dans des dossiers spécifiques mais il manque une vue d'ensemble. Ainsi, malgré les projets positifs concernant le Rhin de fer, on n'en réalisera pas grand-chose si les deux pays ne considèrent pas le projet comme prioritaire. Le contenu de l'agenda ferroviaire doit donc prendre une forme plus concrète, avec des projets précis liant les trois gouvernements. Appartient-il au groupe directeur des administrations belge

Nederlandse bevoegde administraties, de NMBS, NS, Infrabel en ProRail om een ontwerp van spoorwegagenda op te stellen? Zal de stuurgroep rechtstreeks vanuit de regeringen worden aangestuurd en worden de parlementen erbij betrokken?

De heer Roger Negri wijst op het belang van het beveiligingssysteem ETCS. Terwijl Luxemburg zijn treinen bijna onmiddellijk na de beslissing over die standaard met het systeem heeft uitgerust, hebben andere landen daar langer mee gewacht om zo de bedrijven in eigen land die rollend materieel produceren te ondersteunen. Daardoor moeten Luxemburgse treinen in veel gevallen met verschillende nationale beveiligingssystemen worden uitgerust, wat duur, inefficiënt en vooral gevaarlijk is. Het is onaanvaardbaar dat de veiligheid van de passagiers op het spel wordt gezet door nationale reflexen.

De spreker steunt de invoering van de *flexpass* en de herbesteding van het atelier van Stockem.

De al trage verbinding tussen Brussel en Luxemburg duurt nu nog langer door de werken op het traject Brussel-Namen, die bovendien vertraging hebben opgelopen. Wanneer zullen die werken eindelijk voltooid zijn? Op termijn moet het mogelijk zijn om het traject in minder dan twee uur af te leggen, zoals vroeger het geval was en zoals in Eurocap wordt vooropgesteld.

De heer Marcel Oberweis pleit voor een trein die Luxemburg, Luik en Brussel verbindt zonder andere haltes.

De heer Vincent Van Quickenborne wijst op aanbeveling nr. 866 van het Beneluxparlement van 13 juni 2015 teneinde te komen tot de opmaak van een Beneluxrailagenda en op de aankondiging door het Comité van ministers in maart 2016 dat over de eengemaakte tariefzone zal worden gerapporteerd in het jaarverslag van 2016. De resultaten blijven echter grotendeels uit, zoals ook het geval is voor grensoverschrijdende dossiers die de Benelux overstijgen, zoals de gebrekkige verbinding tussen Kortrijk en Lille.

et néerlandaise compétentes, de la SNCB, des NS, d'Infrabel et de ProRail de rédiger un projet d'agenda ferroviaire? Le groupe directeur sera-t-il géré directement par les gouvernements et les parlements seront-ils associés au processus ?

M. Roger Negri souligne l'importance du système de sécurité ETCS. Alors que le Luxembourg en a équipé ses trains presque immédiatement après la décision relative à ce standard, d'autres pays ont tergiversé pour soutenir leurs entreprises productrices de matériel roulant. C'est la raison pour laquelle les trains luxembourgeois doivent être équipés dans de nombreux cas de différents systèmes de sécurité nationaux, ce qui est onéreux, inefficace et surtout dangereux. Il est inacceptable que la sécurité des passagers soit menacée par des réflexes nationaux.

L'orateur soutient l'instauration du *flexpass* et la réaffectation de l'atelier de Stockem.

La durée du parcours sur la liaison déjà lente entre Bruxelles et Luxembourg a encore été allongée en raison des travaux en cours sur le trajet Bruxelles-Namur, qui ont eux-mêmes subi des retards. Quand ces travaux seront-ils enfin terminés? Il doit être possible à terme d'effectuer le trajet en moins de deux heures, comme c'était le cas par le passé.

M. Marcel Oberweis plaide pour la mise en service d'un train reliant Luxembourg, Liège et Bruxelles sans arrêts supplémentaires.

M. Vincent Van Quickenborne se réfère à la recommandation n° 866 du Parlement Benelux du 13 juin 2015 relative à la confection d'un agenda ferroviaire Benelux et rappelle l'annonce par le Comité de ministres, en mars 2016, d'un rapport sur une zone tarifaire unifiée dans le rapport annuel 2016. Pour une grande part toutefois, les résultats se font attendre, comme c'est également le cas pour les dossiers transfrontaliers qui dépassent le Benelux, comme la liaison déficiente entre Courtrai et Lille.

C. Antwoorden van de minister

De minister stelt dat de belangrijkste technische obstakels signalisatie en voltage zijn (vaak als gevolg van reglementaire verplichtingen). De operationalisering van het Europees systeem ETCS in de grensgebieden is een zeer complexe aangelegenheid door de mislukking van de Europese Unie op het vlak van uniformisering in de richting van één type van ETCS. Het Europees Spoorwegagentschap heeft ondertussen geopteerd voor versie 3 van ETCS, maar de treinen die reeds met ETCS 2.7 werden uitgerust, zijn daarmee niet compatibel en hebben dus een *upgrade* nodig, wat een homologatieprocedure van 1,5 tot 2 jaar vergt. De spreker geeft twee voorbeelden van problemen door de verschillende beveiligingssystemen:

— op de lijn Luxemburg-Virton heeft het twee jaar geduurd en moest 17 miljoen euro worden geïnvesteerd om de treinen uit te rusten met beveiligingssystemen die zowel in Luxemburg als in België operationeel zijn;

— de bestelling van beveiligingssystemen voor locomotieven bij Bombardier werd drie jaar geleden geplaatst, maar de bedoelde treinen zijn nog steeds niet in dienst op de lijn Brussel-Amsterdam. Uiterlijk op 1 januari 2017 zou dat wel het geval moeten zijn.

Een ander probleem is de opstelling in verschillende landen van nationale vervoerplannen, die niet altijd in overeenstemming zijn met de doelstellingen van grensoverschrijdend spoorvervoer. Zo heeft de trein Brussel-Amsterdam volgens België onnodige haltes omdat het Nederlands vervoerplan anders niet wordt gevolgd; dat veroorzaakt 15 minuten vertraging. De dienstverlening werd wel aanzienlijk verbeterd door de aankoop door de NS van hogesnelheidstreinen en de uitbreiding van het aanbod van Eurostar en Thalys, wat tot een commercieel succes heeft geleid. Er wordt ook werk gemaakt van een trein die inzake snelheid het midden houdt tussen een klassieke trein en een hogesnelheidstrein en inzake kostprijs goedkoper is dan de mislukte Fyra-treinen.

Het goederenvervoer per trein neemt in omvang toe door een aantal vaste verbindingen met

C. Réponses du ministre

Le ministre indique que les principaux obstacles techniques concernent la signalisation et le voltage (en raison, souvent, d'obligations réglementaires). L'opérationnalisation du système européen ETCS dans les régions frontalières est une matière très complexe en raison de l'échec de l'Union européenne sur le plan de l'uniformisation vers un seul type d'ETCS. L'Agence ferroviaire européenne a entre-temps opté pour la troisième version de l'ETCS, mais les trains déjà équipés de l'ETCS 2.7 ne sont pas compatibles avec celle-ci et doivent donc faire l'objet d'une *upgrade*, ce qui requiert une procédure d'homologation de 1,5 à 2 ans. L'orateur cite deux exemples de problèmes consécutifs à l'utilisation de systèmes de sécurité différents:

— sur la ligne Luxemburg-Virton, il a fallu deux ans et 17 millions d'euros d'investissements pour équiper les trains de systèmes de sécurité opérationnels tant au Luxembourg qu'en Belgique;

— la commande de systèmes de sécurité pour locomotives a été passée chez Bombardier il y a trois ans mais les trains concernés ne sont toujours pas en service sur la ligne Bruxelles-Amsterdam. Ce ne devrait pas être le cas avant le 1^{er} janvier 2017.

Un autre problème concerne la confection, dans différents pays, de plan de transports nationaux qui ne sont pas toujours conformes aux objectifs du transport ferroviaire transfrontalier. Ainsi, le trajet Bruxelles-Amsterdam comporte selon la Belgique des arrêts inutiles parce que sinon, le plan de transport néerlandais ne serait pas respecté; il en résulte 15 minutes de ralentissement. Le service a été substantiellement amélioré, il est vrai, par l'acquisition par les NS de trains à grande vitesse et l'élargissement de l'offre d'Eurostar et de Thalys, ce qui s'est traduit par un succès commercial. L'on prépare également la mise en service d'un train qui, sur le plan de la vitesse, se situerait entre le train classique et le train à grande vitesse et qui serait plus avantageux en termes de coûts que les calamiteux trains Fyra.

Le transport de marchandises par train gagne en importance grâce à un certain nombre de liaisons

verschillende bestemmingen. De spoormodus is in dat segment dus in opmars, maar de ambitie moet nog hoger liggen.

De resultaten van de vergaderingen van de stuurgroep kunnen aan het Beneluxparlement worden meegedeeld.

De treinen op de lijn Hamont-Weert zijn zowel uitgerust met dieseltractie als met elektriciteitstractie, wat nodig is omdat een deel van de infrastructuur op de lijn niet geëlektrificeerd is. De volledige elektrificatie van de lijn zou de infrastructuurbeheerder 85 miljoen euro kosten en zou de vervoeronderneming een operationele winst van 9 miljoen euro per jaar opleveren. De overheden kunnen de dotaties voor het vervoerbedrijf en de infrastructuurbeheerder aanpassen om de ondernemingen aan te zetten tot wenselijke beslissingen op dat traject en in andere dossiers.

De verbinding Brussel-Luxemburg is een belangrijk dossier dat in alle vergaderingen van de bevoegde ministers van België en Luxemburg wordt besproken. Er wordt gestreefd naar een verbinding die 2 uur en 4 minuten duurt. De timing voor het bereiken van die doelstelling is nog onzeker, maar in het beste geval lukt het tegen 2020. Er zijn momenteel zes grote werven aan de gang, die aanleiding geven tot een vertraging van de verbinding met 30 minuten en een vermindering van het aantal treinen. Aan de NMBS wordt ook gevraagd om op die lijn en op andere lijnen treinen met minder haltes uit te baten, wat de reistijd aanzienlijk zou verkorten en de spoormodus dus aantrekkelijker kan maken.

IV. — **BESPREKING VAN 12 MEI 2017**

Op voorstel van de heer André Postema beslissen de commissies een hoorzitting te houden over Eurekarail, een project van tarifiering en *ticketing* in Nederland, België en Noordrijn-Westfalen.

fixes assorties de destinations différentes. Le transport ferroviaire est donc en progression dans ce segment mais il faut accroître encore les ambitions dans ce domaine.

Les résultats des réunions du groupe directeur peuvent être communiqués au Parlement Benelux.

Les trains sur la ligne Hamont-Weert sont équipés à la fois de tractions diesel et de tractions électriques, ce qui répond à une nécessité parce qu'une partie de l'infrastructure sur la ligne n'est pas électrifiée. L'électrification complète de la ligne coûterait 85 millions d'euros au gestionnaire de l'infrastructure et se traduirait pour l'entreprise de transport par un gain opérationnel de 9 millions par an. Les pouvoirs publics peuvent adapter les dotations pour la société de transport et le gestionnaire de l'infrastructure afin d'inciter les entreprises à prendre les décisions souhaitables sur ce trajet et dans d'autres dossiers.

La liaison Bruxelles-Luxembourg est un dossier important qui est examiné lors de toutes les réunions des ministres compétents de Belgique et du Luxembourg. L'on souhaite mettre en place une liaison qui durerait 2 heures et 4 minutes. Si le timing est encore incertain pour la réalisation de cet objectif, ce dernier ne sera pas atteint avant 2020 dans le meilleur cas. Six gros chantiers actuellement en cours entraînent sur cette ligne un retard de 30 minutes et une réduction du nombre de trains. Il est également demandé à la SNCB d'exploiter sur cette ligne ainsi que sur d'autres des trains comportant moins d'arrêts, ce qui permettrait de réduire sensiblement la durée du parcours et rendrait dès lors le train plus attractif.

IV. — **DISCUSSION DU 12 MAI 2017**

Sur proposition de M. André Postema, les commissions ont décidé d'organiser une audition au sujet d' Eurekarail, un projet de tarification et de *ticketing* aux Pays-Bas, en Belgique et en Rhénanie du Nord-Westphalie.

V. — HOORZITTING OVER HET PROJECT EUREKARAIL (2 JUNI 2017)

A. Inleidende uiteenzettingen van de heren Mike Lücker, algemeen programmamanager van het project Eurekarail, en Cees van Schie, programmamanager voor de inhoud van *ticketing* en tarifiering

De heren Mike Lücker en Cees van Schie geven nadere toelichting bij het project Eurekarail, dat door integratie van eerst de vervoerbewijzen en vervolgens de tarieven moet leiden tot een voor reizigers meer efficiënte en toegankelijke manier om diverse modi van openbaar vervoer te combineren, ook als het om grensoverschrijdende verbindingen gaat. Om die doelstellingen te bereiken, is een nauwe samenwerking van alle mobiliteitsactoren binnen de regio nodig, waarbij een naar de eigen organisatie gerichte benadering van de vervoersorganisaties wordt vervangen door een klantgerichte benadering.

De sprekers schetsten ook het ruimere plaatje. Eurekarail is een omvattend project met een brede benadering: versterking van de regionale economieën door regionale samenwerking en realisatie van zogenaamde *missing links* en betere verbindingen, waarbij de reiziger centraal staat door klantgerichte *smart ticketing*. Het project kan worden gekaderd binnen een relevante context van de Europese Unie, die in het algemeen vraagt dat werk wordt gemaakt van passagiersrechten en in het vierde spoorwegpakket in het bijzonder pleit voor informatieverstrekking en geïntegreerde tickets. Eurekarail bouwt ook voort op verschillende recente documenten:

— de reeds aangehaalde aanbeveling nr. 866 van het Beneluxparlement teneinde te komen tot de opmaak van een Benelux railagenda (13 juni 2015);

— een gemeenschappelijke verklaring van Nederland, België, Luxemburg en Duitsland over grensoverschrijdend spoorvervoer (21 juni 2016);

— een verklaring van het Comité van ministers van de Benelux Unie over de digitale Benelux (3 oktober 2016);

V. — AUDITION SUR LE PROJET EUREKARAIL (2 JUIN 2017)

A. Exposé introductif de MM. Mike Lücker, manager de programme général pour le projet Eurekarail, et Cees van Schie, manager de programme pour le *ticketing* et la tarification

MM. Mike Lücker et Cees van Schie apportent des précisions au sujet du projet Eurekarail qui doit déboucher, par l'intégration des titres de transport d'abord et des tarifs ensuite, sur une manière plus efficace et plus accessible pour le voyageur de combiner les divers modes de transport en commun, également pour les liaisons transfrontalières. Pour réaliser ces objectifs, une étroite collaboration entre tous les acteurs de la mobilité dans la région est requise et l'approche axée sur une organisation propre aux acteurs concernés doit laisser la place à une approche axée sur le voyageur.

Les orateurs présentent également un tableau plus large. Eurekarail est un projet global avec une approche large: renforcement des économies régionales par la coopération régionale et mise en place des *chaînes manquants* et de meilleures liaisons, une place centrale étant réservée aux voyageurs par un *smart ticketing*. Le projet peut être inscrit dans un contexte pertinent de l'Union européenne qui, d'une manière générale, demande de se préoccuper des droits des passagers et plaide plus particulièrement dans le quatrième paquet ferroviaire pour une meilleure information et des billets intégrés. Eurekarail repose également sur divers documents récents:

— la recommandation précitée n° 866 du Parlement Benelux préconisant la confection d'un agenda ferroviaire Benelux (13 juin 2015);

— une déclaration commune des Pays-Bas, de la Belgique, du Luxembourg et de l'Allemagne au sujet des transports ferroviaires transfrontaliers (21 juin 2016);

— une déclaration du Comité de ministres de l'Union Benelux sur le Benelux numérique (3 octobre 2016);

— een *letter of support* van reizigersorganisaties (5 november 2016);

— een gemeenschappelijke intentieverklaring van Nederland en de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen over grensoverschrijdend treinverkeer met transparante *ticketing* en tarifiering (19 december 2016).

Eurekarail heeft de opgave die de organisatie aan zichzelf stelt als volgt geformuleerd: “Organiseer tarifiering en *ticketing* vanuit het perspectief van naadloos reizen voor de grensoverschrijdende reiziger in de Benelux en Duitsland.”. Duitse, Belgische en Nederlandse vervoerders hebben reeds een intentieverklaring in die zin ondertekend. Op korte termijn zal een *business case* worden opgesteld en zal een piloot-ICT-applicatie worden geïntroduceerd met in 2018 te realiseren mijlpalen. De uitgangspunten van de manier waarop de opgave wordt ingevuld, zijn: publiek opdrachtgeverschap, publieke digitaliseringsambities, waarborging van de reizigersbelangen, permanente grensoverschrijdende samenwerking en de ingebouwde mogelijkheid tot opschaling naar andere landen.

De beide sprekers tonen aan de hand van concrete voorbeelden aan dat er nog veel werk aan de winkel is. Wie een specifiek grensoverschrijdend traject dat niet over een rechtstreekse verbinding van openbaar vervoer beschikt, wil afleggen, kampt niet alleen met een lange verplaatsingstijd, maar wordt ook geconfronteerd met de uitdaging om alle relevante informatie over reisweg en tarieven zelf bij elkaar te zoeken. Die vaststelling wordt onrechtstreeks ook bewezen door een merkwaardige paradox: in onze geglobaliseerde wereld neemt het percentage van internationale reizigersverplaatsingen per spoor in het geheel van de verplaatsingen per spoor af. Het beeld dat domineert, kan als volgt worden samengevat:

— er zijn te weinig bruggen tussen landen en systemen;

— de reiziger wordt slecht bediend omdat hij niet belangrijk genoeg wordt geacht, waardoor hij op grensoverschrijdende trajecten veelal voor privévervoer opteert;

— une *letter of support* d’organisations de voyageurs (5 novembre 2016);

— une déclaration d’intention commune des Pays-Bas et de l’État fédéré allemand de Rhénanie du Nord-Westphalie sur le transport ferroviaire transfrontalier avec un *ticketing* et une tarification transparents (19 décembre 2016).

Eurekarail a formulé comme suit la mission que l’organisation s’est donnée à elle-même: “Organiser la tarification et le *ticketing* dans la perspective de parcours ininterrompus pour le voyageur transfrontalier dans le Benelux et en Allemagne”. Les transporteurs allemand, belge et néerlandais ont déjà signé une déclaration d’intention en ce sens. Il sera procédé à court terme à l’établissement d’un *business case* et une application pilote TIC sera introduite, avec des objectifs à réaliser en 2018. Les points de départ qui président à la réalisation de l’objectif sont: mandat public, ambitions publiques en matière de numérisation, préservation des intérêts des voyageurs, coopération transfrontalière permanente et possibilité prévue d’élargissement à d’autres pays.

Les deux orateurs montrent au moyen d’exemples concrets qu’il reste beaucoup à faire. Le voyageur désireux d’effectuer un trajet transfrontalier sans disposer d’une liaison directe avec les transports en commun est confronté non seulement à une durée de trajet plus longue mais aussi au défi de réunir toutes les informations sur le parcours et sur les tarifs. Ce constat est indirectement confirmé par un paradoxe remarquable: dans notre monde globalisé, on observe une diminution du pourcentage des transports internationaux de voyageurs par chemin de fer dans l’ensemble des déplacements par chemin de fer. L’image dominante peut être résumée comme suit:

— il n’y a pas suffisamment de passerelles entre les pays et les systèmes;

— le voyageur est mal servi parce qu’il n’est pas jugé suffisamment important et il opte dès lors fréquemment pour le transport privé pour ses trajets transfrontaliers;

— terwijl er een beperkt functionerend aanbod voor toeristen is, ontbreekt de focus op woon-werkverkeer, de zakelijke reiziger en mogelijke andere relevante doelgroepen.

De huidige situatie is dus zeker niet optimaal. Het wenkend perspectief van Eurekarail is naadloos reizen. Dat wordt op verschillende manieren ondersteund:

— reeds vandaag zijn er private ondernemingen die de complexe organisatie van een traject van reizigers overnemen;

— digitalisering is een belangrijke *driver* en versneller van de evolutie;

— inzake betaling en dienstverlening wordt volop geëxperimenteerd met innovatie.

In eerste instantie moet *ticketing* worden gerealiseerd door diverse technische ingrepen, maar de grootste uitdaging wordt op termijn de tarifiering, die nu tussen buurlanden grote verschillen vertoont en samenhangt met afspraken die nationale vervoersmaatschappijen daarover met hun nationale overheden maken. *Ticketing* staat nu trouwens voor ongeveer 15 % van de kosten van een treinrit, terwijl een verlaging tot 6 % volgens internationale *benchmarking* haalbaar moet zijn.

Een goed voorbeeld van een project met potentieel dat in de steigers staat, is de zogenaamde Drielandentrein, die de steden Luik, Maastricht en Aken met elkaar zal verbinden. Die verbinding kan worden beschouwd als een pilootproject voor in de eerste plaats *ticketing* (met integratie tussen de verschillende vervoerbewijzen) en later ook tarifiering (met harmonisering van de prijszetting in verschillende landen). Een stuurgroep en een begeleidingsgroep met verschillende actoren uit Nederland, België en Duitsland zijn reeds aan de slag om van de Drielandentrein een succes te maken. De samenwerking rond *ticketing* en tarifiering is opgestart, met name met Duitse partners. Zij starten met samenwerking op projectniveau, maar willen evolueren naar permanente samenwerking. Aangezien opschaalbaarheid in het hele Eurekarail-project een rode draad is, zijn er op termijn ook

— il existe pour les touristes une offre limitée qui fonctionne mais, par ailleurs, l'accent n'est pas mis sur les trajets entre le domicile et le lieu de travail, les voyages d'affaires et d'autres groupes cibles pertinents potentiels.

La situation actuelle n'est donc assurément pas optimale. La perspective dans laquelle s'inscrit Eurekarail est le trajet ininterrompu. Cet objectif est soutenu de différentes manières:

— aujourd'hui déjà, des entreprises privées assurent l'organisation complexe de trajets de voyageurs;

— la numérisation constitue un moteur important et un accélérateur de l'évolution en cours;

— en matière de paiement et de services, on expérimente pleinement l'innovation.

En premier lieu, le *ticketing* doit être réalisé par diverses interventions techniques mais, à terme, le principal défi sera la tarification qui présente aujourd'hui de grandes différences entre pays voisins et résulte d'accords conclus entre les entreprises de transport nationales et leurs autorités nationales. Le *ticketing* représente actuellement quelque 15 % du coût de voyage en train alors que selon un *benchmarking* international, il doit être possible d'arriver à 6 %.

Un bon exemple de projet en préparation comportant un potentiel est le Train des trois pays qui reliera les villes de Liège, de Maastricht et d'Aix-la-Chapelle. Cette liaison peut être considérée comme un projet pilote, d'abord pour le *ticketing* (avec une intégration des différents titres de transport) et ultérieurement aussi pour la tarification (avec l'harmonisation de la formation des prix dans les différents pays). Un groupe directeur et un groupe d'accompagnement réunissant différents acteurs néerlandais, belges et allemands s'emploient déjà à conduire le Train des trois pays au succès. La coopération relative au *ticketing* et à la tarification a été amorcée, notamment avec des partenaires allemands. La coopération commence au niveau du projet mais doit évoluer vers une coopération permanente. L'accroissement d'échelle constituant le fil rouge de l'ensemble du projet Eurekarail, des

mogelijkheden voor het derde Beneluxland, Luxemburg, om deel te nemen.

De politieke ambitie en steun van België voor het project blijft, in tegenstelling tot de inzet van de Nederlandse en Duitse overheden, nog te beperkt:

— een betere toegang tot het productassortiment van de NMBS en een gezamenlijke productontwikkeling zijn noodzakelijk;

— de rol van het openbaar vervoer in de grensoverschrijdende mobiliteit moet groter worden;

— de spoorverbindingen tussen België enerzijds en Nederland en Luxemburg anderzijds moeten meer prioriteit krijgen.

De heren Lückner en van Schie deden ten slotte een oproep aan het Beneluxparlement om de doelen van Eurekarail te onderschrijven, om werk te maken van naadloos reizen en om permanente samenwerking in verschillende projecten op te starten.

B. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Martijn van Helvert heeft de indruk dat de belangen van de nationale vervoerders veelal prevaleren op de belangen van de reizigers, met als argumentatie dat slechts 1 % van de omzet door grensoverschrijdend vervoer wordt gerealiseerd. Kan dat percentage niet hoger worden door een aantrekkelijker internationaal aanbod? Welke instantie heeft de hoofdverantwoordelijkheid om het overleg tussen België en Nederland over een verbetering van het aanbod te optimaliseren?

De heer André Postema stelt vast dat er veel goede wil is, maar dat de uitvoering te wensen overlaat door allerlei praktische bezwaren, onder meer de gebrekkige *ticketing*, die nochtans een *quick win* kan zijn doordat er geen infrastructuurinvesteringen vereist zijn. Naast een betere informatieverstrekking moet ook werk worden gemaakt van tariefintegratie, waardoor specifieke trajecten op bepaalde tijdstippen op een positieve wijze in de markt kunnen worden gezet. Zo is er een nog te weinig aangeboord potentieel voor zakelijk verkeer en woon-werkverkeer. Ook private actoren, zoals

possibilités sont ouvertes pour la participation du troisième pays du Benelux, le Luxembourg.

L'ambition politique et le soutien de la Belgique au projet restent encore trop restreints en comparaison de l'engagement des pouvoirs publics néerlandais et allemand:

— un meilleur accès à l'assortiment de produits de la SNCB et le développement en commun de produits sont nécessaires;

— le rôle des transports publics dans la mobilité transfrontalière doit être accru;

— les liaisons ferroviaires entre la Belgique d'une part et les Pays-Bas d'autre part doivent par ailleurs faire l'objet d'une plus grande priorité.

MM. Lückner et van Schie ont enfin appelé le Parlement Benelux à souscrire aux objectifs d'Eurekarail pour concrétiser les trajets ininterrompus et mettre en place une coopération permanente dans le cadre de différents projets.

B. Questions et observations des membres

M. Martijn van Helvert a le sentiment que les intérêts des transporteurs nationaux priment généralement ceux des voyageurs, l'argument étant que 1 % seulement du chiffre d'affaires provient du transport transfrontalier. Ce pourcentage ne pourrait-il être accru si l'offre internationale était plus attrayante? Quelle instance est responsable en premier lieu de l'optimisation de la concertation entre la Belgique et les Pays-Bas au sujet d'une amélioration de l'offre?

M. André Postema observe beaucoup de bonne volonté mais la mise en œuvre laisse à désirer en raison de toutes sortes d'obstacles, dont un *ticketing* insuffisant qui pourrait pourtant se traduire par un *quick win* dans la mesure où aucun investissement n'est requis à cet égard en matière d'infrastructures. Outre assurer une meilleure information, il faut également réaliser l'intégration des tarifs afin de pouvoir proposer sur le marché des trajets spécifiques à des moments donnés et dans un contexte positif. Ainsi, on n'a pas exploré suffisamment le potentiel que représentent les

Be-Mobile, benadrukken de essentiële rol van overheden voor de ontwikkeling van *middleware*, die van *Mobility as a Service* een realiteit kan maken.

Denken de genodigden dat er snel resultaten kunnen worden geboekt en dat die vooruitgang spoedig kan worden opgeschaald naar andere regio's en landen, zoals Luxemburg?

De heer Jef Van den Bergh stelt dat het voorgestelde project ambitieus is, zoals wordt aangetoond door het voorbeeld van Mobib, dat binnen België tot integratie moet leiden, maar in de praktijk zeer moeizaam tot stand komt.

Heeft de overheid volgens de genodigden de opdracht om *Mobility as a Service* waar te maken door de ontwikkeling van een digitaal platform, zoals het bedrijf Be-Mobile vraagt? Zullen tickets dan rechtstreeks vanuit dat platform worden aangeboden?

De heer Alexander van Hattem vraagt welke rol de provincie Noord-Brabant in het Eurekarail-project speelt.

Hoe kan het Eurekarail een bijdrage leveren om het woon-werkverkeer per spoor in het grensgebied van België en Nederland te bevorderen? Hoe groot is die vervoerbehoefte?

De heer Willem Draps stelt vast dat er grote compatibiliteitsproblemen bestaan tussen de verschillende types van vervoerbewijzen die worden gebruikt. Zo blijkt het zelfs binnen de Belgische context moeilijk te zijn om de Mobib-kaart te veralgemenen. Is het haalbaar om de Nederlandse systemen van *ticketing* in de Mobib-kaart te integreren? Strekt het tot aanbeveling om voor grensoverschrijdende trajecten vervoerpassen in te voeren, zodat sneller resultaten kunnen worden geboekt wat de integratie van de verschillende systemen betreft?

Is er vooruitgang in de ontwikkeling van een verbinding met *light rail* tussen Hasselt en Maastricht?

voyages d'affaires et les trajets entre le domicile et le lieu de travail. De même, des acteurs privés comme Be-Mobile soulignent le rôle essentiel des pouvoirs publics dans le développement de *middleware* qui peut traduire le concept de *Mobility as a Service* dans la réalité.

Les invités pensent-ils que des résultats pourront être engrangés très vite et que ces avancées pourront être étendues rapidement à d'autres régions et pays, comme le Luxembourg?

M. Jef Van den Bergh juge le projet proposé ambitieux, comme le montre l'exemple de Mobib qui, en Belgique, doit déboucher sur l'intégration mais qui, dans la pratique, ne se réalise que difficilement.

Les pouvoirs publics ont-ils pour mission de concrétiser *Mobility as a Service* par le développement d'une plateforme numérique, comme le demande l'entreprise Be-Mobile? Des tickets seront-ils alors proposés directement depuis la plateforme?

M. Alexander van Hattem demande quel rôle joue la province du Brabant septentrional dans le projet Eurekarail.

Comment Eurekarail peut-il contribuer à promouvoir les déplacements en train entre le domicile et le lieu de travail dans la région frontalière entre la Belgique et les Pays-Bas? Quelle est l'importance des besoins à cet égard?

M. Willem Draps constate que d'importants problèmes de compatibilité se posent entre les différents types de titres de transport utilisés. Ainsi, il s'avère difficile, même dans le contexte belge, de généraliser la carte Mobib. Sera-t-il possible d'intégrer les systèmes néerlandais de *ticketing* dans la carte Mobib? Se recommande-t-il d'instaurer des cartes de transport pour des trajets transfrontaliers afin d'engranger plus rapidement des résultats dans l'intégration des différents systèmes?

Observe-t-on des progrès dans le développement d'une liaison *light rail* entre Hasselt et Maastricht?

De heer Jef Van den Bergh vraagt of Nederland voorstander is van de realisatie van de verbinding Hamont-Weert, die door de Belgische instanties wordt bepleit.

De heer Vincent Van Quickenborne vraagt naar de verhouding tussen het Euregio-ticket en het vervoerbewijs dat in het kader van Eurekarail wordt afgeleverd. Kan niet het best worden voortgebouwd op het bestaande Euregio-ticket, eerder dan een nieuwe formule te introduceren?

C. Antwoorden van de genodigden

De heren Cees van Schie en Mike Lücker stellen dat er in de huidige situatie wel degelijk grote weerstand bij de reizigers bestaat ten aanzien van internationaal spoorvervoer, wat in een kleiner potentieel resulteert. De verhoging van het potentieel is niet evident, maar er kan ter zake wel winst worden geboekt door *smart ticketing* tegen lagere kosten (naar verwachting 10 % meer reizigers) en een beter aanbod van grensoverschrijdend vervoer (15 tot 25 %). Wat de kostprijs betreft, is een verlaging van de kosten van het huidige gemiddelde van 15 % naar 6 % in de nabije toekomst wellicht mogelijk.

Eurekarail is in januari 2015 gestart vanuit de Nederlandse provincie Limburg, maar de Nederlandse provincie Noord-Brabant en het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu, dat de stuurgroep voorziet, werden ook van bij de start betrokken. Sinds 2016 maken ook Duitse overheden deel uit van de stuurgroep. Het zou goed zijn dat ook België beslist om tot de stuurgroep toe te treden, zodat in het bijzonder de Drielandentrein kan worden georganiseerd met steun van alle betrokken landen. Voor de Drielandentrein wordt ook een pilotoproject voor *ticketing* georganiseerd, dat opschaalbaar moet kunnen zijn op voorwaarde dat alle betrokken actoren meewerken; de vooruitgang is nu nog vrij beperkt, mede als gevolg van de lage prioriteit die overheden en vervoerders er aan geven. Binnen een bepaalde regio moeten alle betrokken actoren verantwoordelijkheid opnemen om de samenwerking op een optimale manier te organiseren, wat flexibiliteit vergt, onder meer bij

M. Jef Van den Bergh demande si les Pays-Bas sont favorables à la réalisation de la liaison Hamont-Weert que préconisent les instances belges.

M. Vincent Van Quickenborne demande quel est le rapport entre le billet Euregio et le titre de transport délivré dans le cadre d'Eurekarail. Ne ferait-on pas mieux de travailler sur la base du ticket Euregio existant plutôt que d'instaurer une nouvelle formule?

C. Réponses des orateurs

MM. Cees van Schie et Mike Lücker indiquent que, dans la situation actuelle, on observe en effet chez les voyageurs une grande réticence à l'égard du transport ferroviaire international, ce qui se traduit par un potentiel plus réduit. Il n'est pas évident d'améliorer le potentiel mais l'on pourrait en l'espèce progresser en proposant un *smart ticketing* à des coûts inférieurs (les prévisions tablent sur 10 % de voyageurs en plus) et une meilleure offre de transport transfrontalier (15 à 25 %). Quant au coût, il devrait être possible, dans un avenir proche, d'abaisser la moyenne actuelle de 15 % à 6 %.

Eurekarail a démarré en janvier 2015 à partir de la province néerlandaise du Limbourg mais la province néerlandaise du Brabant septentrional et le ministère néerlandais de l'Infrastructure et de l'Environnement, qui préside le groupe directeur, y ont également été associés d'emblée. Depuis 2016, les pouvoirs publics allemands siègent également au groupe directeur. Il serait bon que la Belgique décide à son tour de faire partie de ce dernier afin de que le Train des trois pays, plus particulièrement, puisse être organisé avec le concours de tous les pays concernés. Un projet pilote de *ticketing* est également organisé pour le Train des trois pays et il devrait pouvoir être étendu à condition que tous les acteurs y contribuent; les progrès sont actuellement encore limités en raison notamment de la faible priorité que lui accordent les pouvoirs publics et les transporteurs. Dans une région donnée, l'ensemble des acteurs concernés doivent assumer la responsabilité de l'organisation optimale de la

de organisatie van *ticketing* en data-uitwisseling en bij de vaststelling van tarieven.

Er is wellicht een belangrijk onvoldoende aanbod potentieel om het grensoverschrijdend woon-werkverkeer te bevorderen; de verbinding Düsseldorf-Eindhoven is daar een goed voorbeeld van. In een eerste fase worden de verschillende overheden en maatschappijen van openbaar vervoer betrokken, in een volgende fase kan het bedrijfsleven ook een belangrijke bijdrage leveren voor een betere facilitering van de verplaatsingen tussen woon- en werkplaats. Omdat diverse ondernemingen nu al met mobiliteitsbudgetten werken, lijkt de overstap naar *Mobility as a Service* niet zo groot te zijn, maar dan moet wel werk worden gemaakt van een adequaat digitaal platform met medewerking van het openbaar vervoer.

Tijdens de spoortop van 2016 in Rotterdam werd het belang van grensoverschrijdend vervoer benadrukt, zowel voor de verbindingen tussen Nederland en België als die tussen de Benelux en Duitsland. In beginsel verklaren de overheden bereid te zijn om mee te werken, maar Zuid-Nederland en Oost-België worden door de nationale en regionale overheden van Nederland en België *de facto* niet als een prioritaire zone voor grensoverschrijdend spoorvervoer beschouwd.

Er is een snelle technologische evolutie bezig inzake vervoerkaarten, zoals Mobib in België en de OV-kaart in Nederland, maar mobiele toepassingen, waarbij een vervoerbewijs met barcode wordt afgeleverd op de mobiele telefoon of een ticket wordt gekoppeld aan de elektronische identiteitskaart, worden steeds belangrijker; die mobiele toepassingen kunnen gemakkelijker aan elkaar worden gekoppeld. Daarnaast is er ook een tendens naar betaling achteraf, *account based travel* genaamd, waarbij een klant een overeenkomst afsluit met één vervoerder, die vervolgens de nodige afspraken en data-uitwisseling organiseert met andere vervoerders; dat is ook positief voor de reiziger, die zo bijvoorbeeld bij het afleggen van verschillende reizen op één dag nooit meer zal betalen dan het maximale dagtarief. Naast die twee nieuwe en efficiënte instrumenten zullen ook

coopéración, ce qui requiert de la flexibilité, entre autres au niveau de l'organisation du *ticketing* et de l'échange de données, ainsi que de la fixation des tarifs.

La promotion des liaisons transfrontalières entre le domicile et le lieu de travail recèle sans doute un potentiel important qui est insuffisamment exploré; la liaison Düsseldorf-Eindhoven en est une bonne illustration. Les différentes autorités et les sociétés de transport sont associées au processus dans une première phase et le monde économique peut, dans une deuxième phase, fournir une contribution importante par la facilitation accrue des transports entre le domicile et le lieu de travail. Étant donné que des entreprises recourent d'ores et déjà à des budgets de mobilité, la transition vers *Mobility as a Service* ne devrait pas être si difficile, à condition de mettre en place une plateforme numérique adéquate avec la collaboration des transports en commun.

Lors du sommet ferroviaire qui s'est tenu en 2016 à Rotterdam, l'importance du transport transfrontalier a été soulignée pour les liaisons entre les Pays-Bas et la Belgique et entre le Benelux et l'Allemagne. En principe, les pouvoirs publics affirment vouloir collaborer mais le sud des Pays-Bas et l'est de la Belgique ne sont pas considérés *de facto* par les autorités nationales et régionales comme prioritaires en matière de transport transfrontalier.

Si une évolution technologique rapide s'opère en ce qui concerne les cartes de transport comme Mobib en Belgique et la carte OV aux Pays-Bas, les applications mobiles permettant de délivrer un titre de transport comportant un code-barres par le biais d'un téléphone mobile ou encore de lier un billet à une carte d'identité électronique ne cessent de gagner en importance; ces applications mobiles peuvent très aisément être reliées entre elles. Par ailleurs, on observe également une tendance au paiement *a posteriori*, connue sous la dénomination *account based travel*, le client concluant une convention avec un transporteur donné qui prend ensuite les dispositions requises et organise l'échange de données avec d'autres transporteurs; cette formule est également favorable pour le voyageur qui ne payera par exemple jamais plus que le tarif journalier maximum lorsqu'il

meer traditionele opties, zoals door een automaat afgeleverde tickets, blijven bestaan, maar die zullen geleidelijk minder belangrijk worden.

In december 2016 hebben het Vlaams Gewest, De Lijn, de Nederlandse provincie Limburg en de stad Maastricht een overeenkomst afgesloten over de verbinding Hasselt-Maastricht. Die verbinding met *light rail* zal dus worden gerealiseerd. Het project gaat verder onder de naam tramverbinding Maastricht-Hasselt (TMH).

De verbinding Hamont-Weert is belangrijk voor het personenvervoer tussen de Nederlandse en Belgische provincie Limburg. Om ze te realiseren, moet de lijn nog worden geëlektrificeerd. De beide provincies steunen het project actief, maar de eindverantwoordelijkheid ligt bij het Vlaams Gewest en het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Met het Euregio-ticket kan in het weekend in gezinsverband worden gereisd tegen een voordelig tarief. Het concept wordt door vervoerders kritisch bejegend omdat de inkomsten volledig ten goede komen van de vervoerder die het ticket verkoopt (*winner takes all*-principe) en de andere vervoerders er te weinig de vruchten van plukken. Het is enerzijds positief om dat het uitgaat van een samenwerking tussen alle vervoerders, maar anderzijds geen goed voorbeeld omdat de inspanningen van de verschillende vervoersmaatschappijen niet volledig worden gehonoreerd. Het Euregio-ticket is een ingewikkelde formule, terwijl vooral werk moet worden gemaakt van een vereenvoudiging voor de reiziger. Het Euregio-ticket is dus niet toekomstgericht, maar bereikt momenteel wel een doelgroep. De complexiteit is vooral gelegen in de tarifiering, waarbij de afspraken tussen de verschillende vervoerders en de regio's moeten worden gerespecteerd. In het licht van de deelname vanuit Nederland, België en Noordrijn-Westfalen vormt het Euregio-ticket wel een goede basis om verder op te bouwen.

effectue plusieurs trajets le même jour. Outre ces deux nouveaux instruments dont l'efficacité est avérée, des options plus traditionnelles, comme la délivrance de billets au moyen de distributeurs automatiques, subsisteront mais leur importance ira en diminuant.

En décembre 2016, la Région flamande, De Lijn, la province néerlandaise du Limbourg et la ville de Maastricht ont conclu un accord au sujet de la liaison Hasselt-Maastricht. Cette liaison *light rail* verra donc le jour. Le projet sera poursuivi sous la dénomination *tramverbinding Maastricht-Hasselt* (TMH).

La liaison Hamont-Weert est importante pour le transport de personnes entre les provinces du Limbourg néerlandaise et belge. Pour la réaliser, il faut encore électrifier la ligne. Les deux provinces soutiennent activement le projet mais la responsabilité finale appartient à la Région flamande et au ministère néerlandais de l'Infrastructure et de l'Environnement.

Le billet Euregio permet de voyager en famille le week-end à un tarif avantageux. Les transporteurs se montrent critiques à l'égard du concept parce que les recettes reviennent intégralement au transporteur qui vend le billet (selon le principe *winner takes all*) alors que les autres n'en recueillent pas suffisamment les fruits. S'il est positif parce qu'il résulte d'une coopération entre l'ensemble des transporteurs, il ne constitue pas un bon exemple dans la mesure où les efforts déployés par les différents transporteurs ne sont pas entièrement honorés. Le billet Euregio est une formule complexe alors qu'il faut surtout tendre vers une simplification pour le voyageur. Le billet Euregio ne constitue donc pas une formule d'avenir mais n'en atteint pas moins actuellement le groupe cible. Sa complexité se situe principalement au niveau de la tarification qui oblige à respecter les accords entre les différents transporteurs et les régions. À la lumière de la participation depuis les Pays-Bas, la Belgique et la Rhénanie du Nord-Westphalie, le billet Euregio représente donc une bonne base de travail.

VI. — BESPREKING VAN 30 JUNI 2017

Op voorstel van corapporteur André Postema beslissen de commissies om in de aanbeveling te focussen op het vraagstuk van *ticketing* en tarifiering. Corapporteur Postema kondigt aan dat hij een voorstel van aanbeveling zal redigeren.

VII. — BESPREKING VAN 20 OKTOBER 2017

*De heer André Postema, corapporteur, overloopt de krachtlijnen van zijn voorstel van aanbeveling, dat geïnspireerd werd door de vergaderingen van de verenigde commissies over het betreffende thema, in het bijzonder de hoorzittingen met de Belgische minister van Mobiliteit en de initiatiefnemers van het project Eurekarail. Het komt er op aan om met het openbaar vervoer reizen op grensoverschrijdende trajecten even gemakkelijk te maken als reizen binnen één land. Naadloos reizen kan een feit worden door een uniform systeem van *ticketing* en door tariefintegratie.*

De spreker geeft ook aan dat het thema van de Benelux-railagenda na aanneming van het voorstel van aanbeveling geenszins uitgeput is en ook in het jaarprogramma van het Beneluxparlement van 2018 aandacht verdient.

De heer Jef Van den Bergh onderschrijft het voorstel van aanbeveling, dat terecht een vlottere deelname aan het openbaar vervoer op grensoverschrijdende trajecten beoogt door naadloos reizen mogelijk te maken.

De spreker vraagt wel een toevoeging waarin aandacht wordt gevraagd voor personen met een beperking, die eveneens de kans moeten krijgen om gebruik te maken van de openbare vervoersnetten. Door hun bijzondere vervoerkaart hebben zij binnen België, Nederland of Luxemburg recht op een begeleider die kosteloos meereist, met name omdat zij niet in staat zijn om zonder begeleiding met het openbaar vervoer te reizen. Omdat zij echter op grensoverschrijdende trajecten dat recht nog niet hebben, kunnen zij in veel gevallen niet met het openbaar vervoer naar het buitenland reizen. Om

VI. — DISCUSSION DU 30 JUIN 2017

Sur proposition du corapporteur, M. André Postema, les commissions décident de mettre l'accent, dans la recommandation, sur la question du *ticketing* et de la tarification. Le corapporteur, M. Postema, annonce qu'il rédigera une proposition de recommandation.

VII. — DISCUSSION DU 20 OCTOBRE 2017

*M. André Postema, corapporteur, passe en revue les lignes de force de sa proposition de recommandation qui lui a été inspirée par les réunions des commissions jointes sur le thème en question, en particulier les auditions avec le ministre belge de la Mobilité et les initiateurs du projet Eurekarail. L'objectif consiste à rendre les voyages effectués sur des trajets transfrontaliers aussi faciles que les voyages à l'intérieur d'un même pays. L'instauration d'un système uniforme de *ticketing* et l'intégration tarifaire peuvent faire du trajet ininterrompu une réalité.*

L'orateur indique également que le thème de l'agenda ferroviaire Benelux ne sera nullement épuisé après l'adoption de la proposition de recommandation et mérite que le programme annuel du Parlement Benelux pour 2018 se penche sur le dossier.

M. Jef Van den Bergh souscrit à la proposition de recommandation qui tend à juste titre vers une participation plus efficace au transport en commun sur les trajets transfrontaliers en rendant possibles les trajets ininterrompus.

L'orateur demande toutefois l'insertion d'un ajout pour demander d'être attentif aux personnes affectées d'un handicap qui doivent également pouvoir utiliser les réseaux de transport en commun. Leur carte de transport spécifique leur permet de bénéficier gratuitement en Belgique, aux Pays-Bas ou au Luxembourg d'un accompagnateur dès lors qu'ils ne sont pas en mesure, sans cet accompagnement, de voyager en transport en commun. Ils ne bénéficient toutefois pas encore de ce droit sur les trajets transfrontaliers et ne peuvent donc pas, dans de nombreux cas, se rendre à l'étranger en

dat euvel te verhelpen, zouden hun in eigen land geldende rechten moeten worden erkend door de andere landen. De spreker stelt voor het voorstel van aanbeveling in die zin aan te passen.

De heer Willem Draps, voorzitter, geeft zijn goedkeuring aan zowel het voorstel van de rapporteur als de amendementen van de heer Van den Bergh. Hij wijst er ook op dat het personeel van de spoorwegen in de drie lidstaten van de Benelux nu reeds vrij en kosteloos op het spoorwegnet van de drie landen kunnen reizen, terwijl personen met een fysieke handicap, die in sociaal opzicht een meer behartigenswaardige groep zijn, niet op faciliteiten kunnen rekenen. De amendementen zouden het best wel nog worden aangepast om de vermelding "personen met een beperking" te vervangen door "personen met beperkte mobiliteit" omdat daardoor wordt gepreciseerd dat het om personen met een fysieke handicap gaat (en dus niet om personen met een mentale handicap).

In meer algemene zin maakt de spreker ook de vaststelling dat de railagenda in Benelux-verband een van de meest problematische dossiers is: zelfs uit een evaluatie op een langere termijn van 20 jaar blijkt dat te weinig vooruitgang geboekt. Verbindingen als Brussel-Luxemburg en Antwerpen-Rosendaal zijn voorbeelden van dat gebrek aan resultaat.

De heer André Postema geeft zijn goedkeuring aan de amendementen van de heren Van den Bergh en Draps. Hij erkent ook dat na aanneming van de voorliggende aanbeveling, die een specifieke focus heeft, het Beneluxparlement verder de vinger aan de pols moet houden in het bredere dossier van de Benelux-railagenda.

Het voorstel van aanbeveling, zoals gewijzigd door de amendementen, wordt door de verenigde commissies eenparig aangenomen.

De rapporteurs,

André POSTEMA
Roger NEGRI

De voorzitter,

Willem DRAPS

Bijlage: voorstel van aanbeveling

transport en commun. Pour lever cette barrière, il conviendrait que les droits qui leur sont reconnus dans leur pays le soient également dans les autres. L'orateur propose d'adapter la proposition de recommandation en ce sens.

M. Willem Draps, président, acquiesce à la proposition du rapporteur comme aux amendements de M. Van den Bergh. Il souligne également que le personnel des chemins de fer dans les trois États membres du Benelux peuvent actuellement déjà voyager librement et gratuitement sur le réseau ferroviaire des trois pays alors que les personnes affectées d'un handicap physique, qui constituent du point de vue social un groupe qu'il se justifierait davantage de privilégier, ne peuvent pas bénéficier de facilités. Il conviendrait par ailleurs de modifier les amendements de manière à remplacer les termes "personnes affectées d'un handicap" par les termes "personnes à mobilité réduite" de manière à préciser qu'il s'agit de personnes affectées d'un handicap physique (et donc pas mental).

Plus généralement, l'orateur constate aussi que l'agenda ferroviaire constitue dans le cadre du Benelux l'un des dossiers les plus difficiles: une évaluation à plus long terme, c'est-à-dire 20 ans, donne à penser que les progrès seront insuffisants. Des liaisons comme Bruxelles-Luxembourg et Anvers-Rosendaal sont illustratifs de ce manque de résultats.

M. André Postema marque son accord sur les amendements de Messieurs Van den Bergh et Draps. Il reconnaît également qu'après l'adoption de la recommandation, qui pose des accents spécifiques, le parlement Benelux devra rester attentif au dossier plus large de l'agenda ferroviaire Benelux.

La proposition de recommandation amendée est adoptée à l'unanimité par les commissions jointes.

Les rapporteurs,

André POSTEMA
Roger NEGRI

Le président,

Willem DRAPS

Annexe: proposition de recommandation

BIJLAGE

Benelux
Interparlementaire
Assemblee



Voorstel van aanbeveling
over grensoverschrijdende
spoorwegverbindingen
in de Benelux en Noordrijn-Westfalen,
met bijzondere aandacht voor de positie van
het programma Eurekarail

De Assemblee,

GELET OP:

- de volgende uitgangspunten en doelstellingen in het gemeenschappelijk werkprogramma 2017-2020 van de Benelux:

o in een dichtbevolkt gebied met intensieve economische activiteit zoals de Benelux is het van wezenlijk belang om nieuwe en toekomstbestendige vervoersmodi te ontwikkelen. Daarbij moet worden ingezet op een optimale spreiding van de vervoersmodi (weg, spoor, lucht en water) en moet worden geïnvesteerd in voor iedereen toegankelijke vervoermiddelen, zodat de steden, economische knooppunten en grensgebieden bereikbaar blijven en de leefbaarheid van de omgeving wordt gevrijwaard;

o allerlei hindernissen voor een vlot grensoverschrijdend vervoer en voor het bereiken van een optimale *modal shift* (regelgeving, administratieve procedures, technische voorschriften, ontbreken van doorgaande *ticketing* bij overstappen, naadloos reizen oftewel *seamless travel*) moeten gezamenlijk worden aangepakt, waardoor in het bijzonder de spoorwegmodus meer kansen krijgt;

o duurzaamheid is een belangrijke voorwaarde om de interne Benelux-markt en de sociale zekerheid te bestendigen en te versterken en de samenwerking inzake veiligheid verder gestalte te geven;

o het is de wens van de Benelux-landen om in de volgende jaren te investeren in een beter werkende arbeidsmarkt, in meer hernieuwbare energie (met inbegrip van een betere integratie van de energiemarkten) en in multimodaliteit, om zo efficiënter goederen en personen te vervoeren.

ANNEXE

Assemblée
Interparlementaire
Benelux

Proposition de recommandation
relative aux liaisons ferroviaires
transfrontalières dans le Benelux et la
Rhénanie du Nord-Westphalie, avec une
attention particulière pour le programme
Eurekarail

L'Assemblée

VU:

- les principes et les objectifs ci-après, inscrits dans le programme de travail commun 2017-2020 du Benelux:

o dans une région densément peuplée caractérisée par une activité économique intensive comme le Benelux, il est essentiel de développer et de pérenniser des modes de transport nouveaux. À cet effet, il faut favoriser une répartition optimale des transports (routiers, ferroviaires, aériens et par voie d'eau) et investir dans des moyens de transport accessibles à tous afin de faciliter l'accessibilité des villes, des centres d'activité économique et des zones frontalières, et de préserver la viabilité des régions;

o il faut appréhender conjointement diverses entraves à un transport frontalier efficace et réaliser un *modal shift* optimal (réglementation, procédures administratives, prescriptions techniques, absence de continuité dans le *ticketing* en cas de correspondance, voyage sans rupture ou *seamless travel*), le transport par chemin de fer devant se voir offrir davantage de chances;

o la durabilité est une condition importante à la pérennisation et au renforcement du marché intérieur Benelux et à la sécurité sociale ainsi qu'à la poursuite du développement de la coopération en matière de sécurité;

o les pays du Benelux souhaitent, dans les années à venir, investir dans un marché de l'emploi plus efficace, dans davantage d'énergies renouvelables (y compris une meilleure intégration des marchés énergétiques) et dans la multi-modalité, afin d'accroître l'efficacité du transport de personnes et

Daartoe moeten de grensoverschrijdende hindernissen worden aangepakt;

- de politieke verklaring van 9 december 2008 van de regeringen van de landen van de Benelux en van Noordrijn-Westfalen over de ontwikkeling van een hechtere samenwerking, waarin wordt vastgesteld dat de Benelux en Noordrijn-Westfalen samen één, in hoge mate verweven en wederzijds afhankelijk verstedelijkt gebied met meer dan 45 miljoen inwoners vormen, en waarin plechtig wordt verklaard dat de samenwerking tussen de Benelux en Noordrijn-Westfalen verder zal worden verdiept en uitgebreid;

- aanbeveling nr. 866 van de Benelux Interparlementaire Assemblee van 13 juni 2015 om te komen tot de opmaak van een Benelux railagenda, op grond waarvan lange reistijden en een groot risico op vertragingen moeten worden omgebogen tot snelle en frequente, samenhangende en verbonden vervoersnetten en waarin de Assemblee eenparig vraagt om de Belgische, Nederlandse en Luxemburgse spoorwegen (de hele Benelux) als binnenland te behandelen;

- het programma Eurekarail, waarvan de Nederlandse provincie Limburg penvoerder is, dat tot stand is gekomen door de toekenning door de Europese Unie aan de Nederlandse provincie Limburg en aan Nederland, in het kader van het Ten-T/CEF-programma, van een zogenaamde *grant* van 4,5 miljoen euro (op een totale investering van 10 miljoen euro) ter ondersteuning van de Benelux-railagenda en de samenwerking op spoorwegvlak met de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen, waarbij het grensoverschrijdend personenvervoer per trein of bus tussen de vier landen wordt bevorderd;

- de *Benelux Joint Declaration Digital Benelux* van 3 oktober 2016, gericht op het handhaven en het verder uitbouwen van een topositie van de Benelux in de digitale markt, de daarmee samenhangende ambities voor de invoering van intelligente vervoerssystemen en -platformen, de verbetering van het mobiele betaalverkeer voor openbaar vervoer en de verbetering van de informatievoorziening voor de consument inzake reizen en betalen;

- de resultaten die sinds de aanneming van aanbeveling nr. 866 van 13 juni 2015 van de Benelux Interparlementaire Assemblee werden bereikt,

de marchandises. À cet effet, il convient de s'attaquer aux entraves frontalières;

- la déclaration politique du 9 décembre 2008 des gouvernements des pays du Benelux et de la Rhénanie du Nord-Westphalie sur le développement d'une coopération plus étroite, dans laquelle il est relevé qu'ensemble, le Benelux et la Rhénanie du Nord-Westphalie constituent une région urbanisée hautement interdépendante regroupant plus de 45 millions d'habitants, et dans laquelle il est solennellement déclaré que l'approfondissement et l'élargissement de la coopération entre le Benelux et la Rhénanie du Nord-Westphalie seront poursuivis;

- la recommandation n° 866 de l'Assemblée Interparlementaire Benelux du 13 juin 2015 qui préconise la confection d'un agenda ferroviaire Benelux dans le cadre duquel, aux temps de parcours élevés et aux risques importants de retard doivent être substitués des réseaux de transport rapides, fréquents et reliés entre eux, et dans laquelle l'Assemblée demande à l'unanimité de traiter les chemins de fer belge, néerlandais et luxembourgeois (l'ensemble du Benelux) comme relevant de la circulation intérieure;

- le programme Eurekarail, dont la province néerlandaise du Limbourg est le coordinateur, a vu le jour à la suite de l'octroi par l'Union européenne à la province néerlandaise du Limbourg et aux Pays-Bas, dans le cadre du programme Ten-T/CEF, d'un *grant* de 4,5 millions d'euros (sur un investissement total de 10 millions d'euros) pour soutenir l'agenda ferroviaire Benelux et la coopération dans le domaine ferroviaire avec le Land allemand de Rhénanie du Nord-Westphalie dans le but de promouvoir le transport de personnes transfrontalier par train ou par bus entre les quatre pays;

- la *Joint Declaration Digital Benelux* du 3 octobre 2016, axée sur le maintien et la poursuite du développement d'une position de pointe occupée par le Benelux sur le marché digital, sur les ambitions qui en découlent concernant l'introduction de systèmes et de plateformes de transport intelligents, l'amélioration du paiement mobile pour les transports en commun et de l'information du consommateur concernant les voyages et les paiements;

- les résultats obtenus depuis l'adoption de la recommandation n° 866 du 13 juin 2015 de l'Assemblée Interparlementaire Benelux, à la

mede in het licht van de Benelux-railagenda, onder meer:

o de Vierlandenverklaring tussen Nederland, België, Luxemburg en Duitsland, ondertekend tijdens de Spoortop van 21 juni 2016 tijdens de Ten-T dagen in Rotterdam, waarin door de vier ministers wordt gesteld dat zij de toekomst van grensoverschrijdend treinverkeer van passagiers zien als een kwalitatief hoogstaand geïntegreerd systeem, met inbegrip van *ticketing* en reisinformatie die als doel hebben dat internationale reizigers een naadloze reis (*seamless travel*) ervaren, waarin meer in het bijzonder wordt opgeroepen tot de verbetering van het grensoverschrijdend spoorwegverkeer (in het openbaar vervoer) tussen die vier landen, ten behoeve van een verdere duurzame groei van de economieën van die landen;

o de *Letter of intent* die naar aanleiding van de Vierlandenverklaring werd opgesteld, die in december 2016 werd ondertekend door Noordrijn-Westfalen en de grensregio's in Nederland (Gelderland, Overijssel, Noord-Brabant en Limburg) en waarin wordt opgeroepen tot bestuurlijke samenwerking om de grensbelemmeringen weg te nemen;

o het voornemen van de Europese Commissie van 30 juni 2017 om in het kader van de *Connecting Europe Facility* (CEF) een bedrag van 28 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de opwaardering en de modernisering van het grensoverschrijdende spoortraject Heerlen–Aken, zodat sneller en frequenter treinverkeer op dat traject mogelijk wordt;

o het feit dat er vanaf december 2018 een trein zal rijden door de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen (Aken), Nederland (Maastricht) en België (Luik), de zogenaamde Drielandentrein;

o het gegeven dat er vanuit het Eurekarail-programma een informele samenwerking tot stand is gebracht tussen nationale overheden, regionale overheden en vervoerders aan verschillende zijden van de grenzen op het vlak van onder meer *ticketing*, infrastructuur en treindiensten, wat mede blijkt uit ondersteunende overeenkomsten die de overheden en vervoerders op 5 november 2016 met de reizigersorganisaties van België, Noordrijn-Westfalen en Nederland hebben afgesloten;

- de ambities in de jaargenda van de Benelux voor 2017 (als onderdeel van haar gemeenschappelijke werkprogramma 2017-2020) op het vlak van bevordering van de economie in de grensgebieden van de Benelux, mede in aansluiting op Noordrijn-Westfalen, door het wegnemen van obstakels op

lumière de l'agenda ferroviaire Benelux, entre autres:

o la Déclaration des quatre pays signée par les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne lors du Sommet ferroviaire du 21 juin 2016, à l'occasion des journées Ten-T à Rotterdam, dans laquelle les quatre ministres indiquent qu'ils voient l'avenir du transport ferroviaire transfrontalier de passagers comme un système intégré d'un haut niveau qualitatif, y compris le *ticketing* et l'information sur les voyages destinés à permettre aux voyageurs de bénéficier d'un déplacement sans rupture (*seamless travel*) et appellent plus spécifiquement à améliorer le transport ferroviaire transfrontalier (dans le cadre des transports publics) entre les quatre pays pour les besoins d'une croissance durable ultérieure des économies de ces pays;

o la *Letter of intent* rédigé à la suite de la Déclaration des quatre pays et signée en décembre 2016 par la Rhénanie du Nord-Westphalie et les régions frontalières des Pays-Bas (Gueldre, Overijssel, Brabant septentrional et Limbourg), dans laquelle est préconisée une coopération administrative pour lever les entraves aux frontières;

o l'intention de la Commission européenne du 30 juin 2017 de dégager, dans le cadre du *Connecting Europe Facility* (CEF), un montant de 28 millions pour la revalorisation et la modernisation du trajet ferroviaire transfrontalier Heerlen–Aix-La-Chapelle, afin d'assurer sur ce trajet des liaisons ferroviaires plus rapides et plus fréquentes;

o le fait qu'un train, le Train des trois pays, circulera à partir de décembre 2018 dans le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (Aix-La-Chapelle), aux Pays-Bas (Maastricht) et en Belgique (Liège);

o la coopération informelle qui a vu le jour à partir du programme Eurekarail entre les autorités nationales, les autorités régionales et les transporteurs de part et d'autre des frontières concernant, entre autres, le *ticketing*, l'infrastructure et les services ferroviaires, ce qui ressort notamment d'accords de soutien intervenus le 5 novembre 2016 entre les autorités et les transporteurs et des organisations de voyageurs de Belgique, de Rhénanie du Nord-Westphalie et des Pays-Bas;

- les ambitions exprimées dans l'agenda annuel de Benelux pour 2017 (en tant qu'élément de son programme de travail commun 2017-2020) sur le plan de la promotion de l'économie dans les régions frontalières, y compris la Rhénanie du Nord-

het gebied van grensoverschrijdende arbeidsmobiliteit;

- het feit dat personen met beperkte mobiliteit die in Nederland recht hebben op een OV-kaart, waardoor zij tegen een verlaagde prijs en met een kosteloze begeleider de trein kunnen nemen, hun kaart niet in België kunnen gebruiken en het feit dat personen met beperkte mobiliteit die in België recht hebben op een kosteloze begeleider die kaart enkel in België kunnen gebruiken;

STELT VAST DAT:

- in het kader van het Eurekarail-programma blijkt dat de verantwoordelijke vervoersbedrijven binnen de Benelux grensoverschrijdende railverbindingen en een doorgaande *ticketing* niet volledig zelf kunnen realiseren vanuit het perspectief van de reiziger en dat er dus nood is aan een actieve sturing vanuit de partijen die de overheden vertegenwoordigen;

- de primaire oriëntatie van het beleid momenteel voornamelijk gericht is op de nationale wet- en regelgeving binnen de op diverse nationale niveaus georganiseerde *governance*;

- de huidige marktontwikkeling, mede naar analogie met de luchtvaartsector, dusdanig is dat de distributie van tickets voor openbaar vervoer een specialistische taak moet worden, die onafhankelijk van de vervoerders wordt georganiseerd en waarvoor de terbeschikkingstelling van data van openbaar vervoer aan alle vervoerders en aan andere geïnteresseerde partijen noodzakelijk is;

- de grenseconomieën van de Benelux en het openbaar (spoor)vervoer door een geïntegreerde *ticketing* kunnen groeien;

- het openbaar vervoer een belangrijke pijler is in de ontwikkeling in de richting van *Mobility as a Service* (MAAS), waarbij reizigers mobiliteitsdiensten afnemen van diverse openbare en private aanbieders, naargelang van hun mobiliteitsbehoeften;

- er op de grensoverschrijdende baanvakken in elke lidstaat uiteenlopende eisen en voorwaarden bestaan, waardoor het een bijkomende uitdaging is om te komen tot op elkaar afgestemde ambities, onder meer op het vlak van inhoud, *governance* en kosten;

Westphalie, quant à la suppression des entraves à la mobilité transfrontalière du travail;

- le fait que les personnes à mobilité réduite qui ont droit aux Pays-Bas à une carte OV qui leur permet de prendre le train à un tarif réduit en bénéficiant de la présence gratuite d'un accompagnateur, ne peuvent pas utiliser leur carte en Belgique et le fait que les personnes à mobilité réduite qui ont droit en Belgique à un accompagnateur gratuit ne peuvent utiliser cette carte qu'en Belgique;

CONSTATE QUE:

- il apparaît, dans le cadre du programme Eurekarail, que les entreprises de transport responsables ne sont pas en mesure de réaliser entièrement elles-mêmes dans le Benelux des liaisons ferroviaires transfrontalières et un *ticketing* continu du point de vue du voyageur et qu'un accompagnement actif des acteurs qui représentent les autorités est nécessaire;

- l'orientation primaire de la politique est actuellement essentiellement axée sur les législations et réglementations nationales dans le cadre de la gouvernance organisée aux différents niveaux;

- le développement actuel du marché, par analogie entre autres avec le secteur du transport aérien, est tel que la distribution de billets du transport public doit devenir une tâche spécialisée organisée indépendamment des transporteurs et aux fins de laquelle des données relatives aux transports publics doivent être mises à la disposition de l'ensemble des transporteurs et d'autres acteurs intéressés;

- le *ticketing* intégré peut favoriser la croissance des économies frontalières du Benelux et du transport (ferroviaire) public;

- le transport public constitue un pilier important de l'évolution vers la *Mobility as a Service* (MAAS), dans le cadre de laquelle les voyageurs recourent à des services de mobilité fournis par des fournisseurs publics et privés, selon leurs besoins en termes de mobilité;

- il existe, sur les tronçons ferroviaires transfrontaliers, des exigences et des conditions divergentes dans chacun des États membres, de sorte que la définition d'ambitions coordonnées entre elles, entre autres sur le plan du contenu, de la gouvernance et des coûts, constitue un défi supplémentaire;

- de Benelux vanuit de optiek van de reiziger moet denken en initiatieven moet ontwikkelen, in nauwe samenwerking met de verschillende nationale, regionale en lokale overheden binnen het Benelux-gebied en met de betrokken vervoerders;

- de Benelux bij uitstek de proeftuin van Europa is voor het grensoverschrijdende vraagstuk van *ticketing* op grond van haar positie als kennisnetwerk en haar ambitie, die zowel gericht is op de oplossing van knelpunten in de grensgebieden als op projecten met een Europese dimensie;

-de rechten van personen met beperkte mobiliteit, zoals het recht op een kosteloze begeleider, enkel gelden in hun thuisland, wat onbezorgd grensoverschrijdend reizen voor personen met beperkte mobiliteit binnen de Benelux onmogelijk maakt;

VRAAGT DE REGERINGEN:

- uiterlijk in mei 2018 een *taskforce* voor de Benelux-railagenda op te richten, die, in goede samenwerking tussen de landen van de Benelux en de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen, instaat voor de begeleiding van de verdere ontwikkeling van het Eurekarail-programma voor alle spoorwegverbindingen, waarbij in het bijzonder wordt gestreefd naar *seamless travel* tussen de diverse grensgebieden;

- de *taskforce* ermee te belasten om, waar de besluitvorming ondanks overeengekomen gezamenlijke ambities stagneert, de gewenste besluitvormingskracht te creëren, terwijl de *taskforce* geen aanvullende rol heeft waar reeds verregaande samenwerking bestaat en uitvoering en realisatie van maatregelen nakend is;

- de *taskforce* uit te bouwen als een lanceerplatform, waarin ervaringen worden uitgewisseld en opgedane kennis wordt verbreed op het vlak van grensoverschrijdende innovatieve doorgaande *ticketing* (*seamless travel*);

- le Benelux doit raisonner du point de vue du voyageur et développer des initiatives en étroite collaboration avec les différentes autorités nationales, régionales et locales au sein de la région Benelux et avec les transporteurs concernés;

- le Benelux est par définition le laboratoire de l'Europe pour la question transfrontalière du *ticketing* en raison de la position qu'il occupe comme réseau de la connaissance et de son ambition axée tant sur la résolution des entraves dans les régions frontalières que sur des projets à dimension européenne;

- les droits des personnes à mobilité réduite, comme le droit à un accompagnateur gratuit, ne s'appliquent que dans le pays de la personne à mobilité réduite, ce qui empêche dès lors cette dernière de voyager sans soucis dans le Benelux;

DEMANDE AUX GOUVERNEMENTS:

- de créer au mois de mai 2018 au plus tard une *taskforce* pour l'agenda ferroviaire Benelux qui, dans le cadre d'une collaboration fructueuse entre les pays du Benelux et le Land allemand de Rhénanie du Nord-Westphalie, assure l'accompagnement du développement ultérieur du programme Eurekarail pour l'ensemble des liaisons ferroviaires en tendant plus particulièrement vers la mise en place d'un *seamless travel* entre les différentes régions frontalières;

- de demander à la *taskforce* de témoigner de la capacité décisionnelle là où elle laisse à désirer malgré les ambitions définies en commun, cependant qu'elle n'aura pas de rôle complémentaire à jouer là où il existe déjà une coopération poussée et où la mise en œuvre et la réalisation de mesures sont imminentes;

- de développer la *taskforce* comme une plateforme de lancement, d'échange d'expériences et d'élargissement des connaissances acquises dans le domaine du *ticketing* continu transfrontalier innovant (*seamless travel*);

- jaarlijks verslag uit te brengen aan de Benelux Interparlementaire Assemblée over de werkzaamheden en de realisaties van de *taskforce* voor de Benelux-railagenda;

-om de bestaande wetgeving in de Benelux-landen samen te brengen en te kiezen voor uniforme rechten voor personen met beperkte mobiliteit, zoals het recht op een kosteloze begeleider, omdat een handicap immers niet aan de grens stopt.

- de faire annuellement rapport à l'Assemblée Interparlementaire Benelux sur les travaux et les réalisations de la *taskforce* concernant l'agenda Benelux;

- afin d'unifier la législation existante dans les pays du Benelux et d'opter pour des droits uniformes en faveur des personnes à mobilité réduite, comme le droit à un accompagnateur gratuit, car le handicap ne disparaît en effet pas à la frontière.