

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

29 november 2025

ANTWOORD

**van het Benelux Comité van Ministers
op de aanbeveling met betrekking tot
een sterker en uniformer grensoverschrijdend
spoorwegnetwerk en voor een grenzeloos
aanbod van reizigerstreinen
in de Benelux (946/2)**

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

29 novembre 2025

RÉPONSE

**du Comité de Ministres Benelux
à la recommandation
relative à un réseau ferroviaire transfrontalier
plus fort et plus uniforme et
une offre transfrontalière de trains
de voyageurs dans le Benelux (946/2)**

Algemene overwegingen

Het Benelux Comité van Ministers verwelkomt de Aanbeveling van uw parlement met betrekking tot het internationale spoorvervoer. De Benelux-landen benadrukken dat dit onderwerp een prominente rol speelt in de nationale- en internationale beleidsprogramma's. Op dagelijkse basis wordt hard gewerkt aan het verbeteren van het spoorvervoer over de grenzen heen, zoals hieronder ook uit de antwoorden op de aanbevelingen blijkt. Ook binnen het Secretariaat-Generaal van de Benelux is er aandacht voor dit onderwerp: in het Benelux Jaarplan van 2025 is opgenomen dat het Secretariaat-Generaal van de Benelux dit jaar zal werken aan de totstandkoming van een Benelux-spoorwegagenda. Ook binnen de Benelux-werkgroep “*Mobility as a Service*” (waar overigens ook Noordrijn-Westfalen bij is aangesloten) wordt de nodige voortgang geboekt, en dit met betrekking tot innovatieve vormen van “ticketing”.

Aanbeveling 1: verzoekt de spoornetten van de drie landen van de Benelux, zowel qua infrastructuur als qua aanbod, met elkaar te verbinden, waarbij de verbinding van de respectieve IC-netten kan gebeuren binnen het kader van de openbare dienst.

Er wordt verwezen naar de vele gesprekken tussen België en Nederland aan de ene kant en tussen België en Luxemburg aan de andere kant.

Tussen België en Nederland werd in april 2022 een bilaterale intentieverklaring ondertekend m.b.t. de verbetering van het (kort-) grensoverschrijdend passagiersverkeer via het spoor tussen België en Nederland en de ontwikkeling van het (internationale) goederenvervoer. Deze verklaring bouwt verder op een eerdere verklaring die in 2016 werd ondertekend en wil de (kort)grensoverschrijdende spoorwegverbindingen verbeteren en aantrekkelijker maken voor de reizigers. Betrachting is te komen tot zichtbare verbeteringen voor goederen- en reizigersoperatoren, voor verladers en voor reizigers indachtig de milieudoelstellingen en dit te realiseren door barrières weg te nemen op vlak van operaties, personeel, reisinformatie, tarifiering en ticketing. Deze afspraken hebben ook een plaats gekregen in het Nederlandse “Werkprogramma

Considérations générales

Le Comité de Ministres Benelux se félicite de la recommandation de votre Parlement relative au transport ferroviaire international. Les pays Benelux soulignent que cette thématique joue un rôle de premier plan dans les programmes politiques nationaux et internationaux. Des efforts considérables sont déployés au quotidien pour améliorer le transport ferroviaire transfrontalier, comme le montrent également les réponses aux recommandations formulées ci-dessous. Le Secrétariat général Benelux étudie aussi cette question : le plan annuel Benelux 2025 prévoit que le Secrétariat général Benelux œuvrera cette année à l'élaboration d'un agenda ferroviaire Benelux. Le groupe de travail Benelux “*Mobility as a Service*” (auquel participe du reste la Rhénanie-du-Nord - Westphalie) progresse également sur des formes innovantes de billetterie.

Recommandation 1: demande de connecter entre eux les réseaux ferroviaires des trois pays du Benelux, en termes tant d'infrastructure que d'offre, de manière à ce que la connexion des réseaux IC respectifs puisse se faire dans le cadre du service public.

Il est fait référence aux nombreuses discussions entre la Belgique et les Pays-Bas, d'une part, et entre la Belgique et le Luxembourg, d'autre part.

La Belgique et les Pays-Bas ont signé une déclaration d'intention bilatérale en avril 2022 concernant l'amélioration du transport ferroviaire de passagers transfrontalier (de courte distance) entre la Belgique et les Pays-Bas et le développement du transport de marchandises (international). Cette déclaration s'appuie en outre sur une déclaration antérieure signée en 2016 et vise à améliorer les liaisons ferroviaires transfrontalières (de courte distance) et à les rendre plus attrayantes pour les voyageurs. L'objectif est d'aboutir à des améliorations visibles pour les opérateurs de transport de marchandises et de passagers, pour les chargeurs et pour les voyageurs en tenant compte des objectifs environnementaux, et d'y parvenir en supprimant les obstacles en termes d'exploitation, de personnel, d'information aux voyageurs, de tarification et de

Internationaal Spoor”, dat vanuit het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2023 is gepresenteerd. Afgelopen jaren heeft dat geleid tot een aantal concrete verbeteringen, zoals de start van de Drielandentrein en de versnelling en frequentieverhoging van de IC Amsterdam/Rotterdam-Brussel.

België en Nederland werken aan het beperken van drempels die de reiziger op dit moment belemmeren in zijn keuze voor de trein, het wegnemen van belemmeringen als gevolg van het gebruik van verschillende systemen en als gevolg van verschillen in regelgeving, procedures en normen en ontbrekende infrastructuur.

De uitvoering van deze ambities worden opgevolgd in het kader van de bilaterale grensoverschrijdende stuurgroep België-Nederland, met daarin aanwezig de administraties, de vervoerders en de infrastructuurbeheerders, die 2x/jaar samenkomt.

In oktober 2023 werd tussen België en Luxemburg (op ministerniveau) een intentiebrief ondertekend m.b.t. de versterking van de samenwerking op vlak van spoor tussen beide landen. Op 29 september 2025 werd in Libramont een nieuwe intentieverklaring ondertekend, waarin het engagement en de verbintenissen/afspraken aan beide zijden van de Belgisch-Luxemburgse grens werden herbevestigd. Wat betreft het reizigersvervoer werd de focus gelegd op het verbeteren van het spooraanbod voor reizigers door vanaf december 2025 een directe verbinding zonder overstappen en met een fijnmazige dienstregeling tussen Luxemburg en Libramont te creëren, het verbeteren van het comfort van de reizigers en het rollend materieel, het verbeteren van het onthaal van de reizigers en de tarifiering van aangeboden diensten. In uitvoering van de intentiebrief onderzoeken de spooroperatoren CFL en NMBS samen hoe ze de dienstverlening naar de Belgisch-Luxemburgse grensregio, en verder tot aan Bazel in Zwitserland, kunnen optimaliseren. Op vlak van goederenvervoer heeft men het in de brief over de verdere ontwikkeling van het goederenvervoer door kwaliteitsvolle grensoverschrijdende rijpaden aan te bieden en in te zetten op de verdere ontwikkeling van treinen van 740

billetterie. Ces accords ont également été intégrés dans le programme de travail international sur les chemins de fer des Pays-Bas, présenté par le ministère néerlandais de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau en 2023. Ces dernières années, cela a conduit à un certain nombre d'améliorations concrètes, telles que le lancement du train des trois Pays et l'accélération et l'augmentation de la fréquence de l'IC Amsterdam/Rotterdam-Bruxelles.

La Belgique et les Pays-Bas s'efforcent de réduire les entraves qui empêchent actuellement les voyageurs d'opter pour le train, de supprimer les obstacles dus à l'utilisation de systèmes différents et aux différences de réglementation, de procédures et de normes, ainsi qu'à l'absence d'infrastructures.

La mise en œuvre de ces ambitions est suivie dans le cadre du groupe de pilotage transfrontalier bilatéral Belgique-Pays-Bas, où sont rassemblés les administrations, les opérateurs de transport et les gestionnaires d'infrastructure et qui se réunit deux fois par an.

En octobre 2023, la Belgique et le Luxembourg ont signé ensemble (au niveau ministériel) une lettre d'intention concernant le renforcement de la coopération entre les deux pays en matière ferroviaire. Une nouvelle lettre d'intention a été signée en date du 29 septembre 2025 à Libramont et cette dernière réitère les engagements pris des deux côtés de la frontière belgo-luxembourgeoise. Concernant le transport de passagers, l'accent a été mis sur l'amélioration de l'offre ferroviaire pour les voyageurs en créant une relation directe sans rupture de charge et avec une desserte fine entre Luxembourg et Libramont à partir de décembre 2025, l'amélioration du confort des voyageurs et du matériel roulant, l'amélioration de l'accueil des voyageurs et la tarification des services proposés. En application de la lettre d'intention, les opérateurs ferroviaires CFL et SNCB étudient conjointement l'optimisation de la desserte de la région frontalière belgo-luxembourgeoise et au-delà jusqu'à Bâle en Suisse. Concernant le transport de marchandises, la lettre parle de le développer davantage en offrant des sillons transfrontaliers de qualité et en se concentrant sur le développement des trains de 740 mètres. Là encore, ces ambitions sont suivies par un groupe de travail qui se réunit deux fois par

meter. Ook hier worden deze ambities opgevolgd door een werkgroep die 2x/jaar samenkomt. De implementatie van de intentiebrief schept een kader voor samenwerking die al enkele jaren bestaat.

Voor de diensten in het kader van de PSO in de drie landen is het voornamelijk aan de (historische) operatoren – NMBS, CFL en NS – om met elkaar rond de tafel te gaan zitten en na te denken over het op elkaar afstemmen van de interne dienstregelingen, met name voor de organisatie van de grensoverschrijdende verbindingen maar ook wat betreft de afstemming van deze grensoverschrijdende trajecten met de binnenlandse dienstregeling, en dit zowel op vlak van overstapmogelijkheden, ticketing, tarifiering, ... Bepaalde diensten kunnen evenwel al dan niet in samenwerking door nieuwe operatoren gereden worden. Het kan nodig blijken te zijn nieuwe samenwerkingen en of nieuwe business modellen te ontwikkelen.

De respectievelijke infrastructuurbeheerders hebben de taak om met elkaar te spreken op vlak van seininrichting, veiligheidssystemen (ETCS en nationale systemen) zodoende grensoverschrijdende spoorprojecten kunnen gerealiseerd worden. De start van de drielandentrein (Arriva) tussen België (Luik), Nederland (Maastricht) en DE (Aken) sinds 30 juni 2024 is daar een mooi voorbeeld van.

Vanuit de Europese Commissie worden verschillende initiatieven genomen om de interoperabiliteit en netwerkontwikkeling tussen verschillende spoornetten te verbeteren. De herziening van de TEN-T verordening is hier een belangrijke mijlpaal bij. Ook de uitrol van ERTMS/ETCS aan beide zijden van de grens is hier randvoorwaardelijk in.

Wat betreft de marktordening is in Nederland gekozen de lange afstandsverbindingen over de grens buiten de concessie te laten en dus in open toegang. De enige uitzondering is de IC Amsterdam-Brussel, die ook een belangrijke binnenlandse meerwaarde heeft.

an. La mise en œuvre de la lettre d'intention crée un cadre de coopération qui existe depuis plusieurs années.

Pour les services OSP dans les trois pays, il appartient principalement aux opérateurs (historiques) – SNCB, CFL et NS – de se mettre autour de la table et de réfléchir à l'alignement des horaires internes, notamment pour l'organisation des liaisons transfrontalières mais aussi en ce qui concerne la coordination de ces lignes transfrontalières avec les horaires nationaux, et ce tant en termes de possibilités de correspondance que de billetterie, de tarification, etc. Toutefois, certains services peuvent être pris en charge par de nouveaux opérateurs, en coopération ou non. Il peut s'avérer nécessaire de développer de nouveaux partenariats ou de nouveaux modèles d'entreprise.

Les gestionnaires d'infrastructure respectifs ont pour mission de se concerter en matière de signalisation, de systèmes de sécurité (ETCS et systèmes nationaux) afin que les projets ferroviaires transfrontaliers puissent être réalisés. Le lancement du train des trois pays (Arriva) entre la Belgique (Liège), les Pays-Bas (Maastricht) et l'Allemagne (Aix-la-Chapelle) à partir du 30 juin 2024 en est un bon exemple.

La Commission européenne a pris plusieurs initiatives pour améliorer l'interopérabilité et le développement du réseau entre les différents réseaux ferroviaires. La révision du règlement RTE-T est une étape importante à cet égard. Le déploiement de l'ERTMS/ETCS des deux côtés de la frontière est également une condition préalable.

En termes d'organisation du marché, les Pays-Bas ont choisi de laisser les liaisons transfrontalières longue distance en dehors de la concession et donc en accès libre. La seule exception est l'IC Amsterdam-Bruxelles, qui présente également une valeur ajoutée nationale importante.

Aanbeveling 2: verzoekt de spoornetten van de drie landen als één groot spoornet uit te bouwen, zowel op het vlak van infrastructuur als op het vlak van treinverbindingen, wat onder meer impliceert dat extra toeslagen voor grenspassages wegvallen, binnenlandse spoortarieven op landsgrensoverschrijdende verbindingen worden toegepast en ook andere reizigersvoorwaarden op één lijn worden gebracht.

Met betrekking tot tarifiering kan het volgende gesteld worden: er dient gewerkt te worden aan het wegwerken van de dubbele opstaptarieven. Dit dubbel opstaptarief houdt in dat men bij het nemen van een trein twee maal het basistarief betaalt dat normaal gesproken geldt bij het instappen. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren in situaties waarin een enkele reis wordt opgedeeld in meerdere losse trajecten. Het basistarief (ook wel instaptarief genoemd) is een vast bedrag dat bovenop de kilometerprijs komt en is bedoeld om administratieve kosten of algemene kosten van de treinreis te dekken. Dit gebeurt bijvoorbeeld als men een reis meerdere afzonderlijke tickets vereist, en men dus voor elk ticket opnieuw het opstaptarief betaalt. Ook wordt dit aangerekend als men overschakelt op een andere vervoerder; wanneer men overstapt tussen vervoerders die niet samenwerken in een gezamenlijke tariefstructuur, kan elk vervoerder immers opnieuw een opstaptarief rekenen. Door het gratis maken van het openbaar vervoer in tweede klasse heeft Luxemburg het probleem opgelost door vanaf eind februari 2020 reizigers die per trein aankomen in het station van Luxemburg gratis bus- of tramritten aan te bieden tot aan hun eindbestemming, zonder dat ze een nieuw ticket hoeven te kopen.

Verder kan meer algemeen worden gesteld, los van de kwestie van het dubbel opstaptarief, dat voor waar het open toegang treinen betreft, zoals de hogesnelheidstreinen Amsterdam-Brussel, er geen overheidsinterventie in de tariefvorming plaatsvindt. Waar het voornamelijk regionaal grensoverschrijdend personenvervoer betreft (bijvoorbeeld de drie landentrein) kunnen er afspraken over de tarieven in de openbare dienstcontracten zijn vastgelegd.

Reizigers moeten de mogelijkheid hebben om grensvrij te reizen via het spoor. Een landsgrens

Recommandation 2: demande de faire des réseaux ferroviaires des trois pays un seul vaste réseau ferroviaire, sur le plan des infrastructures comme des liaisons ferroviaires, ce qui suppose, entre autres, la suppression de suppléments pour le franchissement des frontières, l'application des tarifs ferroviaires nationaux sur les liaisons transnationales ainsi que l'harmonisation d'autres conditions applicables aux voyageurs.

En matière de tarification, on peut affirmer qu'il faut s'efforcer d'éliminer les doubles frais d'embarquement. Ce double tarif d'embarquement signifie que lorsqu'on prend un train, on paie deux fois le tarif de base qui s'applique normalement lors de l'embarquement. Cela peut se produire, par exemple, lorsqu'un trajet unique est divisé en plusieurs portions de trajet séparées. Le tarif de base (également appelé tarif d'embarquement) est un montant fixe qui s'ajoute au prix du kilomètre et qui est destiné à couvrir les frais administratifs ou les frais généraux du voyage en train. C'est le cas, par exemple, lorsqu'un voyage nécessite plusieurs billets distincts et que l'on paie donc le tarif d'embarquement pour chaque billet. Il est également facturé en cas de changement de transporteur; en effet, si l'on alterne entre des transporteurs qui ne collaborent pas dans le cadre d'une structure tarifaire commune, chaque transporteur peut facturer un tarif d'embarquement. Par la gratuité des transports publics en deuxième classe, le Luxembourg a résolu le problème en proposant à partir de fin février 2020 aux voyageurs, arrivant en train en gare de Luxembourg, des voyages gratuits en bus ou en tram jusqu'à la destination finale sans devoir acheter un nouveau billet.

En outre, on peut affirmer plus généralement, indépendamment de la question du double tarif d'embarquement, que pour les trains accessibles librement, tels que les trains à grande vitesse Amsterdam-Bruxelles, les autorités n'interviennent pas dans la fixation des tarifs. Lorsqu'il s'agit principalement de transport transfrontalier régional de passagers (par exemple, le train des trois pays), des accords sur les tarifs peuvent être conclus dans les contrats de service public.

Les voyageurs devraient avoir la possibilité de voyager en train sans frontières. Une frontière

mag geen grens zijn die maakt dat een ander ticket dient aangekocht te worden of een ander tarief van toepassing is.

Wederzijdse aanvaarding van vervoerbewijzen is hier belangrijk, net als het tussen vervoerders afstemmen van bepaalde kortingformules (denk aan voorwaarden voor kind/senior/reizigers met een beperking, ...).

Met betrekking tot de uniformisering van technische standaarden kan nog worden opgemerkt dat afspraken over infrastructuurontwikkeling en technische standaarden in de context van de Europese Unie zijn gemaakt. O.a. de afspraken over de Trans Europese Netwerken zoals opgenomen in verordening (EU) 2024/1679 is hierbij van belang.

Aanbeveling 3: verzoekt door de uitbouw van één spoornet ook de technische verschillen tussen de netten (voltage, veiligheidssysteem, instaphoogte, ...) stap voor stap weg te werken en zowel de infrastructuurvergoeding als de voorrangsregels op elkaar af te stemmen.

Technische verschillen dienen weggewerkt te worden via de TSI (Technische Specificaties voor Interoperabiliteit) die vanuit Europa gestuurd worden (richtlijn interoperabiliteit (EU) 2016/797). Infrastructuurvergoedingen en voorrangsregels vallen onder de nationale wetgeving. Er zijn initiatieven nodig om deze te synchroniseren, het is nog maar de vraag hoe de verschillende landen hiermee zullen/willen omgaan.

Er dient opgemerkt dat niet alle technische verschillen een zelfde drempel vormen. Zo is een verschillende bovenleidingsspanning met moderne vermogenelektronica makkelijk te overbruggen, waar het verschil in seininrichting aanleiding geeft tot dure investeringen in rollend materieel.

De harmonisatie van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur tussen de drie landen is een complexe kwestie omdat ze verband houdt met de manier waarop nationale operatoren en infrastructuurbeheerders door de overheden

nationale ne devrait pas donner lieu à l'achat d'un autre billet ou à l'application d'un tarif différent.

L'acceptation mutuelle des billets de transport est importante ici, de même que l'alignement de certaines formules de réduction entre les transporteurs (pour les enfants, les personnes âgées et les PMR, etc.).

Concernant l'uniformisation des normes techniques, il peut également être observé que des accords sur le développement des infrastructures et des normes techniques ont été conclus dans le cadre de l'Union européenne. Les accords sur les réseaux transeuropéens tels que repris dans le règlement (UE) 2024/1679 sont notamment importants à cet égard.

Recommandation 3: demande d'également éliminer progressivement, en développant un réseau ferroviaire unique, les différences techniques entre les réseaux (tension, système de sécurité, hauteur d'embarquement, etc.) et d'uniformiser les indemnités d'infrastructure et les règles de priorité.

Les différences techniques doivent être éliminées grâce aux STI (spécifications techniques d'interopérabilité) pilotées par l'Europe (directive interopérabilité (UE) 2016/797). Les redevances d'infrastructure et les règles de priorité sont régies par la législation nationale. Des initiatives sont nécessaires pour les synchroniser, mais il reste à voir comment les différents pays s'y prendront ou souhaitent s'y prendre.

Il convient d'observer que toutes les différences techniques ne forment pas la même difficulté. Par exemple, une tension de caténaire différente est facilement résolue par l'électronique de puissance moderne, alors que la différence de signalisation nécessite des investissements coûteux dans le matériel roulant.

L'harmonisation de la tarification de l'utilisation des infrastructures entre les trois pays est une question complexe car elle est liée à la manière dont les opérateurs nationaux et les gestionnaires d'infrastructures sont financés par les gouvernements.

worden gefinancierd. Het houdt ook verband met de verschillende benaderingen van infrastructuurbeheerders met betrekking tot het beheer van de spoorweginfrastructuur (onderhoud, enz.). De kwestie van de harmonisering van prioriteiten heeft betrekking op de harmonisering van rijpaden aan de grenzen en de prioriteiten van internationale treinen op nationale netwerken in geval van verstoring. In België hebben internationale treinen voorrang op andere soorten treinen. In Nederland is dit niet het geval.

Aanbeveling 4: verzoekt ernstig werk te maken van de uitvoering van de Benelux-railagenda, zoals ook in 2015 gevraagd werd door het Beneluxparlement:

• 4.1. een verbetering en uitbreiding van de treinverbinding Amsterdam/Rotterdam-Brussel, als vrij toegankelijke grensoverschrijdende IC-trein, dus zonder reservatieplicht en mét – wat dan genoemd wordt – binnenlandse cabotage;

Vanaf 15 december 2024 kunnen reizigers hun vervoerbewijzen boeken voor een gloednieuwe treinverbinding die Nederland en België sneller, comfortabeler en frequenter dan ooit tevoren verbindt. NS en de NMBS hebben hun krachten gebundeld om met Eurocity Direct en EuroCity twee nieuwe treinverbindingen te lanceren. Deze nieuwe lijnen spelen in op de groeiende vraag naar internationaal treinvervoer en bieden een aantrekkelijk alternatief voor vliegen, met hoge snelheid, comfort en uitstekende voorzieningen.

Er zijn de laatste twee jaar overige aanmeldingen van andere operatoren om treindiensten aan te bieden in bepaalde landen (veelal nog grensoverschrijdend) geweest. Hierbij blijft evenwel te zien of deze aanmeldingen inderdaad zullen resulteren in daadwerkelijke treindiensten.

Elle est également liée aux différentes approches des gestionnaires d'infrastructure en matière de gestion de l'infrastructure ferroviaire (entretien, etc.). La question de l'harmonisation des priorités se rapporte à l'harmonisation des sillons transfrontaliers et aux priorités des trains internationaux sur les réseaux nationaux en cas de perturbation. En Belgique, les trains internationaux ont la priorité sur les autres types de trains. Ce n'est pas le cas aux Pays-Bas.

Recommandation 4: demande de s'employer résolument à mettre en œuvre l'agenda ferroviaire Benelux, ainsi que le Parlement Benelux l'avait également demandé en 2015:

• 4.1. amélioration et extension de la liaison ferroviaire Amsterdam/Rotterdam-Bruxelles, en tant que train IC transfrontalier accessible librement, donc sans obligation de réservation et avec ce que l'on désigne alors comme le cabotage intérieur;

Depuis le 15 décembre 2024, les voyageurs peuvent réserver leurs billets pour une toute nouvelle liaison ferroviaire qui relie les Pays-Bas et la Belgique plus rapidement, avec plus de confort et à une fréquence plus élevée qu'auparavant. Avec Eurocity Direct et EuroCity, la NS et la SNCB ont uni leurs forces pour lancer deux nouvelles liaisons ferroviaires. Ces nouvelles lignes répondent à la demande croissante de transport ferroviaire international et offrent une alternative attrayante à l'avion, rapide, confortable et très bien équipée.

Au cours des deux dernières années, d'autres opérateurs ont annoncé de nouveaux services ferroviaires dans certains pays (la plupart du temps encore transfrontaliers). Il reste à voir, néanmoins, si ces annonces se traduiront effectivement par des services ferroviaires réels.

• 4.2. een opwaardering van de lijnen Brussel-Luxemburg en Luik-Luxemburg, met een substantiële vermindering van de reistijd;

Verbinding Luxemburg - Aarlen - Libramont - Namen - Brussel

De infrastructuurwerken op deze lijn zijn lopende. Er zijn regelmatige bilaterale contacten/vergaderingen tussen België en Luxemburg in uitvoering van de intentiebrief die in september 2025 werd ondertekend.

De Europese Commissie heeft een uitvoeringsbesluit goedgekeurd voor het grensoverschrijdende project EuroCap-Rail, dat met name de lijn Brussel-Luxemburg omvat. Het doel is om prioriteit te geven aan investeringen op dit traject en een kader te bieden voor de goede uitvoering van het project. Er is Europese financiering ontvangen voor 2024, maar deze komt niet overeen met het gevraagde bedrag, wat gevolgen kan hebben voor de planning van de werkzaamheden. De vermindering van de reistijden is afhankelijk van de voltooiing van de werkzaamheden in België en de geplande werkzaamheden in Luxemburg aan het multimodale knooppunt Hollerich. Dit overstappunt zal zorgen voor een aantakking van de 2 spoorlijnen op de uitbreiding van het tram- en busnetwerk van de stad. In de toekomst zullen pendelaars die vanuit België reizen sneller toegang hebben tot bepaalde wijken van de hoofdstad omdat ze niet meer langs het centraal station van Luxemburg hoeven te reizen.

Voorts wat betreft deze lijn kunnen nog de volgende punten genoemd worden:

- Het station van Capellen is uitgerust met een geleidelijn om slechtzienden te helpen hun weg te vinden.
- Het grensstation van Kleinbettingen is volledig gemoderniseerd overeenkomstig de huidige Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI's) en aangepast aan de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit. Er is een bijkomende ondergrondse etage, uitgerust met liften, gebouwd. Deze geeft toegang tot de perrons, de P&R en het

• 4.2. revalorisation des lignes Bruxelles-Luxembourg et Liège-Luxembourg, avec une réduction substantielle du temps de trajet;

Liaison Luxembourg-Arion-Libramont-Namur-Bruxelles

Les travaux d'infrastructure sur cette ligne sont en cours. Des contacts et réunions bilatéraux réguliers ont lieu entre la Belgique et le Luxembourg dans le cadre de la mise en œuvre de la lettre d'intention signée en septembre 2025. (cf. supra).

La Commission européenne a approuvé une décision d'exécution pour le projet transfrontalier EuroCap-Rail, qui comprend notamment la ligne Bruxelles-Luxembourg. L'objectif est de donner la priorité aux investissements sur cet axe et de fournir un cadre pour la bonne exécution du projet. Un financement européen a été reçu pour 2024, mais celui-ci ne correspond pas au montant demandé, ce qui pourrait affecter la planification des travaux. La réduction des temps de parcours dépend de l'achèvement des travaux en Belgique et des travaux prévus au Luxembourg au pôle d'échange multimodal de Hollerich. Ce pôle d'échange permettra une connexion des deux lignes ferroviaires avec l'extension du réseau du tramway et des bus de ville. Les navetteurs en provenance de la Belgique auront dans le futur un accès plus rapide vers certains quartiers de la capitale en court-circuitant la gare centrale de Luxembourg.

En outre, concernant cette ligne, les points suivants peuvent être mentionnés:

- La gare de Capellen a été équipée avec une bande podotactile donnant une orientation aux personnes malvoyantes.
- La gare-frontière de Kleinbettingen a été modernisée intégralement suivant les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vigueur et adaptée aux besoins des personnes à mobilité réduite. Un souterrain supplémentaire, équipé d'ascenseurs, a été construit. Il donne accès aux quais, au parking P&R et à la gare routière. Les quais ont été élargis pour

busstation. De perrons zijn verbreed om te voldoen aan de TSI's en verlengd zodat ze geschikt zijn voor treinen met een lengte tot 250 m.

- Er is een studie aan de gang om de verbinding Luxemburg-Brussel te verbeteren en rechtstreekse treinen Luxemburg - Libramont in te leggen zonder overstap in het station van Aarlen: deze eerste rechtstreekse treinen zouden in dienst moeten worden genomen bij de volgende wijziging van de dienstregeling eind 2025, met om te beginnen een aanbod van één trein per uur.
- Momenteel gebruiken alle Belgisch-Luxemburgse grensovergangen 25.000 V 50 Hz wisselstroom, zonder verandering van de spanning aan de grens. De her-elektrificatiewerkzaamheden van het Luxemburgse deel van de lijn Luxemburg-Brussel zijn voltooid, zodat de spanningssluit van een bovenleiding met wisselstroom naar een bovenleiding met gelijkstroom is kunnen worden verplaatst van Autelbas naar Pont de Lubin. Verschillende secties voorbij Libramont zijn al gemoderniseerd en uitgerust met een bovenleiding die later kan worden gevoed met 25.000 V 50 Hz wisselstroom om dan op termijn onophoudelijk op wisselstroom te rijden tussen Luxemburg en Namen.

Verbinding Luxemburg – Ettelbrück – Troisvierges – Rivage – Luik

In december 2023 werd een uurlijkse dienstregeling ingevoerd op weekdays tussen Luxemburg en Luik, in plaats van één trein alle twee uren. Alle treinen op deze lijn zijn aangepast aan de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit.

Het station van Mersch is volledig gemoderniseerd overeenkomstig de TSI's. De hoogte van de perrons is aangepast.

De bestaande ondergrondse etage is gemoderniseerd. Er is een nieuwe ondergrondse etage gebouwd, aangepast aan de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit. Deze geeft toegang tot de perrons, het busstation en de P&R in aanbouw.

respecter les STI et allongés afin de pouvoir recevoir des trains allant jusqu'à 250 mètres.

- Une étude est en cours pour renforcer la liaison Luxembourg–Bruxelles et pour créer des trains directs Luxembourg–Libramont sans changement de train en gare d'Arlon : ces premiers trains directs devraient être mis en circulation lors du prochain changement horaire de fin 2025 avec une première offre d'un train par heure.
- Actuellement, tous les passages aux frontières belgo-luxembourgeoises se font en courant alternatif 25.000 V 50 Hz sans changement de tension à la frontière. Les travaux de réélectrification de la partie luxembourgeoise de la ligne Luxembourg-Bruxelles sont achevés, de sorte que la section de séparation d'une caténaire à courant alternatif vers une caténaire à courant continu a pu être déplacée d'Autelbas vers le Pont de Lubin. Différentes sections au-delà de Libramont ont déjà été modernisées et équipées d'une caténaire qui peut être alimentée ultérieurement par un courant alternatif 25.000 V 50 Hz afin de créer à terme une alimentation continue en courant alternatif entre Luxembourg et Namur.

Liaison Luxembourg – Ettelbruck – Troisvierges – Rivage – Liège

En décembre 2023, le cadencement horaire a été introduit en semaine entre Luxembourg et Liège, au lieu d'un train toutes les deux heures. Tous les trains circulant sur cette ligne sont adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite.

La gare de Mersch a été entièrement modernisée suivant les STI. La hauteur des quais a été adaptée.

Le souterrain existant a été modernisé. Un nouveau souterrain, adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite, a été construit. Il donne accès aux quais, à la gare routière et au P&R en ouvrage.

Er zijn momenteel grote werken aan de gang in het station van Ettelbrück. De perrons worden verbreed en er is een nieuwe ondergrondse etage gebouwd. Deze is aangepast aan de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit en geeft toegang tot de perrons, het busstation en de P&R die in aanbouw is. Er is een extra perron gebouwd, waardoor de flexibiliteit en de capaciteit in het station zijn verhoogd. Deze werkzaamheden zijn inmiddels voltooid en er zal een nieuw stationsgebouw voor reizigers worden gebouwd.

Er is een nieuw P&R-gebouw in aanbouw in het grensstation van Troisvierges en dit is inmiddels in gebruik genomen in het eerste kwartaal van 2025. Het station van Troisvierges zelf zal in de komende jaren volledig worden gerenoveerd en gemoderniseerd.

• 4.3. het opnieuw tot stand brengen van een IC-verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal;

België

Verkenkend onderzoek is gebeurd in Nederland, dat heeft geleid tot een rapport (oktober 2024). De Nederlandse en Belgische administraties plannen samen een vervolgonderzoek uit te voeren om te kijken welke alternatieven mogelijk zijn en zo te komen tot een voorkeursalternatief. Voor deze verbinding dient rekening gehouden te worden met de installatie van het veiligheidssysteem ETCS in Nederland (nu voorzien tussen het Nederlandse Kijfhoek en de Belgisch-Nederlandse grens tegen 2031), net als met de beperkte capaciteit in Antwerpen-Centraal en de maatregelen die dienen genomen te worden ter hoogte van (het emplacement van) Roosendaal.

• 4.4. het mogelijk maken van geëlektrificeerd reizigersverkeer tussen Weert en Hamont, waardoor Antwerpen en Eindhoven aan elkaar worden gekoppeld;

Vanuit Nederland (Rijksoverheid) en de Nederlandse Provincie Limburg is er veel interesse in de heropening van de grensoverschrijdende verbinding tussen Weert en Hamont (en bij uitbreiding de verbinding tot in Antwerpen). In dat kader heeft de Nederlandse overheid in het verleden al een

Des travaux importants sont en cours en gare d'Ettelbruck. Les quais sont élargis et un nouveau souterrain a été réalisé. Il est adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite et donne accès aux quais, à la gare routière et au futur P&R en ouvrage. Un quai supplémentaire a été mis en place, ce qui fait augmenter la flexibilité et la capacité dans la gare. Ces travaux sont entretemps achevés et un nouveau bâtiment-voyageurs sera construit.

Un nouveau bâtiment P&R est en train d'être construit à la gare-frontière de Troisvierges et a été mis en service fin du premier trimestre 2025. La gare de Troisvierges sera entièrement rénovée et modernisée dans les années à venir.

• 4.3. rétablissement d'une liaison IC entre Anvers et Roosendaal;

Belgique

Une étude exploratoire a été menée aux Pays-Bas, qui a abouti à un rapport (octobre 2024). Les administrations néerlandaise et belge prévoient de mener conjointement une étude de suivi afin d'examiner les alternatives possibles et de parvenir ainsi à une solution privilégiée. Pour cette liaison, il convient de tenir compte de l'installation du système de sécurité ETCS aux Pays-Bas (actuellement envisagé entre Kijfhoek aux Pays-Bas et la frontière belgo-néerlandaise d'ici 2031), ainsi que de la capacité limitée à Anvers-Central et des mesures à prendre à la hauteur (des voies) de Roosendaal.

• 4.4. permettre un trafic de passagers électrifié entre Weert et Hamont, reliant ainsi Anvers et Eindhoven;

Les Pays-Bas (autorités nationales) et la province néerlandaise de Limbourg sont très intéressés par la réouverture de la liaison transfrontalière entre Weert et Hamont (et, par extension, par la liaison jusqu'à Anvers). Dans ce contexte, le gouvernement néerlandais a déjà commandé par le passé

aantal studies laten uitvoeren over de haalbaarheid van de heropening van deze verbinding.

Om te komen tot een duidelijk totaalbeeld heeft Nederlandse Staatssecretaris Heijnen eind 2022 het Nederlandse Ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat de opdracht gegeven om een studie uit te schrijven met als doel het reeds uitgevoerde werk te bundelen en op basis hiervan een voorstel te doen naar de meest kansrijke oplossing voor de heropening van deze verbinding. Studiebureau Rebel, die deze opdracht uitgevoerd heeft, heeft haar werk in april 2023 gefinaliseerd.

Volgens deze studie bestaat de meest kansrijke optie erin om de door Nederland gewenste verbinding te realiseren door een spoor aan te leggen vanaf de Belgisch/Nederlandse grens tot het station van Weert volgens de Belgische technische normen, met andere woorden met 3000V DC bovenleiding en ETCS veiligheidsuitrusting.

Gelet op de toenmalige demissionaire status van de Nederlandse regering kon op dat moment niet de definitieve beslissing tot investeren genomen worden.

In die zin en gelet op de expertise van Infrabel met betrekking tot de Belgische systemen heeft toenmalig Staatssecretaris Heijen gevraagd aan Minister Gilkinet of er vanuit België een check kan worden gedaan op de door het studiebureau gedane ramingen (tussen €47 en 88 miljoen) qua nodige investeringen. Ook moesten de kosten van milieumaatregelen in het kader van de Natura-2000-wetgeving beter worden onderzocht. Infrabel werd via een schrijven vanwege minister Gilkinet gevraagd om op de raming van Rebel een second opinion te geven qua kostprijs.

Infrabel heeft de resultaten van zijn expert opinion gedeeld met de Nederlandse en Belgische administraties. Waarna er in Nederland op zal worden gereageerd.

• 4.5. het opnieuw op een hoger niveau brengen van de verbinding Maastricht-Luik;

Zoals hoger reeds aangegeven rijdt de drielandentrein van Arriva sinds 30 juni 2024 tussen

un certain nombre d'études sur la faisabilité de la réouverture de cette liaison.

Afin d'obtenir une vue d'ensemble claire, la secrétaire d'État néerlandaise Viviane Heijnen a chargé, fin 2022, le ministère néerlandais de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau (I&W) de rédiger une étude visant à compiler les travaux déjà réalisés et, sur cette base, de proposer la solution la plus prometteuse pour la réouverture de cette liaison. Le bureau d'étude Rebel, qui a réalisé cette mission, a finalisé son travail en avril 2023.

Selon cette étude, l'option la plus prometteuse consiste à réaliser la connexion souhaitée par les Pays-Bas en construisant une voie depuis la frontière belgo-néerlandaise jusqu'à la gare de Weert selon les normes techniques belges, c'est-à-dire avec une caténaire de 3000 V DC et des équipements de sécurité ETCS.

Étant donné que le gouvernement néerlandais était alors démissionnaire, la décision d'investissement définitive n'a pas pu être prise à ce moment-là.

En ce sens, et vu l'expertise d'Infrabel concernant les systèmes belges, la secrétaire d'État de l'époque, madame Heijnen, a demandé au ministre Georges Gilkinet si la Belgique pouvait vérifier les estimations faites par le bureau d'étude (entre 47 et 88 millions d'euros) quant aux investissements nécessaires. Le coût des mesures environnementales dans le cadre de la législation Natura 2000 a également dû être examiné de plus près. Infrabel a été invitée, par l'intermédiaire d'un courrier du ministre Gilkinet, à donner un deuxième avis sur l'estimation des coûts effectuée par Rebel.

Infrabel a partagé les résultats de son expertise avec les administrations néerlandaise et belge, et une réaction sera ensuite apportée du côté néerlandais.

• 4.5. améliorer à nouveau la liaison Maastricht-Liège;

Comme mentionné ci-dessus, le train des trois pays d'Arriva fonctionne entre Liège, Maastricht

Luik, Maastricht en Aken en biedt reizigers dus een directe verbinding tussen België, Nederland en Duitsland.

De trein is een belangrijke mijlpaal voor het internationale treinverkeer en vergemakkelijkt het reizen in de Euregio. Reizigers kunnen comfortabel en snel van de ene internationale stad naar de andere reizen, waarbij een overstap in Maastricht tot het verleden behoort. Een belangrijke ontwikkeling voor zowel lokale bewoners, forenzen als toeristen.

De drielandentrein maakt deel uit van de openbaar vervoerconcessie(s) die Arriva uitvoert in opdracht van de Provincie Limburg (Nederland) en go.Rheinland (DE). Voor het trajectdeel tussen Maastricht en Liège wordt samengewerkt met NS en NMBS.

• 4.6. het voeren van een onderzoek naar het inzetten van reizigerstreinen tussen Terneuzen en Gent.

België

Het strategisch project “Rail Gent – Terneuzen” heeft gelopen van 17 juni 2019 tot 30 september 2022. Na het stopzetten van het strategisch project werden de ambities voor grensoverschrijdend openbaar vervoer en daaraan gekoppelde acties geïntegreerd in de reguliere werking van het Project Gentse Kanaalzone. Eén van die acties, rechtstreeks voortvloeiend uit het strategisch project “Rail Gent – Terneuzen”, is de opmaak van de Conceptuele Ontwerpoefening Zelzate.

Deze ontwerpoefening heeft duidelijk gemaakt dat er nood is aan een nieuw gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP). Rail Ghent Terneuzen, het projectonderdeel om L204 te verlengen richting de Axelse Vlakte (Nederland), vereist de opmaak van een GRUP. De ontwerpoefening werd in november 2023 opgeleverd. In januari 2024 nam de Vlaamse regering akte van deze ontwerpoefening. In een Mededeling aan de Vlaamse regering wordt onder andere het volgende besloten:

Er wordt beoogd om voor het zomerreces 2025 naar de Vlaamse regering te gaan met een startnota van het GRUP. Ook is er de ambitie om uiterlijk in

et Aix-la-Chapelle depuis le 30 juin 2024, offrant ainsi aux voyageurs une connexion directe entre la Belgique, les Pays-Bas et l’Allemagne.

Ce train constitue un jalon important pour le trafic ferroviaire international et facilite les déplacements dans l’eurorégion. Les voyageurs peuvent se déplacer confortablement et rapidement d’une ville internationale à l’autre, sans plus devoir changer de train à Maastricht. Une évolution importante pour les habitants, les navetteurs et les touristes.

Le train des trois pays fait partie d’une concession de transport public exploitée par Arriva pour le compte de la province de Limbourg (Pays-Bas) et de go.Rheinland (Allemagne). Pour le tronçon entre Maastricht et Liège, une coopération est en place avec la NS et la SNCB.

• 4.6. procéder à une étude sur la mise en service de trains de passagers entre Terneuzen et Gand.

Belgique

Le projet stratégique “Rail Gand-Terneuzen” s’est déroulé du 17 juin 2019 au 30 septembre 2022. Au terme du projet stratégique, les ambitions en matière de transport public transfrontalier et les actions connexes ont été intégrées dans le fonctionnement régulier du projet de la zone du canal de Gand. L’une de ces actions, qui découle directement du projet stratégique “Rail Gand-Terneuzen”, est l’élaboration de l’étude conceptuelle Zelzate.

Cet exercice de conception a mis en évidence la nécessité d’un nouveau plan régional de mise en œuvre de l’espace (GRUP). *Rail Ghent Terneuzen*, la section du projet visant à prolonger la ligne 204 vers l’Axelse Vlakte (Pays-Bas), nécessite l’établissement d’un GRUP. L’exercice de conception a été achevé en novembre 2023. Le gouvernement flamand a pris acte de cet exercice de conception en janvier 2024. Dans une communication au gouvernement flamand, il est notamment décidé ce qui suit:

L’objectif est de présenter au gouvernement flamand une note de départ pour le GRUP avant les congés d’été 2025. L’ambition est également de

november 2027 het GRUP te laten vaststellen door het Vlaamse regering in het vrijwaren van de reeds goedgekeurde Europese, Belgische, Nederlandse en Vlaamse budgetten voor de realisatie van Rail Ghent Terneuzen.

Met betrekking tot Rail Ghent Terneuzen is er de afspraak om de nieuwe spoorlijn 'no regret' aan te leggen, tzt. op die manier dat personenvervoer per spoor in de toekomst tot de mogelijkheden blijft behoren.

Om op termijn grensoverschrijdend personenvervoer per spoor mogelijk te maken moet uiteraard de bestaande spoorlijn nr. 204 tussen Gent-Dampoort en het huidige eindpunt aangepast worden van goederenspoor naar personenspoor. Hier is thans geen beslist of gebudgetteerd beleid rond. Dit vormt echter wel onderwerp van onderzoek in uitvoering van een haalbaarheidsstudie.

Alle partners blijven zich committeren aan de realisatie van hoogwaardig en snel openbaar vervoer tussen Gent en Terneuzen. In eerste stap via een snelle busverbinding en zo mogelijk, op langere termijn, via het spoor.

Aanbeveling 5: verzoekt de binnenlandse openbare dienst niet te laten kannibaliseren door nieuwe internationale verbindingen die niet tussen alle steden kunnen worden gebruikt.

De opening van de spoorwegmarkt voor nationaal reizigersvervoer laat toe dat elke spoorwegonderneming in eender welke lidstaat een nieuwe treindienst opstart, zowel nationaal als internationaal. De Belgische wetgever voorziet echter dat, in geval van een exclusief contract wat betreft de openbare dienstverlening – hetgeen in België het geval is met het openbardienstcontract voor de periode 2023-2032 afgesloten tussen de federale Staat en de NMBS – in bepaalde gevallen een onderzoek dient uitgevoerd te worden naar de impact op het economisch evenwicht door de dienst Regulering van het spoorvervoer.

In Nederland zijn concessies afgesloten voor het binnenlandse spoorvervoer, waaronder de

faire adopter le GRUP par le gouvernement flamand au plus tard en novembre 2027 afin de préserver les budgets européens, belges, néerlandais et flamands déjà approuvés pour la réalisation de *Rail Ghent Terneuzen*.

Concernant *Rail Ghent Terneuzen*, un accord a été conclu pour construire la nouvelle ligne ferroviaire sans regret, c'est-à-dire de manière à ce que le transport ferroviaire de personnes reste possible à l'avenir.

Pour permettre à terme le transport ferroviaire transfrontalier de personnes, la ligne 204 existante entre Gand-Dampoort et le terminus actuel devra évidemment être adapté pour passer du transport de marchandises au transport de passagers. Il n'y a actuellement pas de politique décidée ou budgétisée à cet effet. Toutefois, cela fait l'objet d'une analyse dans le cadre de la réalisation d'une étude de faisabilité.

Tous les partenaires restent engagés dans la réalisation d'un transport public rapide et de haute qualité entre Gand et Terneuzen. Dans un premier temps, par le biais d'un service de bus rapide et, si possible, à plus long terme, par le biais du rail.

Recommandation 5 : demande de ne pas permettre que le service public national soit cannibalisé par de nouvelles liaisons internationales ne pouvant pas être déployées entre toutes les villes.

L'ouverture du marché ferroviaire au transport de passagers permet à toute société ferroviaire de lancer un nouveau service de train dans n'importe quel État membre, qu'il soit national ou international. Toutefois, le législateur belge prévoit que, dans le cas d'un contrat de service public exclusif – ce qui est le cas en Belgique avec le contrat de service public conclu pour la période 2023-2032 entre l'État fédéral et la SNCB – dans certains cas, une étude d'impact sur l'équilibre économique doit être réalisée par le Service de régulation du transport ferroviaire.

Les Pays-Bas ont conclu des concessions pour le transport ferroviaire national, y compris la

Hoofdrailnetconcessie, die wordt uitgevoerd door de Nederlandse Spoorwegen (NS). Internationale verbindingen zijn voor het merendeel in het open toegang. Wanneer een vervoerder een dienst in open toegang wil aanvragen moet hiertoe melding worden gemaakt bij de infrabeheerder en de toezichthouder. Concessieverleners, concessiehouders en de infrabeheerder kunnen een economische evenwichtstoets aanvragen bij de toezichthouder. Die toetst of een nieuwe opentoe-gangsdienst het economisch evenwicht van een bestaande concessie niet in gevaar brengt.

Aanbeveling 6: verzoekt het grenzeloos spo-ren gemakkelijker te maken door geïntegreerde ticketing, ongeacht de gebruikte techniek (au-tomaten, aan het loket, via web of app, digitale reiskaart, ...).

Het verbeteren van internationale ticketing en reisinformatie is erg belangrijk voor IenW en de FOD Mobiliteit. Het is momenteel mogelijk om via automaten, loketten, online en via apps internationale tickets te kopen. Het is weliswaar mogelijk om online en via ticketautomaten tickets te kopen naar Duitsland en België, maar de gebruiksvriendelijkheid blijft achter vergeleken met nationale ticketsystemen en ook vergeleken met het boeken van vluchten. Met name het zoeken en boeken van multimodale reizen – bijvoorbeeld met de trein en de bus – blijft achter. Systemen zijn niet goed met elkaar geïntegreerd. In Benelux verband wordt gewerkt aan een pilot, waarover meer onder aanbeveling 7.

Nederland agendeert het belang van een goed werkend internationaal gestandaardiseerd ticketingsysteem actief op de Europese agenda, zoals op de Transportraad van 18 juni jl.¹ en in gesprekken met de Europese Commissie. Ook bespreekt

concession du réseau ferroviaire principal, qui est exploité par les Chemins de fer néerlandais (NS). Les liaisons internationales sont pour la plupart en accès libre. Lorsqu'un transporteur souhaite demander un service en accès libre, il doit en informer le gestionnaire d'infrastructure et l'autorité de supervision. Les pouvoirs adjudicateurs, les concessionnaires et le gestionnaire d'infrastructure peuvent demander un test d'équilibre économique au régulateur. Il s'agit de tester si un nouveau service à accès ouvert ne met pas en péril l'équilibre économique d'une concession existante.

Recommandation 6: demande de faciliter le transport ferroviaire sans frontières par une billetterie intégrée, quelle que soit la technique mise en œuvre (distributeurs automatiques, guichets, web ou application, carte de voyage digitalisée, etc.).

L'amélioration de la billetterie internationale et de l'information sur les voyages est très importante pour le ministère de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau et pour le SPF Mobilité. Il est actuellement possible d'acheter des billets internationaux par le biais de distributeurs automatiques, à des guichets, en ligne et par le biais d'applications. Il est certes possible d'acheter des billets pour l'Allemagne et la Belgique en ligne et par le biais de distributeurs automatiques, mais la facilité d'utilisation n'est pas comparable à celle des systèmes de billetterie nationaux, ni des réservations de vols. En particulier, la recherche et la réservation de trajets multimodaux – par exemple en train et en bus – sont à la traîne. Les systèmes ne sont pas bien intégrés les uns aux autres. Un projet pilote est en cours d'élaboration dans le cadre Benelux, sur lequel nous reviendrons à la recommandation 7.

Les Pays-Bas ont activement mis à l'ordre du jour européen l'importance d'un système international de billetterie standardisé fonctionnel, notamment lors du Conseil "Transports" du 18 juin dernier¹ et lors des discussions avec la Commission

¹ Kamerstuk 21501-33, nr. 1077

¹ Document parlementaire 21501-33, n° 1077

het ministerie in het kader van het International Railpassenger Platform (IRP) met andere lidstaten welke verbeteringen mogelijk en nodig zijn. Het IRP is een netwerk, waarin het ministerie belangrijke onderwerpen kan agenderen richting de Commissie.

Het is positief dat het voorstel voor EU rail ticketing deel uitmaakt van de politieke richtsnoeren van de nieuwe Europese Commissie. In gesprekken met de Commissie heeft Nederland deze aanpak ondersteund. Het ministerie vindt het belangrijk dat er op EU-niveau voorwaarden voor integrale tickets en technische standaarden worden vastgesteld en dat alle vervoerders, zowel bestaande als nieuwe vervoerders, bereid zijn deze te omarmen. Een eerste stap daartoe is het vaststellen van de standaarden op Europees niveau voor data uitwisseling. Daartoe wordt een voorstel van de Europese Commissie (Technische Specificaties Interoperabiliteit Telematica) besproken met de lidstaten. Besluitvorming hierover wordt verwacht medio 2025. Het ministerie heeft hier actief aan bijgedragen.

Tot slot hebben de spoorvervoerders georganiseerd in de CER (Community European Railways) de CER ticketing roadmap opgesteld, een aanpak om internationale ticketing te verbeteren. In de HRN concessie is opgenomen dat NS zich inspanst de opgestelde verbeteringen uit dit plan te implementeren.

Aanbeveling 7: verzoekt grensoverschrijdende initiatieven voor grenzeloze ticketing (zoals bijvoorbeeld het MaaS-proefproject voor Eurekarail) te ondersteunen en pilootprojecten ter zake te stimuleren omdat op dit vlak immers het snelst vooruitgang kan worden gerealiseerd.

Qua grenzeloze ticketing voor spoorvervoer moet eerst worden opgemerkt dat er al veel mogelijk is. Zo kunnen reizigers via de verschillende NMBS-kanalen tickets kopen voor langeafstandstreinverkeer.

européenne. Le ministère discute également avec d'autres États membres dans le cadre de la plateforme ferroviaire internationale (IRP) des améliorations possibles et nécessaires. L'IRP est un réseau au sein duquel le ministère peut inscrire à l'ordre du jour des questions importantes à l'attention de la Commission.

C'est une bonne chose que la proposition de billetterie ferroviaire européenne fasse partie des orientations politiques de la nouvelle Commission européenne. Lors des discussions avec la Commission, les Pays-Bas ont soutenu cette approche. Le ministère estime qu'il est important que les conditions relatives aux billets intégraux et aux normes techniques soient fixées au niveau de l'UE et que tous les transporteurs, qu'ils soient existants ou nouveaux, soient prêts à les adopter. La première étape dans cette direction consiste à définir des normes au niveau européen pour l'échange de données. À cette fin, une proposition de la Commission européenne (Spécifications techniques pour l'interopérabilité télématique) est en cours de discussion avec les États membres. La décision à ce sujet est attendue pour la mi-2025. Le ministère y a activement contribué.

Enfin, les transporteurs ferroviaires organisés au sein de la CER (Communauté des chemins de fer européens) ont élaboré la feuille de route CER en matière de billetterie, une approche visant à améliorer la billetterie internationale. La concession HRN stipule que la NS s'efforcera de mettre en œuvre les améliorations proposées dans ce plan.

Recommandation 7: demande de soutenir en la matière des initiatives transfrontalières de billetterie sans frontières (comme par exemple le projet pilote MaaS pour Eurekarail) et de stimuler des projets pilotes dans la mesure où c'est dans ce domaine que des avancées peuvent être réalisées le plus rapidement.

Concernant la billetterie sans frontières pour le transport ferroviaire, il convient tout d'abord de noter que beaucoup de choses sont déjà possibles. Par exemple, les voyageurs peuvent acheter des billets de train longue distance via les différents canaux de la SNCB.

Het is een stap verder om ticketingapps van één spooroperator ook in andere Benelux-landen te kunnen gebruiken en om grenzeloze ticketing ook toe te passen op bovenlokaal vervoer, zoals grensoverschrijdende verbindingen met combinatie van trein en bus bijvoorbeeld. Binnen het Benelux Secretariaat-generaal is een werkgroep “MaaS” actief om de samenwerking tussen onze landen op dit vlak te bevorderen. In het verleden werden al nuttige initiatieven en proefprojecten opgestart. In 2024 is besloten om het geïntegreerde ticketing-systeem tussen Nederlands Limburg en de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen uit te breiden aan Belgische zijde. Zo moet het mogelijk worden om bijvoorbeeld vanuit Aken of Maastricht tot Luik te rijden via één digitaal ticket. De besprekingen hierover met onder andere de NMBS zijn lopende. Het wordt in het algemeen als zeer positief ervaren dat er nu meer Belgische partners betrokken zijn bij de werkgroep en dat er een kans is ontstaan om op kleine schaal een innovatief systeem te testen dat internationaal reizen voor de reiziger makkelijker kan maken.

Tegelijk zorgt de MaaS-werkgroep voor informatiedeling rond andere proefprojecten met betrokkenheid van deelnemende partijen, zoals het Go-Scheldemonde-project voor integratie van het bovenlokaal openbaar vervoer tussen Zeeuws-Vlaanderen in Nederland en de Belgische provincies die daaraan grenzen. De evoluties worden nauw opgevolgd om waar mogelijk nieuwe pilootprojecten te kunnen stimuleren.

Ook het ministerie van IenW ondersteunt al actief de MaaS-Limburg/Easyconnect pilot op het gebied van grenzeloze ticketing. In de pilot wordt gewerkt aan het koppelen van verschillende tariefsystemen zodat een reiziger met één app (multimodaal) internationaal kan reizen. Op deze manier kunnen reizigers met de eigen vertrouwde app internationaal reizen met de trein, bus, tram en deelmobiliteit, zonder steeds een andere app te hoeven downloaden.

Met betrekking tot de situatie in Luxemburg: alle Luxemburgse stations zijn uitgerust met betaalautomaten waar klanten ook grensoverschrijdende

La possibilité d'utiliser les applications de billetterie d'un opérateur ferroviaire dans d'autres pays du Benelux et d'appliquer la billetterie sans frontières aux transports supralocaux, tels que les liaisons transfrontalières combinant le train et le bus, par exemple, constitue une étape supplémentaire. Un groupe de travail “MaaS” est actif au sein du Secrétariat général Benelux pour promouvoir la coopération entre nos pays dans ce domaine. Des initiatives et des projets pilotes utiles ont déjà été lancés par le passé. En 2024, il a été décidé d'étendre le système de billetterie intégré entre le Limbourg néerlandais et le Land allemand de Rhénanie-du-Nord – Westphalie du côté belge. Il devrait par exemple devenir possible de se rendre d'Aix-la-Chapelle ou de Maastricht à Liège avec un seul billet numérique. Les discussions à ce sujet sont en cours avec la SNCB, entre autres. De manière générale, il est considéré comme très positif que davantage de partenaires belges soient désormais impliqués dans le groupe de travail et qu'une occasion se soit présentée de tester à petite échelle un système innovant qui peut faciliter les voyages internationaux pour les voyageurs.

Parallèlement, le groupe de travail MaaS assure le partage d'informations sur d'autres projets pilotes impliquant des participants, tels que le projet Go-Scheldemonde visant à intégrer les transports publics supralocaux entre la Flandre zélandaise (Pays-Bas) et les provinces belges limitrophes. Les évolutions sont suivies de près afin d'encourager de nouveaux projets pilotes lorsque possible.

Le ministère de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau soutient également déjà activement le projet pilote MaaS-Limburg/Easyconnect dans le domaine de la billetterie sans frontières. Le projet pilote vise à relier les différents systèmes tarifaires, afin qu'un voyageur puisse utiliser une seule application (multimodale) pour voyager à l'étranger. Ainsi, les voyageurs peuvent utiliser l'application qui leur est familière pour voyager à l'étranger en train, en bus, en tram et en mobilité partagée, sans avoir à télécharger une application différente à chaque fois.

Concernant la situation au Luxembourg : toutes les gares luxembourgeoises sont équipées d'automates de vente où les clients peuvent aussi acheter

tickets kunnen kopen. Omdat het openbaar vervoer in Luxemburg gratis is, kunnen alle reizigers die met de trein aankomen in een Luxemburgs station gratis gebruikmaken van de bus, tram of trein zonder een nieuw ticket te moeten kopen.

Aanbeveling 8: verzoekt hindernissen voor personen met een beperking die grensoverschrijdende treinreizen afleggen weg te werken, wat onder meer impliceert dat erkenningskaarten voor het gereduceerde tarief en eventuele voorbehouden plaatsen in alle landen erkend worden.

De omzetting van de richtlijn 2024/2841 mbt de European Disability Card en de Europese parkeerkaart voor personen met een handicap is lopende in België. De richtlijn (dd. 23 oktober 2024) is op 14 november 2024 verschenen in het publicatieblad van de Europese Unie en lidstaten moeten tegen uiterlijk 5 juni 2027 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen vaststellen om aan deze richtlijn te voldoen. De lidstaten passen de bepalingen vervolgens toe met ingang van 5 juni 2028. De nationale wetgevingen (en in België de ordonnantie/decreten op regionaal niveau) dienen tegen 5 juni 2027 dus te bestaan.

In Nederland kunnen reizigers met een beperking een OV-begeleiderspas aanvragen, waarmee hun begeleider gratis kan meereizen binnen Nederland en de Benelux. De reiziger met een beperking moet wel zelf in bezit zijn van een geldig vervoersbewijs. Binnen de Benelux wordt de OV-begeleiderskaart erkend bij treinreizen.

Er zijn geen specifieke kortingen voor reizigers met een beperking in Nederland, deels door de Wet gelijke behandeling, die gelijke toegang tot het openbaar vervoer waarborgt. Diensten zoals reisassistentie worden kosteloos aangeboden binnen Nederland, zowel voor binnenlandse als internationale treinen. Hiervoor geldt een langere aanmeldingstijd, zoals 48 uur voor de Eurostar, in vergelijking met de aanmeldingstijd van een uur voor binnenlandse diensten.

des billets transfrontaliers. Au vu de la gratuité des transports publics au Luxembourg, tous les voyageurs arrivant en train à une gare luxembourgeoise peuvent utiliser gratuitement le bus, le tram ou le train sans devoir acheter un nouveau billet.

Recommandation 8: demande de supprimer les obstacles pour les personnes handicapées qui effectuent des trajets transfrontaliers en train, ce qui requiert l'acceptation dans tous les pays de cartes de reconnaissance pour le tarif réduit et la réservation de sièges.

La transposition de la directive (UE) 2024/2841 établissant la carte européenne du handicap et la carte européenne de stationnement pour personnes en situation de handicap est en cours en Belgique. La directive du 23 octobre 2024 a été publiée au Journal officiel de l'Union européenne le 14 novembre 2024, et les États membres doivent adopter les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour s'y conformer pour le 5 juin 2027 au plus tard. Les États membres appliqueront ensuite ces dispositions à partir du 5 juin 2028. Les lois nationales (et, en Belgique, les ordonnances/décrets régionaux) devront donc être en place d'ici le 5 juin 2027.

Aux Pays-Bas, les voyageurs avec un handicap peuvent demander une carte d'accompagnement pour les transports publics, qui permet à leur accompagnateur de voyager avec eux gratuitement aux Pays-Bas et dans le Benelux. Le passager avec un handicap doit cependant être en possession d'un billet de transport valide. Au sein du Benelux, la carte néerlandaise d'accompagnement pour les transports publics est reconnue pour les voyages en train.

Il n'existe pas de réductions spécifiques pour les voyageurs porteurs d'un handicap aux Pays-Bas, notamment en raison de la loi sur l'égalité de traitement, qui garantit l'égalité d'accès aux transports publics. Des services tels que l'assistance voyage sont offerts gratuitement aux Pays-Bas pour les trains nationaux et internationaux. Dans ce domaine, le délai d'inscription est plus long, par exemple 48 heures pour l'Eurostar, alors qu'il est d'une heure pour les services nationaux.

Voor internationale reizen is het lastiger om hierop beleid te ontwikkelen, ook omdat een groot deel van de internationale verbindingen in open toegang worden aangeboden. Europese richtlijnen vormen hier de basis voor maatregelen vanuit vervoerders en infrabeheerders. Wij zetten wel in op afspraken in de samenwerking bij specifieke verbindingen, bijvoorbeeld bij de Drielandentrein.

*
* *

En ce qui concerne les voyages internationaux, il est plus difficile d'élaborer des politiques en la matière, notamment parce qu'une grande partie des liaisons internationales sont accessibles librement. Dans ce domaine, les directives européennes constituent la base des mesures des transporteurs et des gestionnaires d'infrastructure. Nous misons sur des accords de coopération relatifs à des liaisons spécifiques, par exemple pour le train des trois pays.

*
* *