

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

13 juni 2015

**De problemen in het Euregionale
openbaar vervoer, in het bijzonder de
intercityverbinding
Eindhoven-Maastricht-Luik-Brussel**

VERSLAG

NAMENS DE DE VERENIGDE COMMISSIES
FINANCIËN EN MOBILITEIT
& GRENSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER ANDRÉ POSTEMA⁽¹⁾

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

13 juin 2015

**Les problèmes dans
le transport public eurégional,
en particulier la liaison intercity
Eindhoven-Maastricht-Liège-Bruxelles**

RAPPORT

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS REUNIES
FINANCES ET MOBILITE
& COOPERATION TRANSFRONTALIERE

PAR
M. ANDRÉ POSTEMA⁽¹⁾

Dames en heren,

Uw verenigde commissies hebben de vergaderingen van 10 maart en 6 juni 2014, 23 januari, 6 maart en 5 juni 2015 gewijd aan de bespreking van het thema “de problemen in het Euregionale openbaar vervoer, in het bijzonder de intercityverbinding Eindhoven-Maastricht -Luik-Brussel”.

I. SITUERING

Een adequate grensoverschrijdende personen-spoorverbindingen tussen de drie Beneluxlanden is van groot belang.

In het gemeenschappelijk werkprogramma 2013-2016 van de Benelux Unie is mobiliteit ook als één van de zeven centrale beleidsterreinen opgenomen, met o.a. als doelstelling “versterken van het grensoverschrijdend openbaar vervoer – afstemmen van het beleid inzake regionaal openbaar vervoer in de grensgebieden.” Voorts is op 30 juni 2008 in het kader van de Benelux en de Euregio een gemeenschappelijke intentieverklaring ondertekend door alle betrokken partijen over het samen werken aan Euregionaal Openbaar Vervoer. Hieruit zijn onder andere twee Interregprogramma’s voortgekomen en is aan een Euregionaal Openbaar Vervoerplan gewerkt. Onder de ambities wordt gemeld: “De inzet van hoogwaardig spoomaterieel op regionale en grensoverschrijdende verbindingen, met name tussen de stedelijke knooppunten in de EMR (MAHHL-steden).” Daarbij hoort dan, aldus de aan de overeenkomst toegevoegde Projecten-bijlage 1, “Een zeer snelle intercity verbinding, elk uur, tussen Maastricht, Luik en Brussel met een goede aansluiting op het IC-netwerk in Nederland.”

De verenigde commissies constateren echter dat ondanks genoemde intenties en inspanningen de grensoverschrijdende verbindingen de afgelopen jaren eerder slechter dan beter zijn geworden. Dit betreft het uitblijven van verbeteringen in het grensoverschrijdend openbaar vervoer tussen Luxemburg en België (en door naar Nederland), de zeer moeizame gang van zaken in de westelijke verbinding tussen België en Nederland (Beneluxtrein, Fyra-debacle) en de tekortschietende oostelijke

Mesdames et Messieurs,

Vos commissions réunies ont consacré les réunions des 10 mars et 6 juin 2014 et des 23 janvier, 6 mars et 5 juin 2015 à l’examen des *problèmes relatifs au transport en commun Eurégional, plus particulièrement la liaison intercity Eindhoven-Maastricht-Liège-Bruxelles*.

I. CONTEXTE

Une liaison ferroviaire pour le transport de personnes entre les trois pays du Benelux revêt une grande importance.

La mobilité figure également dans le programme de travail commun 2013-2016 de l’Union Benelux comme l’un des sept domaines de gestion centraux, avec notamment pour objectif *le renforcement des transports en commun transfrontaliers et l’harmonisation de la politique en matière de transport en commun dans les régions frontalières*. Toutes les parties concernées ont signé le 30 juin 2008, dans le cadre du Benelux et de l’Eurégion, une déclaration d’intention commune sur la mise en place en commun d’un Transport en Commun Eurégional. Il en a résulté, entre autres, deux programmes Interreg et on s’est attelé à la réalisation d’un Plan de transport en commun eurégional. Parmi les ambitions affichées, on retiendra *la mise en service de matériel ferroviaire de grande qualité sur des liaisons régionales et transfrontalières, notamment entre les nœuds urbains de la région EMR (villes MAHHL)*. Selon le projet de l’annexe 1, cela implique *une liaison intercity très rapide, toutes les heures, entre Maastricht, Liège et Buxelles, avec une bonne connexion au réseau IC aux Pays-Bas*.

Les commissions réunies constatent toutefois que, malgré les intentions affichées et les efforts déployés, les liaisons transfrontalières auraient plutôt régressé que progressé ces dernières années. Ce constat est inspiré par l’absence d’améliorations des transports en commun transfrontaliers entre le Luxembourg et la Belgique (et vers les Pays-Bas), la situation très difficile concernant la liaison occidentale entre la Belgique et les Pays-Bas (train Benelux, débâcle du train Fyra) et les

verbindingen (zowel voor wat betreft stoptreinen als IC) tussen België en Nederland.

Een integrale visie op het geheel van grensoverschrijdende verbindingen tussen de drie Beneluxlanden is geboden. Op de kortst mogelijke termijn dienen daarnaast concrete verbeteringen gerealiseerd te worden. Specifiek doen zich hier toe voor de oostelijke verbinding tussen België en Nederland (Brussel-Luik-Maastricht-Eindhoven op IC-niveau, Luik-Maastricht op stoptreinniveau) thans mogelijkheden voor.

Teneinde met kennis van zaken deze laatste problematiek nader te kunnen bestuderen, werd aan INFRABEL, NMBS, NS en ProRail een schriftelijk advies gevraagd. In het bijzonder hebben de verenigde commissies een overzicht gevraagd van enerzijds de bestaande lijnen en anderzijds de bijzondere problemen die zich op deze oostelijke verbinding stellen (bijvoorbeeld inzake grenstarifiering, spanning, ...). Naast deze stand van zaken werd gevraagd naar de hierbij ook bijhorende oplossingen die kunnen worden voorgesteld. De adviezen werden aan de leden bezorgd.

De verenigde commissies hebben deze adviezen overlopen tijdens haar vergadering van 23 januari 2015. Tijdens diezelfde vergadering hebben zij beslist om NS en de NMBS uit te nodigen voor bijkomende uitleg.

II. VERGADERING VAN 6 MAART 2015

A. Inleidende uiteenzettingen

1. Inleidende uiteenzetting van de heer Jeroen Alting van Geusau, regiodirecteur Zuid (NS)

De heer Jeroen Alting van Geusau, regiodirecteur Zuid (NS), stipt aan dat grensoverschrijdingen per spoor een problematiek is die de geesten al lang beroert. Vanaf 1863 ging de eerste trein over de grens naar Duitsland in Groningen. Vanaf 1867 reed de eerste trein tussen Eindhoven en Turnhout. En vanaf 1873 tussen Boxtel en Goch. Vanaf die tijd is het treinvervoer in Europa er met grote stappen op vooruitgegaan. De mogelijkheden om over de grens te gaan, waren eertijds voornamelijk voorbehouden aan de goeude burgerij. Het

liaisons orientales boiteuses entre la Belgique et les Pays-Bas (en ce qui concerne les omnibus comme les trains IC).

Il faut développer une vision intégrale de l'ensemble des transports en commun transfrontaliers entre les trois pays du Benelux. Des améliorations concrètes sont en outre nécessaires dans les meilleurs délais. En ce qui concerne la liaison orientale entre la Belgique et les Pays-Bas (Bruxelles-Liège-Maastricht-Eindhoven pour les trains IC et Liège-Maastricht pour les omnibus) des possibilités spécifiques se présentent actuellement à cet effet.

Afin de pouvoir examiner cette question plus avant en connaissance de cause, l'avis d'INFRABEL, de la SNCB, des NS et de ProRail a été demandé par écrit. Plus particulièrement, les commissions réunies ont demandé un aperçu d'une part des lignes existantes et d'autre part des problèmes particuliers rencontrés sur cette liaison orientale (par exemple en matière de tarification frontalière, de tension, ...). Outre cet état de la situation, il a également été demandé quelles solutions peuvent être avancées. Les avis ont été communiqués aux membres.

Les commissions réunies ont parcouru ces avis lors de leur réunion du 23 janvier 2015. Au cours de la même réunion, elles ont également décidé d'inviter les NS et la SNCB pour un complément d'information.

II. REUNION DU 6 MARS 2015

A. Exposés introductifs

1. -Exposé introductif de M. Jeroen Alting van Geusau, directeur régional sud (NS)

M. Jeroen Alting van Geusau, directeur régional sud (NS), indique que le problème de la traversée des frontières par chemin de fer ne date pas d'hier. C'est en 1863 que le premier train a traversé la frontière allemande à Groningen. Eindhoven et Turnhout ont été reliés en 1867 et Boxtel et Goch en 1873. Depuis, le transport ferroviaire en Europe s'est développé à grands pas. Par le passé, les difficultés liées à la traversée des frontières étaient essentiellement le privilège de la bourgeoisie nantie. Le transport ferroviaire implique également des

spoorverkeer hield ook grote risico's in om de vijand via het spoor binnen te halen. De ontwikkeling van het spoorverkeer in Europa kende verschillende snelheden.

De historiek van het spoor is bepalend voor de toekomst ervan. Door de opkomst van de auto en de bus is een mobiliteitsverandering ingetreden. Reizen werd goedkoper en breder toegankelijk. Door oorlog en onderbenutting zijn spoorlijnen verdwenen. Door de enorme groei van de auto boette het treinverkeer aan populariteit in. In Europa verdwenen en verkleinden de grensverbindingen. Wat het spoorverkeer betreft, werd de nadruk alleen nog op enkele grote lijnen gelegd.

Heden ten dage groeit de populariteit van het treinverkeer opnieuw. Er is behoefte aan betere en snellere verbindingen. De landsgrenzen doen er voor de burgers minder aan toe. Daardoor komt het grensoverschrijdend treinverkeer opnieuw op de agenda te staan. Er zijn echter behoorlijk wat uitdagingen op Europees vlak.

De grootste uitdagingen bij grensoverschrijdend treinverkeer hebben betrekking op:

— de infrastructuur: er zijn grote verschillen tussen landen;

— het materieel: een Nederlandse trein kan niet zomaar België binnenrijden en vice versa. Dit heeft te maken met de verschillende voltage systemen (bijna elk land heeft een ander treinvoltage), de pantograaf (de stroomafneming voor de trein), de breedte van de trein (de spoorbreedtes in Europa zijn grotendeels uniform geworden), de instaphoogte van de trein, het links of rechts rijden van de trein (als bijvoorbeeld een trein vanuit Nederland de grens met België oversteekt, rijdt hij langs de rechterkant; vanuit België gebeurt de oversteek langs links), ...;

— het financiële luik: het duurt vaak lang vooraleer grensoverschrijdend verkeer kostendekkend wordt;

— de samenwerking met andere buitenlandse concessieverleners en vervoerders.

risques importants dans la mesure où l'ennemi pouvait entrer dans le pays par cette voie. Le développement des chemins de fer en Europe a connu différentes vitesses.

L'historique du chemin de fer est déterminant pour son futur. En matière de mobilité, l'avènement de l'automobile et du bus ont induit des changements. Voyager est devenu meilleur marché et d'un accès plus large. En raison de la guerre et de la sous-utilisation, des lignes ferroviaires ont disparu. Le développement énorme de la voiture a nui à la popularité du train. En Europe, des liaisons frontalières ont disparu ou ont été réduites. En ce qui concerne le transport ferroviaire, l'accent n'a plus été mis que sur les grandes lignes.

Aujourd'hui on observe un regain de popularité du train. Des liaisons meilleures et plus rapides sont nécessaires. Les frontières nationales importent peu pour les citoyens. Le transport ferroviaire transfrontalier figure désormais à nouveau à l'ordre du jour. Mais les défis sont nombreux au niveau européen.

Les défis majeurs auxquels est confronté le transport ferroviaire transfrontalier ont trait à:

— l'infrastructure: on observe de grandes différences entre les pays;

— le matériel: un train néerlandais ne peut pas, sans plus, entrer en Belgique et inversement. Ces difficultés sont dues au système de voltage (le voltage diffère pour ainsi dire d'un pays à l'autre), au pantographe (le système d'alimentation des trains en électricité), à la largeur des voies (en grande partie uniformisée aujourd'hui en Europe), à la hauteur d'accès des trains, à la circulation à gauche ou à droite des trains (par exemple, un train néerlandais qui traverse la frontière avec la Belgique roule à droite; s'il vient de Belgique, il roule à gauche),...;

— le volet financier: il faut souvent longtemps avant que le transport ferroviaire transfrontalier permette de couvrir les coûts;

— la coopération avec des concédants étrangers et des transporteurs.

De geschiedenis heeft er aldus voor gezorgd dat het grensoverschrijdend spoorvervoer in Europa bijzonder ingewikkeld is.

Dit grensoverschrijdend vervoer acht NS van groot belang. Er is een toenemende behoefte aan goede grensoverschrijdende verbindingen. Daar waar vroeger de nadruk werd gelegd op kortere grensoverschrijdende verbindingen wordt nu in toenemende mate nadruk gelegd op de doorgaande langere grensoverschrijdende verbindingen.

NS heeft de afgelopen jaren gewerkt aan een nieuwe ontwikkelingsagenda die de meest kansrijke en belangrijke grensoverschrijdende lijnen als eerste bestudeerd en aangeeft wat de ambities en de planning zijn.

Met deze nieuwe ontwikkelingsagenda in de hand pleegt NS overleg met het betrokken ministerie en de provincies om na te gaan wat haalbaar is, op welke termijn en welke investeringen hiervoor nodig zijn.

Van belang zijn de haalbaarheid, de maakbaarheid en de wensen van *stakeholders*. Het moet echter ook financieel dekkend zijn.

Vanuit België zijn er de lijnen vanuit Roosendaal, Breda over de HSL, Weert – Hamont – Antwerpen en Maastricht in de richting van Luik. Deze lijnen werden gekaderd in een prioriteitenmatrix. Hieruit blijkt dat deze lijnen van groot belang zijn doch er een lage klantvraag naar is.

Tussen Maastricht en Luik rijdt nu een stoptrein. De vraag stelt zich of het aangewezen is om de frequentie ervan te verhogen en of er behoefte is aan een IC-verbinding tussen Brussel en Maastricht.

2. Inleidende uiteenzetting van de heer Philippe Bulinckx, vertegenwoordiger van de NMBS

De heer Philippe Bulinckx, vertegenwoordiger van de NMBS, legt uit dat overeenkomstig artikel 24 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de NMBS en de Belgische Staat, de NMBS moet zorgen voor grensoverschrijdend verkeer met treinen voor binnenverkeer tot net over de grens.

L'histoire a donc fait en sorte que le transport ferroviaire en Europe soit particulièrement complexe.

Aux yeux des NS, le transport transfrontalier revêt une grande importance. Il y a un besoin croissant de bonnes liaisons transfrontalières. Là où, par le passé, l'accent était mis sur les liaisons transfrontalières à courte distance, il l'est aujourd'hui sur les liaisons transfrontalières à plus longue distance.

Les NS ont travaillé ces dernières années sur un agenda de développement axé en premier lieu sur l'étude des lignes transfrontalières importantes offrant le plus de possibilités, et qui définit les ambitions et le planning.

Sur la base de ce nouvel agenda de développement, les NS se concertent avec le ministère et les provinces concernées pour déterminer ce qui est possible, et à quel délai, et quels investissements sont nécessaires à cet effet.

La faisabilité et les souhaits des *stakeholders* sont importants à cet égard. Mais il faut aussi pouvoir couvrir les coûts.

Au départ de la Belgique, il y a les lignes depuis Roosendaal et Weert, avec les trains à grande vitesse, Weert – Hamont – Anvers et Maastricht en direction de Liège. Ces lignes ont été inscrites dans une matrice de priorité. Il apparaît qu'elles revêtent une grande importance mais que la demande est faible.

Un omnibus circule actuellement entre Maastricht et Liège. La question se pose de savoir s'il conviendrait d'en accroître la fréquence ou s'il faudrait mettre en service une ligne IC entre Bruxelles et Maastricht.

2. Exposé introductif de M. Philippe Bulinckx, représentant de la SNCB.

M. Philippe Bulinckx, représentant de la SNCB, indique que, conformément à l'article 24 du contrat de gestion 2008-2012 entre la SNCB et l'État belge, la SNCB doit un transport ferroviaire transfrontalier assurer jusqu'à la frontière au moyen de trains destinés au transport intérieur.

Er zijn vandaag dan ook 9 grensoverschrijdende kortereafstandsverbindingen met 15 250 reizigers per dag, wat 1,9 % van het totale volume van het binnenlands verkeer in België uitmaakt.

De NMBS evalueert jaarlijks de bestaande verbindingen. Dit is een permanente verbetercyclus. Er wordt pas iets aan gewijzigd als aan de volgende drie voorwaarden wordt voldaan:

- de wenselijkheid van de klant of een gemeenschap;
- de maakbaarheid op technisch, juridisch en operationeel vlak;
- de betaalbaarheid.

Wat de maakbaarheid betreft, mag niet vergeten worden dat België en Nederland een verschillende reglementering, infrastructuur en gewoontes kennen. Er moet eerst nagegaan worden of het Belgisch materieel de grens over kan op het vlak van stroomsterkte en veiligheidsbeheerssystemen. De vervoersplannen moeten ook op elkaar worden afgestemd.

Er is ook een taalbarrière die moet worden opgevangen.

Inzake de nieuwe verbindingen, moet een *business case* worden gemaakt. Het totaalplaatje moet immers betaalbaar zijn. Tot slot, bestaat er voor de cliënt ook nog altijd, of die nu wettelijk, administratief, cultureel of taalkundig is, een grens.

Op technisch vlak stellen er zich een aantal moeilijkheden inzake de homologatie van het materieel.

Op het vlak van de dienstregeling moet rekening worden gehouden met de robuustheid (van de dienstregeling). In het verleden was er een lijn richting Maastricht doch problemen met de robuustheid van de dienstregeling door de langere afstanden en de verzadiging van de zones waar treinen rijden, hebben noodzakelijkerwijs geleid tot gedeeltelijke afschaffingen en korte keringen. Hoe langer de afstand, hoe meer problemen op dit vlak.

Er dient ook de nodige aandacht te worden besteed aan de reglementaire en technische vorming

Il existe également à ce jour neuf liaisons transfrontalières courtes qui drainent 15 250 voyageurs par jour, ce qui représente 1,9 % du volume total du transport intérieur en Belgique.

La SNCB analyse chaque année les liaisons existantes. Il s'agit d'un cycle d'amélioration permanent. Des modifications n'y sont apportées que lorsque les trois conditions ci-après sont réunies:

- le souhait de la clientèle ou d'une communauté;
- la faisabilité sur les plans technique, juridique et opérationnel;
- la payabilité.

En ce qui concerne la faisabilité, il ne faut pas oublier que la Belgique et les Pays-Bas ont des réglementations, une infrastructure et des habitudes différentes. Il convient de d'abord vérifier, en ce qui concerne l'intensité du courant et les systèmes de sécurité, si le matériel belge peut assurer une liaison transfrontalière. Les plans de transport doivent également être harmonisés.

Il faut aussi résoudre le problème de la barrière linguistique.

Concernant les nouvelles liaisons, il faut réaliser un *business case*. La facture totale doit en effet rester payable. Enfin, il subsiste toujours une frontière pour le client, qu'elle soit légale, administrative, culturelle ou linguistique.

Sur le plan technique, l'homologation du matériel pose un certain nombre de difficultés.

En ce qui concerne les horaires, il faut tenir compte de la robustesse (de l'horaire). Il existait par le passé une ligne en direction de Maastricht mais des problèmes dus à la robustesse de cet horaire en raison des distances plus grandes et de la saturation de la zone où circulent des trains, ont conduit à la suppression partielle et à des retournements courts. Dans ce domaine, les problèmes sont plus nombreux à mesure que la distance s'allonge.

Il convient également de porter l'attention nécessaire à la formation réglementaire et technique du

van het treinpersoneel. De talenkennis dient voorts gecertificeerd te worden.

Op wettelijk vlak stipt de spreker de noodzakelijkheid aan om met de operator van het naburige net (of met een organiserende overheid) tot overeenkomsten te komen waarin alle aspecten van het grensoverschrijdend verkeer geregeld worden. Of bij gebrek daaraan moet het certificaat deel B bekomen worden om op het naburige net te rijden, wat duur en tijdrovend is.

Gebeurtenissen in het verleden hebben aangetoond dat taalgrenzen nauwkeurig moeten bewaakt worden. Operationeel gezien houdt taal een barrière in.

Betreffende de grensoverschrijdende oostelijke verbinding tussen België en Nederland, en in het bijzonder tussen Luik-Guillemins en Maastricht, bedraagt de rittijd 33 minuten. Er zijn 18 ritten van Luik naar Maastricht en 17 ritten van Maastricht naar Luik. Op een gemiddelde weekdag zijn er ongeveer 2000 reizigers per dag.

Op deze as vormen Maastricht en Luik-Guillemins knooppunten. Vanuit Luik is er aansluiting op de IC naar Brussel (totale reistijd 1u.31min.) met stop in Leuven (totale reistijd 1u.13min.), Gent, Brugge en Oostende maar ook naar Kortrijk. Er is ook een verbeterde aansluiting met het hogesnelheidsnet (Thalys en ICE).

Vanuit Maastricht is er aansluiting (15 minuten) naar Eindhoven.

Wat de verbinding Luik-Maastricht betreft, wil de NMBS meewerken aan een studie om het potentieel ervan in functie van een *business case* na te gaan. Het is echter aangewezen om hier te werken met de aanwezige kennis van NS en NMBS.

In de huidige logica van het beheerscontract moet de NMBS meewerken aan de bediening van die binnenlandse treinen die net de grens overgaan (in casu naar Maastricht).

personnel des trains. La connaissance linguistique doit par ailleurs faire l'objet d'une certification.

Sur le plan légal, l'orateur souligne la nécessité de conclure avec l'opérateur du réseau voisin (ou avec l'autorité organisatrice) des accords réglant l'ensemble des aspects liés au trafic transfrontalier. À défaut, il faut obtenir le certificat partie B pour pouvoir circuler sur le réseau voisin, une procédure longue et coûteuse.

Des événements ont montré par le passé qu'il faut être très attentif aux frontières linguistiques. Du point de vue opérationnel, la langue constitue une barrière.

En ce qui concerne la liaison transfrontalière orientale entre la Belgique et les Pays-Bas, et plus particulièrement entre Liège-Guillemins et Maastricht, la durée du trajet est de 33 minutes. Il y a 18 trains de Liège à Maastricht et 17 de Maastricht à Liège. En semaine, on dénombre environ 2000 voyageurs par jour.

Sur ces axes, Maastricht et Liège-Guillemins constituent des noeuds ferroviaires. À partir de Liège, il y a une correspondance avec le train IC vers Bruxelles (durée totale du trajet: 1h33), avec un arrêt à Louvain (durée totale du trajet 1h13), Gand, Bruges et Ostende, mais aussi vers Courtrai. Il existe aussi une correspondance améliorée avec le réseau à grande vitesse (Thalys et ICE).

Depuis Maastricht, il y a une correspondance (15 minutes) vers Eindhoven.

En ce qui concerne la liaison Liège-Maastricht, la SNCB entend collaborer à une étude pour en examiner le potentiel en fonction d'un *business case*. Il est toutefois indiqué ici de travailler sur la base des connaissances que possèdent les NS et la SNCB.

Dans la logique actuelle du contrat de gestion, la SNCB doit prêter son concours à l'utilisation des trains intérieurs traversant la frontière sans aller beaucoup plus loin que celle-ci (en l'espèce, vers Maastricht).

Ook op het gebied van tarifiering zijn er denkpluizen om het woon-werkverkeer te verbeteren. Er is vandaag een tariefstelling die is doorgetrokken tot net over de grens om het effect “grens” in het hedendaagse Europa weg te werken.

De NRT-tarieven (*Non integrated Reservation Ticket* zijnde een historisch gamma die van toepassing is op internationale trajecten) zijn beschikbaar bij NS en de NMBS.

3. Inleidende uiteenzetting van de heer P.F.C.W. (Patrick) van der Broeck, gedeputeerde, provincie Limburg, Nederland

De heer P.F.C.W. (Patrick) van der Broeck, gedeputeerde, provincie Limburg, Nederland, verduidelijkt dat de Gedeputeerde Staten de bevoegde autoriteit zijn voor bus- en tramlijnen en regionale treindiensten in de provincie.

Er is één concessie voor heel Limburg. De nieuwe concessie die loopt van 2016 tot 2031 heeft een omzet van 2 miljard euro. In deze concessie wordt al grensoverschrijdend gereden: er is een verbinding tussen Aachen – Heerlen – Maastricht. Als voorwaarde werd in de concessie bepaald dat het aan te schaffen treinmaterieel zowel in Nederland, als in België, als in Duitsland moet kunnen rijden.

De spreker benadrukt dat ambitie enkel gerealiseerd kan worden als de nodige stappen worden gezet. De provincie Limburg heeft deze stappen gezet in de concessie.

Het aanleggen van sporen is geen doel op zich. Het is een middel om mensen, landen en economieën met elkaar te verbinden. Grenzen zijn er niet om te scheiden maar om te verbinden.

Het is belangrijk om zich niet te beperken tot de provincie Limburg. De Europese dimensie moet voor ogen worden gehouden. Er is een enorm potentieel. Aan Nederlandse kant grenst de provincie Limburg aan Randstad dat 7,1 miljoen inwoners en 3,8 miljoen werknemers telt. Aan Duitse zijde is er een technische hogeschool die 36 000 studenten telt en waar 2 miljard euro in toptechnologie wordt geïnvesteerd. Er is wat studenten betreft een grote

En matière de tarification aussi, il existe des pistes de réflexion pour améliorer le transport entre le domicile et le travail. Il existe aujourd’hui une politique de tarification qui s’applique jusque passé la frontière pour gommer l’effet “frontière” dans l’Europe d’aujourd’hui.

Les tarifs NRT (*Non integrated reservation ticket*, c’est-à-dire une gamme historique qui s’applique aux trajets internationaux) sont disponibles aux NS et à la SNCB.

3. -Exposé introductif de M. P. F. C. W. (Patrick) van der Broeck, député, province de Limbourg, Pays-Bas

M. P. F. C. W. (Patrick) van der Broeck, député, province de Limbourg, Pays-Bas, précise que les états provinciaux sont l’autorité compétente pour les lignes de bus et de tram et les services de trains régionaux dans la province.

Il y a une seule concession pour tout le Limbourg. La nouvelle concession, qui court de 2016 à 2031, représente un chiffre d’affaires de 2 milliards d’euros. Cette concession comprend déjà le transport transfrontalier: il existe une liaison entre Aachen, Heerlen et Maastricht. La concession prévoit que le matériel ferroviaire qui sera acheté dans le futur doit pouvoir circuler à la fois aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne.

L’orateur souligne qu’une ambition ne peut être réalisée que si les démarches nécessaires sont effectuées, ce que la province de Limbourg a fait dans le cadre de cette concession.

La réalisation de voies de chemin de fer n’est pas un but en soi. C’est un moyen pour relier entre eux les gens, les pays et les économies. Les frontières ne servent pas à séparer mais à relier.

Il est important de ne pas se limiter à la province de Limbourg. Il faut garder à l’esprit la dimension européenne. Le potentiel est énorme. Du côté des Pays-Bas, la province de Limbourg jouxte Randstad, qui compte 7,1 million d’habitants et 3,8 millions de travailleurs. Du côté allemand, il existe une école supérieure technique qui compte 36 000 étudiants et où 2 milliards d’euros sont investis dans la technologie de pointe. Les échanges d’étudiants

uitwisseling tussen Duitsland en Nederland. Ook aan Vlaamse zijde is er de universiteit Leuven met 40 000 studenten. Het is dan ook belangrijk om economieën met elkaar te verbinden.

In deze regio ontbreken vier schakels om treinverbindingen op Europees niveau tot stand te brengen. Het gaat hier over het ontbreken van een intercityverbinding op het traject Weert – Antwerpen. Een ander ontbrekende verbinding is die van Eindhoven naar Venlo en naar het Duitse achterland toe. Hiervoor moet 12 kilometer spoor verdubbeld worden. De verbinding Eindhoven – Keulen is de derde ontbrekende schakel. Ten slotte is er nog de verbinding tussen Maastricht en Luik. Er rijdt hier nu een trein om het uur. Het is de ambitie van Limburg om dit op te drijven tot om het half uur. Het is er de provincie Limburg om te doen om een verknoping te krijgen op Europees niveau om dan aansluiting te krijgen op het hoge snelheidsnet in Europa.

De provincie Limburg beperkt zich niet tot ambities maar gaat over tot daden middels de concessie die in 2016 aanvangt en de investering van 200 miljoen euro in de komende vijf jaar in de spoorweginfrastructuur om deze vier door de provincie Limburg essentieel geachte verbindingen tot stand te brengen. Dit bedrag komt voor een groot deel uit het eigen vermogen van de provincie. Deze plannen zijn niet uitzonderlijk als men bedenkt dat de provinciegrens voor 65 % grenst aan het buitenland. De ontbrekende schakels zijn te wijten aan de verschillende politieke systemen en structuren. Maar dit is geen reden om bij de pakken te blijven zitten.

Wat levert het op? De spreker legt uit dat de eerste aanbesteding in 2006 heeft aangetoond dat met hetzelfde budget een verhoging van het aanbod met 50 % tot stand is gekomen wat geleid heeft tot 40 % meer reizigers. Terwijl in de samenleving pas bij voldoende vraag in een aanbod wordt voorzien, toont dit bijzonder fenomeen in Limburg aan dat bij het openbaar vervoer het precies omgekeerd werkt: een groter aanbod leidt tot meer reizigers.

Op Europees vlak werd een subsidieaanvraag ingediend in TEN-t. Het betreft een aanvraag om

sont nombreux entre l'Allemagne et les Pays-Bas. Du côté de la Flandre aussi, il y a l'université de Louvain et ses 40 000 étudiants. Il est dès lors important de relier entre elles des économies.

Il manque dans cette région quatre maillons pour réaliser des liaisons ferroviaires au niveau européen. Ainsi, il n'y a pas de liaison intercity sur le trajet Weert-Anvers. Il manque aussi une liaison entre Eindhoven et Venlo vers l'arrière-pays allemand. Pour la réaliser, il faut doubler 12 km de voies. La liaison Eindhoven-Cologne est le troisième chaînon manquant. Enfin, il reste la liaison entre Maastricht et Liège. Un train circule actuellement toutes les heures. Le Limbourg souhaite porter cette fréquence à un train toutes les demi-heures. La province de Limbourg veut relier les réseaux entre eux pour ensuite avoir accès au réseau européen de trains à grande vitesse.

La province de Limbourg ne se borne pas à avoir des ambitions; elle agit par le biais de la concession qui prendra cours en 2016 et de l'investissement de 200 millions d'euros dans les cinq ans à venir dans l'infrastructure ferroviaire afin de réaliser ces quatre liaisons considérées comme essentielles pour la province de Limbourg. Ce montant proviendra en grande partie des moyens de la province elle-même. Ces projets ne sont pas exceptionnels si l'on garde à l'esprit que les limites de la province sont constituées à 65 % de frontières avec l'étranger. Les chaînons manquants résultent des différences entre les systèmes politiques et les structures. Mais ce n'est pas une raison pour rester les bras ballants.

Quel est le résultat de tout cela? L'orateur indique que la première adjudication en 2006 à montré qu'avec le même budget, l'offre a été accrue de 50 %, ce qui a amené à 40 % de voyageurs supplémentaires. Alors que dans la société on a tendance à n'accroître l'offre qu'en fonction de la demande, ce phénomène spécifique au Limbourg démontre qu'en matière de transport public, le processus est inversé: une offre accrue se traduit par davantage de voyageurs.

Au niveau européen, une demande de subsides a été faite dans le cadre des Ten-t pour permettre

feitelijk onderzoek uit te voeren. Er wordt ook aandacht besteed aan efficiënte kaartverkoopmachines.

Tussen de Nederlandse en de Duitse regering is er een overeenkomst om de grensoverschrijdende ontbrekende schakels weg te werken. Wat België betreft, zijn de besprekingen hangende. Samenwerking met de federale en de Vlaamse en Waalse overheden is noodzakelijk.

De spreker is ervan overtuigd dat de spooragenda de partijpolitieke agenda's overschrijdt omdat het hier gaat over verbindingen tussen landen, personen en economieën.

B. Gedachtewisseling

a. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Erik Meijer merkt op dat eertijds bij grensoverschrijdend treinverkeer een bijkomende heffing diende betaald te worden. In hoeverre is dit nog steeds van toepassing en belemmert dit het verbeteren van het grensoverschrijdend treinverkeer?

De spreker wenst voorts te vernemen of met ingang van december 2016 wordt overwogen om de treinen die eindigen in Essen door te trekken naar Roosendaal?

De heer Jef Van den Bergh stelt vast dat de twee spoorwegmaatschappijen eerder de klemtoon leggen op de moeilijkheden terwijl de Nederlandse gedeputeerde de nadruk legt op wat er zou kunnen en moeten zijn.

Er moet inderdaad rekening worden gehouden met de bestaande hindernissen doch dit mag de toekomstvisie van de spoorwegen niet in de weg staan. En dit mist de spreker in het betoog van NS en de NMBS. Hij is de visie van de heer van der Broeck om landen, personen en economieën te verbinden, genegen.

Het voorbeeld van de nieuwe Desiro-treinstellen van Duitse makelij die niet uitgerust zijn om over de grens te sporen, getuigt van dit gebrek aan toekomstvisie.

de procéder à une étude factuelle. L'attention se porte également sur l'efficacité des distributeurs de billets.

Les gouvernements néerlandais et allemands se sont mis d'accord pour résoudre la question des chaînons transfrontaliers manquants. Avec la Belgique, les négociations sont pendantes. Une coopération avec les autorités fédérale, flamande et wallonne est nécessaire.

L'orateur est convaincu que l'agenda ferroviaire dépasse les agendas politique parce qu'il s'agit ici de liaison entre pays, personnes et économies.

B. Échange de vues

a. Questions et observations des membres

M. Eric Meijer fait observer que, par le passé, un supplément devait être acquitté pour le transport ferroviaire transfrontalier. Dans quelle mesure est-ce toujours le cas et s'agit-il là d'une entrave à l'amélioration des transports ferroviaires transfrontaliers?

L'orateur demande également si, à partir de décembre 2016, il est envisagé de prolonger vers Roosendaal les trains qui s'arrêtent actuellement à Essen.

M. Jef Van den Bergh constate que les deux sociétés de chemin de fer mettent plutôt l'accent sur les difficultés alors que le député provincial néerlandais souligne ce qui devrait et pourrait être réalisé.

Il doit en effet être tenu compte des difficultés existantes mais cela ne doit pas entraver la vision d'avenir des chemin de fer. Et c'est un aspect que l'orateur n'a pas retrouvé aux NS ni à la SNCB. Il partage la vision de M. van den Broeck qui veut relier les pays, les personnes et les économies.

L'exemple des nouveaux trains Desiro de fabrication allemande, qui ne sont pas équipés pour traverser la frontière, illustre ce manque de vision d'avenir.

Het lid merkt op dat ondanks het feit dat inzake tarifiering er inderdaad vooruitgang werd geboekt er bijvoorbeeld op de parking van het station van Essen veel auto's met Nederlands nummerplaat geparkeerd staan. De grenzen die op de wegen al lang zijn afgeschaft, blijven bestaan op het spoor.

Op welke manier is er wat de NMBS betreft nog verbetering betreffende tarifiering mogelijk?

NS hecht veel belang aan het grensoverschrijdend verkeer doch ook hier ontbreekt een toekomstvisie. En wat met het traject Breda – Eindhoven?

Het lid wenst meer duiding te bekomen over de omvang van het budget dat de Nederlandse provincie Limburg inzake het spoorwegverkeer zal investeren.

De heer Van den Bergh vraagt of een treinreiziger vandaag hetzelfde betaalt wanneer hij vanuit Kalmthout naar een station 20 kilometer over de grens richting zuidwaarts dan wel noordwaarts spoort? Waarom dit verschil?

Voor het traject naar Roosendaal pleit hij voor het gebruik van dubbeldekkers.

Het is noodzakelijk om het potentieel te bestuderen. Het is maatschappelijk immers niet verantwoord om treinen te laten rijden tegen kostprijzen die de pan uitswingen.

Hoe staat het ten slotte met de IJzeren Rijn?

De heer André Postema wenst van de genodigden te vernemen wat in het bijzonder moet gebeuren om die grensoverschrijdende treinverbindingen te verbeteren.

De heer Vincent Van Quickenborne merkt op dat vanuit Kortrijk naar Frankrijk toe dezelfde problematiek leeft.

De euregio wint aan economisch potentieel. Er zouden echter nog geen vervoersabonnementen bestaan. Is dit correct?

Zijn er plannen om een snellere verbinding Luik – Maastricht tot stand te brengen?

L'orateur observe que, bien que les progrès aient effectivement été réalisés sur le plan de la tarification, les voitures munies d'une plaque néerlandaise sont nombreuses sur le parking de la gare d'Essen. Les frontières qui ont été supprimées depuis belle lurette sur la route existent toujours pour le train.

Comment la SNCB pourrait-elle encore améliorer la tarification?

Les NS attachent une grande importance au transport transfrontalier mais, là encore, il n'y a pas de vision d'avenir. Et qu'en est-il du trajet entre Breda et Eindhoven?

Le membre souhaite obtenir des précisions sur l'importance du budget que la province néerlandaise de Limbourg investira dans le train.

M. Van den Bergh demande si, à ce jour, un voyageur paye le même tarif selon qu'il se rende depuis Kalmthout dans une gare située à 20 km au-delà de la frontière vers le sud ou vers le Nord. Pourquoi cette différence?

Il préconise l'utilisation de trains à deux étages sur le trajet vers Roosendaal.

Il faut étudier le potentiel existant. Sur le plan sociétal, il n'est en effet pas justifié de faire circuler des trains dont les coûts sont exorbitants.

Enfin, qu'en est-il du Rhin de fer?

M. Postema demande que les invités indiquent ce qu'il y a lieu de faire pour améliorer les liaisons ferroviaires transfrontalières.

M. Vincent Van Quickenborne observe que le problème est similaire entre Courtrai et la France.

Le potentiel économique de l'euregio se développe. Il n'existerait toutefois par encore d'abonnements de transport. Est-ce exact?

Existe-t-il des projets tendant à réaliser une liaison plus rapide entre Liège et Maastricht?

b. Antwoorden

De heer *Philippe Bulinckx*, vertegenwoordiger van de NMBS, antwoordt dat de NMBS sinds 1 februari 2013 haar grensoverschrijdend aanbod volledig gewijzigd heeft, waarbij de toeslag voor de grensovergang werd afgeschaft. Een gamma van producten werd gecreëerd van om het even welk station of onbewaakte stopplaats in België met bestemming Roosendaal en omgekeerd. Dit gamma is gebaseerd op de binnenlandse producten. De prijszetting bestaat uit de Belgische kilometerprijs plus een forfait voor het gebruik op het Nederlandse net, in samenspraak met NS. Er werden ook ticket verkoopautomaten geplaatst.

Wat het lange afstandsverkeer betreft, zijn er geen staatsondersteunde financiën voorhanden. De NMBS oordeelt daarom op basis van het zuiver *business case* logica: wenselijkheid, maakbaarheid en betaalbaarheid.

Er wordt gewerkt aan de problematiek van de parkings aan de grensstations.

Wat de verbinding Breda-Eindhoven betreft, zijn er in de nasleep van het Fyra-debâcle samenwerkingsafspraken afgesloten tussen de NMBS, NS en de Nederlandse Staat. Verscheidene opties worden bestudeerd doch altijd binnen hetzelfde kader met enerzijds een aanbod van hoge snelheidstreinen met hoog comfort en overeenkomstige prijs en anderzijds een aanbod van een meer democratische trein die zou rijden op de as, in een eerste fase, Brussel – Roosendaal en dan verder. De in december 2016 operationele verbinding lijn 4 (Antwerpen – Noorderkempen) kan dan met Breda worden verbonden. Dit zal in het vervoersplan 2017 aan bod komen.

Er wordt voortgewerkt aan de tarifiering opdat deze voor eenieder toegankelijk is en de toeristische sector ook zijn gading in het gamma vindt.

Wat de totale mobiliteit tussen België en Nederland betreft, kan vastgesteld worden dat het grote volume van vervoersverkeer zich bevindt op de hoofdassen zoals Antwerpen – Amsterdam. Er wordt geluisterd naar de klant en in het kader hiervan worden zo nodig de afspraken tussen NS,

b. Réponses

M. Philippe Bulinckx, représentant de la SNCB, répond que depuis le 1er février 2013, la SNCB a fondamentalement modifié son offre transfrontalière et a supprimé le supplément pour la traversée de la frontière. Une gamme de produits a été créée pour permettre de rejoindre Roosendaal depuis n'importe quel gare ou arrêt non gardé en Belgique et inversement. Cette gamme est fondée sur les produits intérieurs. Le prix est calculé en fonction du prix au kilomètre en Belgique, majoré d'un forfait pour l'utilisation du réseau néerlandais, en accord avec les NS. Des distributeurs automatiques de billets ont également été installés.

En ce qui concerne les trajets à longue distance, aucun financement public n'est disponible. C'est pourquoi la SNCB se fonde sur la logique de *business case* pure: opportunité, faisabilité et payabilité.

On s'efforce de résoudre le problème des parkings dans les gares frontalières.

En ce qui concerne la liaison Breda-Eindhoven, des accords de coopération ont été conclus entre la SNCB, les NS et l'État néerlandais, dans la foulée de la débâcle du train Fyra. Diverses options sont étudiées, mais toujours dans le même cadre avec, d'une part, une offre de trains à grande vitesse au confort élevé et au prix correspondant et, d'autre part, une offre de trains plus démocratiques qui circuleraient dans une première phase sur l'axe Bruxelles-Roosendaal et au-delà. La ligne 4 (Anvers-Noorderkempen) pourra alors être reliée à Breda. Ce sera une réalité dans le plan de transport 2017.

On travaille toujours sur la tarification afin qu'elle soit accessible à chacun et que le secteur du tourisme puisse, lui aussi, trouver dans la gamme ce qui lui convient.

En ce qui concerne la mobilité entre la Belgique et les Pays-Bas, on peut constater que l'essentiel du volume du transport se situe sur les axes majeurs, comme Anvers-Amsterdam. On est à l'écoute du client et, dans ce cadre, les accords entre les NS, la SNCB et l'État seront aménagés

NMBS en de Staat bijgeschaafd. NS en NMBS maken daarbij gebruik van diverse onderzoeksbureaus waaronder Intraplan die de mobiliteit van de komende jaren tussen België en Nederland in kaart brengt.

De NMBS werkt graag mee aan de ontwikkeling van de euregio. De 3 eerder aangehaalde criteria worden ook door Infrabel gehanteerd. Er moet dus wel potentieel zijn en dit moet bestudeerd worden.

Wat de vragen van de heer Van Quickenborne betreft, beaamt hij dat de regio's met dezelfde problemen te kampen hebben bij grensoverschrijdingen.

Het traject Luik – Maastricht is, in tegenstelling tot vroeger, vandaag een bescheiden traject.

Ook hier moet het potentieel nagegaan worden vooraleer een aanbod wordt gedaan. Onderzoek moet worden gedaan naar de kostendekkingsgraad. De spreker is ervan overtuigd dat als er potentieel is, ook Infrabel op de boot zal springen.

Wat de vraag van de heer Meijer betreft over het doortrekken van de treinen van Essen naar Roosendaal, antwoordt de heer Bulinckx dat dit voorwerp van studie uitmaakt. Ook hier zijn de *business case* criteria van toepassing. Er moeten een aantal praktische, reglementaire en financiële kwesties worden opgelost. De spreker gelooft weliswaar in het welslagen van dit project maar niet voor 2016.

De heer Jeroen Alting van Geusau, regiodirecteur Zuid (NS), stipt aan dat bij NS verlieslatende trajecten gecompenseerd worden door winstgevende trajecten. Alles komt dus in de grote pot terecht. Er wordt *business case* gedacht teneinde het bedrijf gezond te houden.

Zowel België als Nederland kennen het systeem van een gereguleerd tarief. In Nederland wordt het binnen de concessies afgesproken. Het Nederlandse tariefsysteem is anders dan het binnenlandse tariefsysteem in België. Bij korte afstanden over de grens heeft men met deze verschillende tariefsystemen te maken wat maakt dat men in Nederland iets meer betaalt dan in België.

si nécessaire. Les NS et la SNCB recourent à cet effet au service de différents bureaux d'études, dont Intraplan qui trace la carte la mobilité entre la Belgique et les Pays-Bas pour les années à venir.

La SNCB collabore volontiers au développement de l'Eurégion. Infrabel se fonde également sur les trois critères cités précédemment. Il doit donc y avoir un potentiel et celui-ci doit être étudié.

En réponse aux questions de M. Van Quickenborne, l'orateur confirme que les régions sont confrontées au même problème concernant la traversée des frontières.

Le trajet Liège-Maastricht est aujourd'hui un trajet modeste, à l'inverse de ce qu'il était par le passé.

Là encore, il faudra examiner le potentiel avant de formuler une offre. Il faut étudier le degré d'auto-suffisance. L'orateur est convaincu que s'il existe un potentiel, Infrabel réagira positivement.

Concernant la question de M. Meijer sur le prolongement des trains d'Essen vers Roosendaal, M. Bulinckx répond qu'une étude est en cours. Là encore, les critères du *business case* sont d'application. Il convient de résoudre un certain nombre de problèmes pratiques, réglementaires et financiers. L'orateur est certes convaincu de la réussite de ce projet mais pas avant 2016.

M. Jeroen Alting van Geusau, directeur régional sud (NS), indique qu'aux NS, les pertes enregistrées sur certains trajets sont compensées par les gains réalisés sur d'autres. Tout se retrouve donc dans un grand pot. On s'appuie sur le *business case* pour préserver la santé de l'entreprise.

La Belgique comme les Pays-Bas connaissent le système du tarif réduit. Aux Pays-Bas, ce tarif est convenu dans le cadre des concessions. Le système tarifaire néerlandais diffère du système tarifaire intérieur belge. Dans le cas de trajets transfrontaliers courts, on est confronté à ces différents systèmes tarifaires, ce qui explique pourquoi on paye un peu plus aux Pays-Bas qu'en Belgique.

De spreker verduidelijkt dat een trein die over de grens kan rijden meer kost dan een binnenlandse trein. Bij de bestelling van nieuwe treinen, zowel voor stoptreinen als voor intercitytreinen, wordt wel met een modulair systeem gewerkt opdat binnen die bestelling ruimte is voor grensoverschrijdende treinen.

NS heeft de ambitie, en dit staat als dusdanig ook geschreven in de ontwikkelingsagenda, om het vervoer over de grenzen te verbeteren en met name de langere trajecten. Er worden prioriteiten gesteld zoals de verbinding van Breda vanuit de Randstad naar Antwerpen en Brussel. Uiteindelijk heeft men ervoor gekozen om de huidige Beneluxtrein die over Roosendaal rijdt, over het HSL te laten rijden via Breda in een uurfrequentie.

Eindhoven wordt verbonden via een goede overstapdienst verder België in.

Een belangrijke lijn is die over Roosendaal. Zonder Beneluxtrein is er alleen een stoptrein tussen Antwerpen en Roosendaal. Samen met de NMBS wordt gekeken naar de verbetering van die lijn. Er zijn enkele technische uitdagingen.

Het traject Maastricht-Luik is nu een uurdienst. Gedurende het afgelopen jaar werd ook daar samen met de provincie, in het kader van de aanbestedingsprocedure, en met de NMBS veel overleg gepleegd. Als er vraag naar is, zal de NS aan een dergelijk traject met hogere frequentie meewerken. De kwestie is wel of het kostendekkend is. Mocht dit niet het geval zijn dan moet gekeken worden hoe dit gecompenseerd kan worden. NS benadrukt wel dat zij aan dit project willen meewerken ongeacht of zijzelf, de NMBS of de nieuwe regionale Limburgse vervoerder dit traject rijdt, zolang de kwaliteit en de frequentie maar naar omhoog kan. Hetzelfde geldt ook voor het traject Weert – Hamont – Antwerpen dat officieel buiten het concessiegebied van NS valt. Dit project ligt echter moeilijker omdat het nu beperkt is tot het goederenverkeer. Het gaat hier dus wel om gezamenlijke projecten.

L'orateur précise qu'un train qui peut traverser la frontière coûte plus cher qu'un train intérieur. Lors de l'acquisition de nouveaux trains, tant pour les omnibus que pour les trains intercity, on travaille sur la base d'un système modulaire de manière à ménager dans la commande une marge pour des trains transfrontaliers.

Les NS ont l'ambition, traduite dans l'agenda de développement, d'améliorer le transport transfrontalier et notamment les trajets de longue distance. Des priorités sont définies, comme la liaison de Breda depuis Randstad vers Anvers et Bruxelles. Enfin, il a été décidé de faire circuler l'actuel train Benelux, qui passe par Roosendaal, sur la ligne à grande vitesse via Breda, à raison d'un par heure.

Eindhoven est reliée par un bon service de correspondance vers la Belgique.

La ligne qui passe par Roosendaal est importante. Sans le train Benelux, il n'y a qu'un omnibus entre Anvers et Roosendaal. L'amélioration de cette ligne est envisagée avec la SNCB. Il y a quelques défis techniques à relever.

La fréquence sur le trajet Maastricht-Liège est actuellement d'un train par heure. Au cours de l'année écoulée, une concertation a été menée avec les provinces, dans le cadre de la procédure d'adjudication, et avec la SNCB. S'il y a une demande, les NS apporteront leur concours à la mise en place d'une telle ligne, avec une fréquence accrue. La question est de savoir si cette ligne permettra de couvrir ses coûts. Si tel n'était pas le cas, il faudrait voir comment compenser les pertes. Les NS précisent qu'ils souhaitent collaborer à ce projet – que ce trajet soit pris en charge par eux-mêmes, la SNCB ou le nouveau transporteur régional limbourgeois – pour autant que la qualité et la fréquence puissent être améliorées. Il en va de même pour le trajet Weert-Hamont qui n'entre officiellement pas dans le domaine de concession des NS. Il s'agit toutefois d'un projet plus difficile à réaliser dans la mesure où il est actuellement cantonné au transport de marchandises. Il s'agit donc bien ici de projets communs.

De heer P.F.C.W. (Patrick) van der Broek, gedeputeerde, provincie Limburg, Nederland, antwoordt dat Nederlands Limburg de afgelopen drie jaar uit het eigen budget van anderhalf miljard euro, geld heeft vrijgemaakt om investeringsbeslissingen te nemen van Roermond tot Nijmegen wat neerkomt op 90 kilometer elektrificatie, een project waarover al 30 jaar gepraat werd. Dit traject kan ook verlengd worden naar Luik toe. Dit project gaat over het realiseren van ambities door het aanleggen van sporen en elektrificatie.

Over de verbinding tussen Nederland en België en in het bijzonder het traject tussen Weert en Antwerpen gaat het aan Nederlandse zijde over 8 kilometer elektrificatie en een paar spoorwegovergangen. Aan Belgische zijde gaat het over 23 kilometer elektrificatie. Wat de kosten betreft, wordt als vuistregel gehanteerd dat 1 kilometer elektrificeren, 1 miljoen euro kost. De provincie Limburg is bereid om dit te investeren.

Eens de elektrificatie er is, is er tijd genoeg om te werken aan de taalbarrières, de tarifiering en andere problemen.

De tijd van onderzoeken te voeren, is voorbij. De heer van der Broeck herinnert de commissie aan het feit dat Nederlands Limburg dat vanaf 2006 bevoegd is voor het eigen regionaal vervoer met eenzelfde budget een stijging van het aanbod met 50 % heeft kunnen bewerkstellingen dat geleid heeft tot een passagierstoename van 40 %. Dit komt omdat gewerkt wordt met marktwerking en andere. De provincie Limburg is bereid om over de grens te investeren in infrastructuur en hoge exploitatie. Hij roept de politici op om hun verantwoordelijkheid te nemen en duidelijk standpunt in te nemen.

Wat de IJzeren Rijn betreft, antwoordt de spreker dat dit in de provincie Nederlands Limburg op behoorlijk wat weerstand stuit. De vraag is of de Duitse, Nederlandse, Belgische en Vlaamse regeringen in de nodige budgetten hebben voorzien voor de aanleg van dit traject.

M. P. F. C. W. (Patrick) van der Broeck, député, province de Limbourg, répond qu'au cours des trois dernières années, le Limbourg néerlandais a dégagé sur son budget propre, qui se monte à un milliard et demi d'euros, des fonds pour prendre des décisions relatives à des investissements de Roermond à Nimègue. Ce projet, dont il est question depuis 30 ans, requiert une électrification sur 90 km. Le trajet peut également être prolongé jusqu'à Liège. Ce projet porte sur la réalisation des ambitions relatives à l'aménagement de voies et à l'électrification.

Concernant la liaison entre les Pays-Bas et la Belgique, et plus particulièrement le trajet entre Weert et Anvers, il s'agit de procéder du côté néerlandais à 8 km d'électrification et de réaliser un certain nombre de passages à niveau. Du côté belge, il s'agit de 23 km d'électrification. En ce qui concerne les coûts, on se fonde sur le chiffre de 1 million d'euros par kilomètre d'électrification. La province de Limbourg est disposée à réaliser cet investissement.

Une fois l'électrification réalisée, il y aura suffisamment de temps pour s'occuper des barrières linguistiques, de la tarification et des autres problèmes.

Le temps des études est passé. M. van der Broeck rappelle à la commission que le Limbourg néerlandais, qui est compétent pour son propre transport régional depuis 2006, a réussi, avec le même budget, à accroître l'offre de 50 %, ce qui a conduit à une augmentation du nombre de passagers de 40 %. Cela s'explique par le fait que l'on se fonde sur le fonctionnement du marché, etc. La province de Limbourg est disposée à investir au-delà de la frontière dans des infrastructures et une exploitation intense. Il appelle les hommes et les femmes politiques à prendre leurs responsabilités et à adopter des points de vue clairs.

En ce qui concerne le Rhin de fer, l'orateur répond que, dans la province néerlandaise de Limbourg, le projet se heurte à pas mal de résistance. La question est de savoir si les gouvernements allemand, néerlandais, belge et flamands ont prévu les budgets nécessaires pour l'aménagement de ce trajet.

*
* * *

Een voorstel van aanbeveling betreffende de opmaak van een Benelux railagenda werd besproken en aangenomen werd door de verenigde commissies (zie DOC 866/2).

De rapporteur,

De voorzitters,

André POSTEMA

Willem DRAPS
Joost TAVERNE

*
* * *

Une proposition de recommandation relative à la confection d'un agenda ferroviaire Benelux a été discutée et adoptée par les commissions réunies (voir DOC 866/2).

Le rapporteur,

Les présidents,

André POSTEMA

Willem DRAPS
Joost TAVERNE