

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

13 juni 2015

AANBEVELING

**teneinde te komen tot de opmaak van een
Benelux railagenda**

*(eenparig aangenomen ter
plenaire vergadering van 13 juni 2015)*

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

13 juin 2015

RECOMMANDATION

**en vue de la confection d'un agenda
ferroviaire Benelux**

*(adoptée à l'unanimité en
séance plénière du 13 juin 2015)*

De Assemblée,

gelet op

— het van start gaan op 18 mei 2015 in Nederland van de openbare verhoren in het kader van de parlementaire enquête naar het Fyra-debacle;

Het ambitieuze project om de intercityverbinding tussen Amsterdam en Brussel sneller, frequenter en betrouwbaarder te maken dat begin 2013 definitief gestrand is. Fyra heeft slechts 40 dagen gereden, met enorme financiële en reputatieschade voor de betrokken vervoersbedrijven tot gevolg.

— het feit dat de problematiek van het grensoverschrijdend verkeer per spoor tussen de drie Benelux-landen de geesten reeds lange tijd beroert;

In 1859 reed de eerste trein tussen Luxemburg en België via Kleinbettingen. In 1867 reed de eerste trein tussen Eindhoven en Turnhout. Vanaf die tijd is het treinvervoer binnen de landen van de Benelux er flink op vooruitgegaan.

Echter, tussen de landen zijn de mogelijkheden om per trein de grens over te gaan sterk achtergebleven. Hield dit in eerste instantie nog verband met grensproblemen (douane, per land afgescheiden economieën en arbeidsmarkten), in de tweede helft van de 20e eeuw is door de opkomst van de auto en bus een mobiliteitsverandering opgetreden die het treinverkeer op het tweede plan bracht. Toch blijft het personenvervoer per spoor een onmisbare transportmodaliteit, waar in termen van het binnenlandse vervoer de snelheid en servicegraad nog steeds een stijgende lijn vertoont.

Gesteld kan worden dat het grensoverschrijdend treinvervoer hier sterk bij is achtergebleven. En daar waar wel pogingen worden gedaan om hier middels een grote sprong voorwaarts verandering in aan te brengen, zoals bij de vroegere Maastricht-Brussel Express en de al genoemde Fyra, blijken partijen niet in staat om tot het gewenste resultaat voor de reiziger te komen.

L'Assemblée,

vu

— les auditions publiques du 18 mai 2015 aux Pays-Bas, dans le cadre de l'enquête parlementaire sur la débâcle du train Fyra;

L'ambitieux projet consistant à rendre la liaison intercity entre Amsterdam en Bruxelles plus rapide, plus fréquente, et plus fiable a définitivement échoué début 2013. Le Fyra n'aura circulé que 40 jours, générant pour les entreprises de transport concernées un dommage énorme en termes de finances et de réputation.

— le fait que le problème du transport ferroviaire transfrontalier entre les trois pays du Benelux agite les esprits depuis très longtemps;

Le premier train entre le Luxembourg et la Belgique a circulé dès 1859 via Kleinbettingen. En 1867, le premier train a relié Eindhoven et Turnhout. Depuis cette époque, le transport ferroviaire dans les pays du Benelux a bien progressé.

Entre les pays toutefois, les possibilités de traverser la frontière en train sont restées souvent sources de difficultés. Si, dans un premier temps, cette situation restait liée à des contraintes liées aux frontières (douanes, économies et marchés du travail cloisonnés pour chaque pays), le transport ferroviaire a été relégué au second plan dans le courant de la deuxième moitié du XXe siècle en raison d'un changement intervenu dans le domaine de la mobilité, avec l'avènement de l'automobile et de l'autobus. Néanmoins, le transport ferroviaire de personnes reste un mode de transport indispensable qui, en ce qui concerne le trafic intérieur, connaît toujours en termes de rapidité et de niveau de service un évolution ascendante.

L'on peut dire qu'à cet égard, le transport ferroviaire transfrontalier accuse un important retard. Et là où des tentatives ont été faites pour changer la situation par un important pas en avant, comme la défunte liaison IC directe Maastricht-Bruxelles et le Fyra précité, les parties en présence ne s'avèrent pas être en mesure d'obtenir le résultat souhaité pour les voyageurs.

vaststellend dat

— uit diverse onderzoeksrapporten alsook uit de hoorzitting die de verenigde commissies Financiën en Mobiliteit & Grensoverschrijdende Samenwerking op 6 maart 2015 hebben georganiseerd, steeds dezelfde hindernissen naar voren komen die een adequaat grens-overschrijdend treinverkeer tussen de landen bemoeilijken;

Dit zijn de verschillen in infrastructuur (voltage-systemen, links-rechtsproblematiek, signalisatie, enz.), rijdend materieel (profiel, instaphoogtes), veiligheidsvoorschriften, tariefverschillen en taalvereisten voor het personeel.

— er vaak de indruk bestaat dat grensoverschrijdend treinvervoer niet kosten-dekkend zou zijn of kunnen worden;

Het opvallende hieraan is echter dat deze problemen zich reeds vele decennia voordoen, zonder dat er gewerkt wordt aan een systematische oplossing hiervan. Kennelijk ontbreekt bij de nationale overheden alsook bij de nationale vervoerders het urgentiegevoel en de ambitie om hier daadwerkelijk mee aan de slag te gaan. De reiziger van de Benelux is hiervan de dupe.

— de Benelux-samenwerking bij uitstek één van verbindingen is;

Het personenvervoer per trein mag hierin niet ontbreken. Niet alleen is het noodzakelijk treinreizigers een adequate verbinding te bieden, om zich op deze wijze zonder belemmeringen tussen de drie landen te begeven. Het is ook van belang omdat juist in grensgebieden een belangrijke impuls aan de regionale economie kan worden geboden door vervoersnetwerken aan elkaar te verbinden.

— ervaringen uit de aanbesteding van regionale vervoersconcessies leren dat er niet zelden veel meer mogelijk is dan doorgaans verondersteld;

Een voorbeeld hiervan betreft de provincie (Nederlands) Limburg, dat de bevoegde autoriteit is voor bus- en tramlijnen alsook de regionale trein-

constatant que

— divers rapports d'enquête ainsi que l'audition organisée par les commissions jointes des Finances et de la Mobilité & de la Coopération transfrontalière le 6 mars 2015 ont montré que ce sont toujours les mêmes obstacles qui entravent un trafic transfrontalier adéquat entre les pays;

Il s'agit des différences en matière d'infrastructure (tension du courant de traction, circulation à gauche ou à droite, signalisation, etc.), de matériel roulant (gabarit, hauteur d'accès), de prescriptions de sécurité, de différences de tarif et d'exigences linguistiques pour le personnel.

— le sentiment prévaut souvent que le transport ferroviaire transfrontalier ne couvrirait pas les dépenses ni ne permettrait de le faire dans l'avenir;

Il est frappant de constater à ce propos que ces problèmes persistent depuis de nombreuses décennies, sans qu'une solution systématique soit recherchée. Manifestement, le sentiment d'urgence et l'ambition d'agir véritablement n'anime pas les autorités nationales ni les transporteurs nationaux. Les voyageurs du Benelux sont les victimes de cette situation.

— par définition, la coopération Benelux est une coopération de communications;

Le transport ferroviaire de personnes ne peut en être absent. Il est indispensable d'offrir aux usagers du train une liaison adéquate pour leur permettre de circuler sans entraves entre les trois pays. C'est important aussi parce que c'est précisément dans les régions frontalières qu'une impulsion importante peut être donnée à l'économie régionale en reliant les réseaux de transport entre eux.

— l'expérience acquise au niveau de l'attribution de concessions de transport régionales nous apprend que souvent, il est possible de faire bien plus qu'on ne le pense généralement;

Un exemple concerne la province néerlandaise du Limbourg qui est l'autorité compétente pour les lignes de bus et de tram ainsi que pour les services

diensten in de provincie. De aanbesteding van de Limburgse ov-concessie in 2006 heeft aangetoond dat met hetzelfde budget op de zogenaamde Heuvellandlijn tussen Maastricht, Heerlen en Kerkrade een verhoging van het vervoersaanbod met 50 % tot stand is gebracht, welke op zijn beurt heeft geleid tot 40 % meer reizigers. Een groter aanbod kan wel degelijk tot meer reizigers leiden.

De recente aanbesteding van de nieuwe concessie, die loopt van 2016 tot 2031 en een omzet heeft van 2 miljard euro, zal deze beweging verder bestendigen. Het staat nu reeds vast dat het vervoersaanbod wederom een grote kwaliteitsimpuls zal krijgen. In de concessie wordt reeds grensoverschrijdend gereden (de verbinding Aachen-Heerlen-Maastricht); het is tevens de ambitie om op het traject Maastricht-Luik tot een halfuursverbinding te komen die ook nog eens een sterk verkorte reistijd zal kennen.

— ook andere studies en ervaringen aantonen dat de verbetering van het grensoverschrijdend treinverkeer juist wel tot de gewenste effecten leidt;

Zoals eerder gesteld gaat het daarbij niet alleen om de directe invloed op de reizigers — hoe belangrijk ook — maar evenzeer om het ontsluiten en verbinden van economische regio's.

verzoekt de regeringen

— te bewerkstelligen dat er druk op CFL, NMBS en NS wordt uitgeoefend om daadwerkelijk ernst te maken met grensoverschrijdende verbindingen en op alle bestaande spoorverbindingen tussen de landen door samenwerking tussen de nationale vervoerders, desgewenst aangevuld met regionale vervoerders, aan beide zijden van de grens aantrekkelijke treinverbindingen te realiseren;

— te komen tot de opmaak van een Benelux railagenda;

Deze agenda dient een aantal concrete initiatieven te bevatten om de oostelijke en westelijke

de train régionaux dans la province. L'attribution, en 2006, de la concession de transport en commun au Limbourg a montré qu'avec le même budget une augmentation de 50 % de l'offre de transport a pu être réalisée sur la ligne du Heuvelland entre Maastricht, Heerlen et Kerkrade et que cet accroissement a induit à son tour une hausse de 40 % du nombre de voyageurs. Une offre accrue peut se traduire par un plus grand nombre d'usagers.

La récente attribution de la nouvelle concession, qui court de 2016 à 2031 et dont le chiffre d'affaire est de 2 milliards d'euros, pérennisera encore ce mouvement. Il est d'ores et déjà certain que l'offre de transport bénéficiera une fois encore d'une grande impulsion sur le plan de la qualité. La concession comprend déjà des trajets transfrontaliers (la liaison Aachen-Heerlen-Maastricht); l'ambition est d'en arriver à une liaison toutes les demi-heures sur le trajet Maastricht-Liège, pour lequel le temps de parcours sera encore fortement réduit.

— d'autres études et fruits d'expériences encore montrent que l'amélioration du le trafic ferroviaire transfrontalier produit précisément les effets désirés;

Ainsi qu'il a été dit précédemment, il ne s'agit pas seulement à cet égard de l'effet direct sur les usagers — même s'il est très important — mais encore du désenclavement de régions économiques et des liaisons avec celles-ci.

demande aux gouvernements

— de prendre les mesures nécessaires pour inciter les CFL, SNCB et NS pour qu'ils s'emploient sérieusement à mettre en œuvre des liaisons ferroviaires transfrontalières et à réaliser sur toutes les liaisons ferroviaires existant entre les pays, par le biais de la collaboration entre les transporteurs nationaux complétée au besoin par les transporteurs régionaux, des liaisons ferroviaires attrayantes de part et d'autre de la frontière;

— d'élaborer un agenda ferroviaire Benelux;

Cet agenda devra comprendre un certain nombre d'initiatives concrètes pour améliorer les

treinverbindingen tussen Nederland en België en de verbinding Brussel-Luxemburg te verbeteren. Ten aanzien van de Westverbinding Breda/Roosendaal-Antwerpen zal een passend alternatief voor de Fyra gevonden moeten worden.

De huidige IC Direct (de voormalige Benelux-trein) is dat gegeven de reisduur en hoge mate van onbetrouwbaarheid zeker niet. De twee oostelijke verbindingen zijn evenmin toereikend. De lijn Weert-Hamont-Antwerpen is thans beperkt tot het goederenvervoer, deels niet geëlektrificeerd en sluit onvoldoende aan op Eindhoven.

En voor de lijn Maastricht-Luik resteert na het wegvallen van de Maastricht-Brussel Express in 2011 een boemel met een uursfrequentie die op vijf plaatsen stopt en ruim een half uur vergt; in Maastricht is er nog eens een overstaptijd van 15 minuten naar Eindhoven.

Tot slot zal de bestaande lijn Brussel-Luxemburg moeten worden opgewaardeerd zodat er sprake is van een substantiële vermindering van de reistijd, wat reeds meermaals werd gevraagd door de Benelux Interparlementaire Assemblee.

Deze Benelux railagenda past in de ambitie om op Europese schaal landsgrensoverschrijdende verbindingen te verbeteren.

— om ervoor te zorgen dat ten behoeve van het buurlandverkeer de Benelux als “binnenland” wordt beschouwd en dat de binnenlandse spoortarieven ook op de landsgrensoverschrijdende verbindingen worden toegepast;

— om voor de cofinanciering van genoemde initiatieven een aanvraag bij de Europese Commissie te doen uit hoofde van het TEN-T programma;

Daarbij dient overwogen te worden dat de ministeries van transport van de drie Beneluxlanden een gezamenlijke aanvraag vanuit het Benelux-verband doen.

liaisons ferroviaires orientales et occidentales entre les Pays-Bas et la Belgique, ainsi que la liaison Bruxelles-Luxembourg. Concernant la liaison ouest Breda/Roosendaal-Anvers, il conviendra de trouver une alternative adéquate au Fyra.

Vu la durée du trajet et le manque de fiabilité manifeste, l'actuel IC Direct (l'ancien train Benelux) ne constitue en aucun cas une telle alternative. Les deux liaisons orientales sont également insuffisantes. La ligne Weert-Hamont-Anvers, en partie non électrifiée, est actuellement limitée au transport de marchandises et la correspondance avec Eindhoven est insuffisante.

Après la suppression de la liaison IC directe Maastricht-Bruxelles en 2011, il ne reste plus, en ce qui concerne la ligne Maastricht-Liège, qu'un omnibus qui circule toutes les heures, s'arrête cinq fois et met plus d'une demi-heure pour effectuer le trajet entre Maastricht et Liège. En outre, à Maastricht, il y a encore un délai de correspondance de 15 minutes pour Eindhoven.

D'autre part, la ligne existante Bruxelles-Luxembourg devra être revalorisée en réduisant sensiblement le temps de parcours ainsi que l'Assemblée Interparlementaire Benelux l'a déjà demandé à plusieurs reprises.

Cet agenda ferroviaire Benelux s'inscrit dans le cadre de l'ambition d'améliorer à l'échelle européenne des liaisons transfrontalières entre pays.

— de faire en sorte que, pour les besoins du trafic entre pays voisins, le Benelux soit considéré comme “intérieur” et que les tarifs ferroviaires intérieurs soient également d'application aux liaisons transfrontalières entre pays;

— de formuler en vue du cofinancement des initiatives précitées une demande auprès de la Commission européenne sur la base du programme TEN-T;

Il convient à cet égard d'envisager une demande commune des trois pays du Benelux dans le cadre du Benelux.