

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

28 juillet 2022

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à l'amélioration
du transport ferroviaire transfrontalier
régional de voyageurs**

(déposée par
Mme Marianne Verhaert et consorts)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

28 juli 2022

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het verbeteren
van het regionaal grensoverschrijdend
reizigersvervoer per spoor**

(ingediend door
mevrouw Marianne Verhaert c.s.)

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
Les Engagés	: Les Engagés
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le premier voyage en train sur le continent européen a eu lieu le 5 mai 1835 entre Malines et Bruxelles. Depuis lors, la Belgique a été pionnière dans le développement du réseau ferroviaire. Les entreprises belges n'ont pas seulement construit le réseau ferroviaire le plus dense au monde dans notre pays, elles ont également été actives dans le reste du monde. Au XIX^e siècle, le développement du réseau ferroviaire a gommé les frontières, une société comme le Grand Central Belge exploitant alors des liaisons ferroviaires en Belgique, aux Pays-Bas, en France et en Allemagne.

Au XX^e siècle, l'expansion des lignes ferroviaires s'est ralentie. Les deux guerres mondiales ont eu une incidence catastrophique sur l'infrastructure. La concurrence de la voiture, de l'avion et de l'autobus ont entraîné un net recul du transport ferroviaire. Les sociétés nationales des chemins de fer se sont progressivement repliées sur le trafic intérieur. Sur les quelque 40 lignes ferroviaires transfrontalières exploitées en 1900, huit seulement existaient encore en 2000.

La fin du XX^e siècle fut un tournant. Le TGV français a fait des émules dans toute l'Europe. De nouvelles lignes à grande vitesse transfrontalières ont été mises en service. Desservie par le TGV, le Thalys, l'Eurostar et les trains ICE, Bruxelles est aujourd'hui un véritable nœud ferroviaire en Europe. Le développement de ce réseau à grande vitesse a toutefois eu un coût considérable. Le trafic ferroviaire transfrontalier régional a continué à être démantelé au profit du réseau à grande vitesse.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 5 mei 1835 reed de eerste trein op het Europese vasteland tussen Mechelen en Brussel. Sinds die dag is ons land een pioniersland geweest voor wat de uitbouw van het spoorwegnetwerk betreft. Belgische bedrijven zorgden niet enkel voor het meest dichte spoorwegnet ter wereld in eigen land maar ook in de rest van de wereld. Bij de uitbouw van het spoorwegnet in de 19de eeuw vervaagden de grenzen. Een maatschappij zoals de Grand Central Belge exploiteerde treinverbindingen in België, Nederland, Frankrijk en Duitsland.

In de 20^e eeuw stakte de expansie van de spoorwegen in Europa. De twee wereldoorlogen hadden een desastreuze impact op de infrastructuur. De concurrentie van de auto, het vliegtuig en de autobus zorgde voor een forse terugval in het spoorverkeer. De nationale spoorwegmaatschappijen plooiden zich stelselmatig terug op de binnenlandse spoorbediening. Van de zowat 40 grensoverschrijdende spoorlijnen die in 1900 werden bediend, bleven er in 2000 slechts acht over.

Op het einde van de 20^e eeuw keerde het tij. De Franse TGV kreeg over heel Europa navolging. Nieuwe grensoverschrijdende hogesnelheidslijnen werden aangelegd. Brussel is intussen een echt spoorwegknooppunt in Europa met de TGV, de Thalys, de Eurostar en de ICE-treinen. De uitbouw van dat hogesnelheidsnet had evenwel een enorme kostprijs. Het regionaal grensoverschrijdend spoorvervoer werd verder afgebouwd ten koste van het hogesnelheidsnet.

Actuellement, notre pays dispose de douze liaisons ferroviaires transfrontalières pour le transport de voyageurs, à savoir:

Vandaag kent ons land twaalf grensoverschrijdende spoorverbindingen voor het reizigersvervoer, namelijk:

Ligne 12 / <i>Lijn 12</i>	Essen-Roosendaal	S32 Puurs-Roosendaal	1x/heure / 1x/uur
Ligne 4 / <i>Lijn 4</i>	Noorderkempen-Breda	Thalys Paris-Bruxelles-Amsterdam / <i>Thalys Parijs-Brussel-Amsterdam</i> IC35 Bruxelles-Amsterdam / <i>IC35 Brussel-Amsterdam</i>	1x/heure / 1x/uur 1x/heure / 1x/uur
Ligne 40 / <i>Lijn 40</i>	Visé-Maastricht	S43 Hasselt-Liège-Maastricht	1x/heure / 1x/uur
Ligne 37 / <i>Lijn 37</i>	Hergenrath-Aix-La-Chapelle / <i>Hergenrath-Aachen</i>	L Spa-Aix-La-Chapelle / <i>L Spa-Aken</i> Thalys Paris-Bruxelles-Cologne / <i>Thalys Parijs-Brussel-Keulen</i> ICE Bruxelles-Francfort / <i>ICE Brussel-Frankfurt</i>	1x/heure / 1x/uur 5x/jour / 5x/dag 1x/2 heures / 1x/2 uur
Ligne 42 / <i>Lijn 42</i>	Gouvy-Troisvierges	IC33 Liège-Luxembourg / <i>IC33 Luik-Luxemburg</i>	1x/heure / 1x/uur
Ligne 162 / <i>Lijn 162</i>	Arlon-Kleinbettingen / <i>Aarlen-Kleinbettingen</i>	IC16 Bruxelles-Luxembourg / <i>IC33 Luik-Luxemburg</i> L Arlon-Luxembourg / <i>L Aarlen-Luxemburg</i>	1x/heure / 1x/uur 1x/heure / 1x/uur
Ligne 165 / <i>Lijn 165</i>	Athus-Rodange	L Athus-Luxembourg / <i>L Athus-Luxemburg</i>	2x/heure / 2x/uur
Ligne 130a / <i>Lijn 130a</i>	Erquennes-Jeumont	IC Namur-Maubeuge / <i>IC Namen-Maubeuge</i>	2x/jour / 2x/dag
Ligne 96 / <i>Lijn 96</i>	Quévy-Feignes	IC Mons-Aulnoye Aymeries / <i>IC Bergen-Aulnoye Aymeries</i>	2x/jour / 2x/dag
Ligne 1 / <i>Lijn 1</i>	Bruxelles-Lille	Thalys Paris-Bruxelles-Amsterdam/Cologne / <i>Thalys Parijs-Brussel-Amsterdam/Keulen</i> Eurostar Londres-Bruxelles / <i>Eurostar Londen-Brussel</i> Izy et TGV Paris-Bruxelles / <i>Izy en TGV Parijs-Brussel</i>	2x/heure / 2x/uur 1x/heure / 1x/uur plusieurs/jour / meerdere/dag
Ligne 78 / <i>Lijn 78</i>	Froyennes-Baisieux	IC19 Lille-Tournai / <i>IC19 Rijsel-Doornik</i>	1x/heure / 1x/uur
Ligne 75 / <i>Lijn 75</i>	Mouscron - Tourcoing / <i>Moeskroen - Tourcoing</i>	IC04 Courtrai-Lille / <i>IC04 Kortrijk-Rijsel</i>	1x/heure / 1x/uur

Outre ces liaisons transfrontalières, plusieurs trains nationaux font arrêt ou ont leur terminus dans une gare juste à côté de la frontière, comme La Panne, Comines, Quiévrain ou Hamont, sans qu'il y ait une connexion avec la gare située de l'autre côté de la frontière (souvent quelques kilomètres plus loin seulement).

Il est frappant de constater que les liaisons ferroviaires transfrontalières pour le transport de voyageurs sont réparties de manière très inégale. Entre le point frontière de Hazeldonck sur la Ligne 4 (Noorderkempen-Breda) et Visé sur la Ligne 40 (Liège-Maastricht), il n'existe aucune liaison ferroviaire transfrontalière pour le transport de voyageurs entre la Flandre et les Pays-Bas. Il en va de même pour les points frontières d'Athus sur la Ligne 165 et Jeumont sur la Ligne 130A. La distance entre ces points frontières est de plus de 100 km sans aucune liaison ferroviaire transfrontalière pour le transport de voyageurs.

La qualité des lignes transfrontalières existantes varie également fortement. Les lignes transfrontalières

Naast deze grensoverschrijdende verbindingen zijn er ook verschillende binnenlandse treinen die een halte of een eindpunt hebben vlak tegen de grens – zoals De Panne, Komen, Quiévrain of Hamont – zonder aansluiting op het spoorwegstation aan de andere zijde van de grens (vaak slechts enkele kilometers verder).

Het is opvallend dat de grensoverschrijdende spoorverbindingen voor reizigers zeer onevenredig verdeeld zijn. Tussen het grenspunt Hazeldonk op spoorlijn 4 (Noorderkempen-Breda) en Visé op spoorlijn 40 (Luik-Maastricht) is er geen enkele grensoverschrijdende spoorverbinding voor reizigers tussen Vlaanderen en Nederland. *Idem* voor de grenspunten Athus op lijn 165 en Jeumont op lijn 130a. De afstand tussen deze grenspunten is meer dan 100 kilometer zonder enige grensoverschrijdende reizigersverbinding per spoor.

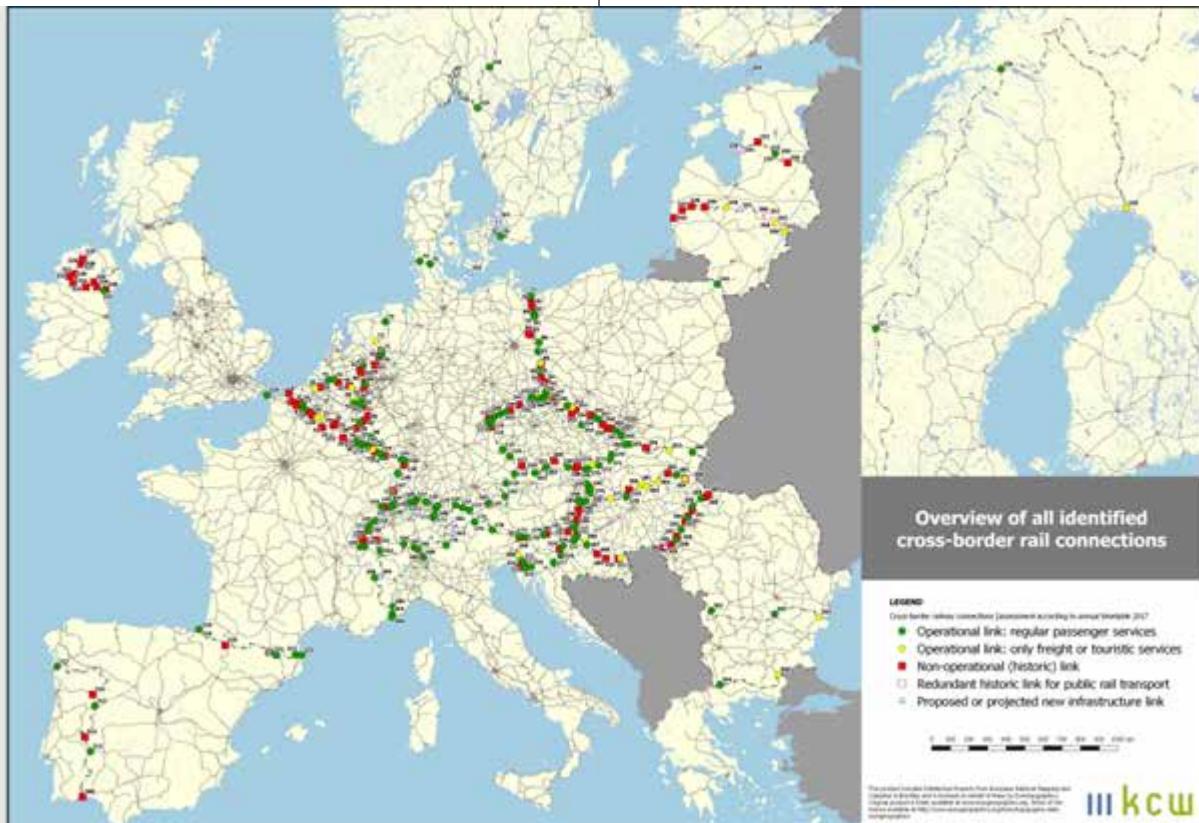
Ook de kwaliteit van de bestaande grensoverschrijdende verbindingen varieert sterk. De grensoverschrijdende

à grande vitesse bénéficient d'une infrastructure de qualité et sont dotées de matériel moderne et d'une fréquence élevée. Pour les autres liaisons transfrontalières, le matériel utilisé est souvent le plus ancien possible (Spa-Aix-La-Chapelle, Liège-Maastricht), la fréquence est très limitée (Mons-Aulnoye, Charleroi-Maubeuge) et on déplore souvent de longs temps de parcours et de mauvaises connexions avec le reste du trafic ferroviaire.

Les liaisons transfrontalières régionales ne semblent donc pas être la première priorité de la plupart des sociétés nationales de chemins de fer. Il s'avère toutefois que de meilleures liaisons transfrontalières présentent un grand potentiel. En premier lieu, pour les habitants des régions frontalières qui traversent déjà souvent la frontière pour le travail, les études ou les loisirs, mais aussi en raison des connexions qui seraient ainsi créées avec les réseaux ferroviaires étrangers.

hogesnelheidslijnen zijn kwalitatief goed uitgebouwd met modern materieel en een hoge frequentie. Bij andere grensoverschrijdende verbindingen wordt evenwel vaak het oudst mogelijke materieel ingezet (Spa-Aken, Luik-Maastricht), is de frequentie zeer beperkt (Bergen-Aulnoye, Charleroi-Maubeuge) en zijn er vaak lange reistijden en slechte aansluitingen op het overige treinverkeer.

De regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen lijken voor de meeste nationale spoorwegmaatschappijen dan ook niet meteen de hoogste prioriteit te hebben. Nochtans blijkt er wel degelijk een groot potentieel te zijn voor betere grensoverschrijdende verbindingen. In de eerste plaats voor bewoners van grensregio's die vandaag al vaak de grens oversteken voor het werk, de school of ontspanning maar zeker ook omwille van de connecties die zo ontstaan met buitenlandse spoornetwerken.



Pourtant des initiatives existent, le cas du programme Interreg VI Grande Région 2021-2027 est intéressant à cet égard. Ce programme identifie un certain nombre de défis communs à l'ensemble de la Grande Région (Allemagne, France, Luxembourg, Région wallonne) qui est un espace de coopération régional avec plusieurs grands domaines d'action concernant la mobilité pour la période de financement 2021-2027.

Nochtans bestaan er initiatieven, zo is het Interreg-programma VI "Grande Région" 2021-2027 in dit opzicht interessant. Dit programma identificeert een aantal gemeenschappelijke uitdagingen betreffende de "Grande Région" (Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, het Waals Gewest), een regio met verschillende actiepunten inzake mobiliteit voor de financieringsperiode 2021-2027.

Premièrement, l'optimisation des liaisons de transport transfrontalières via des projets concrets et la planification de nouveaux investissements dans le domaine des liaisons transfrontalières visant à améliorer l'accessibilité externe de la Grande Région. Ensuite, un renforcement des transports publics transfrontaliers de voyageurs via une plus grande intégration des systèmes tarifaires nationaux et régionaux et une simplification de l'offre de billets notamment dans le transport ferroviaire public local transfrontalier de voyageurs. Enfin, en réalisant une mobilité transnationale durable via une plus grande coopération entre les différents acteurs à différents niveaux et une mise en réseau plus étroite des moyens de transport.

Des gares de Tilburg ou de Weert, on est par exemple à un peu plus d'une heure d'Amsterdam. Des gares d'Aulnoye-Aymeries et de Maubeuge, on est à deux petites heures de Paris. Une liaison transfrontalière fluide pourrait dès lors marquer le début d'une liaison fluide à travers l'Europe.

Pour l'automobiliste ou le cycliste, la frontière n'est souvent qu'un détail du paysage, alors qu'elle demeure une réalité quotidienne pour l'usager des transports en commun. Comme indiqué précédemment, le nombre de liaisons ferroviaires transfrontalières pour le transport de voyageurs entre notre pays et les pays voisins est plutôt limité et la qualité de ces liaisons n'est pas toujours ce qu'elle devrait être. En outre, parcourir une courte distance peut coûter fort cher, notamment parce que les formules avantageuses comme le Standard Multi ne peuvent pas être utilisées sur les liaisons transfrontalières. Un trajet de la gare de Noorderkempen à Breda revient ainsi plus cher qu'un trajet de la gare de Noorderkempen à Arlon.

En matière de tarifs, les modifications qui s'imposaient ont néanmoins été apportées au cours des dernières années. C'est ainsi par exemple qu'au début de l'année 2021, les prix des trajets vers Breda ont été considérablement revus à la baisse. La gare de Breda, tout comme celles, par exemple, de Roosendaal ou de Maubeuge, est désormais considérée comme une gare belge pour le calcul du prix des billets standard et des abonnements. Au sein de l'Eurégion (Liège-Hasselt-Maastricht-Aix-la-Chapelle), il existe même des billets combinés valables pour tous les types de transports publics, vendus pour seulement 19 euros par jour. Ces billets ne sont toutefois disponibles que dans quelques gares de cette zone.

Nous sommes convaincus que le potentiel du transport régional transfrontalier de voyageurs par le rail est très largement sous-utilisé à l'heure actuelle, comme en témoigne notamment le succès des lignes de bus

Eerst en vooral wordt gedacht aan de optimalisatie van het grensoverschrijdend transport door middel van concrete projecten en de planning van nieuwe publieke investeringen in grensoverschrijdende verbindingen om de externe bereikbaarheid van de "Grande Région" te verbeteren. Verder plant men een versterking van het grensoverschrijdend openbaar reizigersvervoer door een betere integratie van de nationale en regionale tariefsystemen en een vereenvoudiging van het ticket-systeem, meer in het bijzonder van het lokaal grensoverschrijdende treinreizigersvervoer. Ten slotte wenst men een duurzame grensoverschrijdende mobiliteit te realiseren door middel van een betere samenwerking tussen de verschillende actoren op verschillende niveaus en een meer doeltreffend netwerk van de verschillende transportmodi.

Vanuit de stations Tilburg of Weert staat men bijvoorbeeld op een dik uur in Amsterdam. Vanuit Aulnoye Aymeries en Maubeuge is men in een kleine twee uur in Parijs. Een vlotte verbinding over de grens is dan ook de start van een vlotte verbinding doorheen Europa.

Voor wie met de auto of de fiets rijdt, is de grens vaak maar een detail in het landschap. Met het openbaar vervoer is de grens evenwel nog een dagelijkse realiteit. Zoals eerder aangehaald is het aantal grensoverschrijdende spoorverbindingen voor reizigersverkeer tussen ons land en de buurlanden eerder beperkt en is de kwaliteit van deze verbindingen niet altijd zoals het hoort. Bovendien kunnen de kosten voor een zeer korte afstand behoorlijk oplopen, onder meer omdat de voordelige formules zoals de Standard Multi niet gebruikt kunnen worden op grensoverschrijdende verbindingen. Een ritje van station Noorderkempen naar Breda komt zo duurder uit dan een rit van station Noorderkempen naar Arlon.

Er zijn de laatste jaren evenwel de nodige verbeteringen doorgevoerd wat betreft de tarieven. Zo werden begin 2021 de tarieven voor het reizen naar Breda aanzienlijk verlaagd. Het station Breda wordt, net als bijvoorbeeld Roosendaal of Maubeuge aanzien als een Belgisch station voor de berekening van de tarieven voor standaard tickets of abonnementen. Binnen de Euregio (Luik-Hasselt-Maastricht-Aken) zijn er zelfs gecombineerde tickets verkrijgbaar voor alle vormen van openbaar vervoer voor slechts 19 euro per dag. Deze tickets zijn evenwel enkel verkrijgbaar in enkele stations binnen deze zone.

Wij zijn ervan overtuigd dat het potentieel van het regionaal grensoverschrijdend reizigersvervoer per spoor op dit moment schromelijk onderbenut wordt. Dat blijkt onder meer door het succes van (tragere)

transfrontalières (plus lentes), telles que celles proposées par FlixBus. Par ailleurs, d'autres initiatives visant à améliorer les liaisons transfrontalières (comme le train des trois pays entre Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle ou la réouverture de la ligne ferroviaire Hamont-Weert) ont du mal à démarrer en raison d'obstacles techniques, juridiques, financiers ou politiques. Il faut considérer les territoires transfrontaliers comme des territoires uniques, et que chaque bassin de vie transfrontalier corresponde un réseau de transport multimodal intégré. Ce potentiel est selon nous indispensable dans le cadre du développement économique et social des territoires transfrontaliers aux niveaux local, national et européen.

Par la présente résolution, notre volonté est d'envoyer un signal clair au gouvernement fédéral et aux différents opérateurs ferroviaires afin de souligner que le transport régional transfrontalier de voyageurs par le rail mérite l'attention nécessaire. Cette attention doit bien sûr se traduire dans les accords de gestion qui doivent être conclus avec la SNCB et Infrabel, mais aussi par des améliorations concrètes sur le terrain, comme une meilleure communication à propos des possibilités existantes.

grensoverschrijdende busverbindingen zoals die bijvoorbeeld worden aangeboden door FlixBus. Bovendien blijken initiatieven om grensoverschrijdende verbindingen op te waarderen (zoals de drielandentrein tussen Luik, Maastricht en Aken of de heropening van de spoorlijn Hamont-Weert) moeilijk van de grond te komen door technische, juridische, financiële of politieke obstakels. De grensoverschrijdende gebieden kunnen beschouwd worden als unieke gebieden en met elk grensoverschrijdend leefgebied zou een multimodaal, geïntegreerd transportnetwerk moeten overeenstemmen. Dit potentieel is onontbeerlijk voor de economische en sociale ontwikkeling van de grensoverschrijdende regio's zowel lokaal, nationaal als Europees.

Met dit voorstel van resolutie beogen wij dan ook een duidelijk signaal te geven aan de federale regering en aan de verschillende spoorwegoperatoren dat het regionaal grensoverschrijdend reizigersvervoer per spoor de nodige aandacht verdient. Deze aandacht moet uiteraard vertaald worden in de beheersovereenkomsten die afgesloten moeten worden met de NMBS en Infrabel, maar ook in de praktische verbeteringen op het terrein zoals een betere communicatie van de mogelijkheden.

Marianne VERHAERT (Open Vld)
Robby DE CALUWÉ (Open Vld)
Christian LEYSEN (Open Vld)

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que la Belgique a été le pays pionnier du développement du réseau ferroviaire sur le continent européen;

B. considérant que douze liaisons ferroviaires transfrontalières pour le transport de voyageurs sont actuellement en service, dont trois avec les Pays-Bas, une avec l'Allemagne, trois avec le Luxembourg et cinq avec la France;

C. vu l'importance stratégique des villes comme Tournai, Mons, Charleroi, Arlon, Liège, Bruxelles, Anvers, Courtrai, Gand, Turnhout et Hasselt concernant le transport transfrontalier en le potentiel présent pour le transport transfrontalier ferroviaire (éventuellement en combinaison avec des autres modes de transport);

D. considérant que sur ces liaisons ferroviaires transfrontalières, le matériel roulant actuellement utilisé est généralement vétuste et les horaires peu attrayants;

E. considérant qu'il est urgent d'assurer une connexion rapide, fluide à l'intérieur du pays et particulièrement de et vers Bruxelles, nœud de connexion international et national afin de développer une politique ferroviaire transfrontalière efficace;

F. vu l'ambition, exprimée dans l'accord de gouvernement fédéral, de développer des liaisons ferroviaires internationales plus nombreuses entre les grandes villes d'Europe;

G. considérant l'étude "*Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders*" de la Commission européenne;

H. considérant l'existence d'un programme Interreg Grande Région 2021-2027 des régions frontalières entre la France, la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne;

I. considérant que, dans sa note de politique générale, le ministre de la Mobilité manifestait sa volonté d'examiner les possibilités d'amélioration des relations ferroviaires transfrontalières avec les pays voisins et de valorisation du réseau ferré existant,

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat België het pioniersland was bij de uitbouw van het spoorwegnetwerk op het Europese continent;

B. overwegende dat er momenteel twaalf grensoverschrijdende spoorverbindingen in gebruik zijn voor het reizigersvervoer, waarvan drie met Nederland, één met Duitsland, drie met Luxemburg en vijf met Frankrijk;

C. gelet op het strategisch belang van steden als Doornik, Bergen, Charleroi, Aarlen, Luik, Brussel, Antwerpen, Kortrijk, Gent, Turnhout en Hasselt inzake grensoverschrijdend vervoer en het aanwezige potentieel voor grensoverschrijdend vervoer per spoor (desgevallend in combinatie met andere vervoersmodi);

D. overwegende dat de grensoverschrijdende spoorverbindingen vandaag grotendeels bediend worden met verouderd materieel met een weinig aantrekkelijke dienstregeling;

E. overwegende dat er dringend nood is aan een snelle, vlotte binnenlandse verbinding, meer in het bijzonder van en naar Brussel als nationaal en internationaal knooppunt, om een efficiënt grensoverschrijdende spoorbeleid tot stand te brengen;

F. uitgaande van de ambitie uit het federale regeerakkoord om in te zetten op meer internationale treinverbindingen tussen grote steden in Europa;

G. gelet op de studie "*Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders*" van de Europese Commissie;

H. gelet op het Interreg-programma "*Grande Région*" 2021-2027 voor de grensoverschrijdende regio's tussen Frankrijk, België, Luxemburg en Duitsland;

I. overwegende dat de minister van Mobiliteit in zijn beleidsverklaring aangeeft de mogelijkheden te onderzoeken om de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen met onze buurlanden te verbeteren en het bestaande spoorwegnet te valoriseren,

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. d'imposer dans le prochain contrat de gestion avec la SNCB des objectifs clairs concernant l'offre de transport de voyageurs sur les liaisons ferroviaires transfrontalières, en accordant une attention particulière à la fréquence, à l'amplitude, au déploiement des équipements et aux connexions avec d'autres modes de transport;

2. d'imposer dans le prochain contrat de gestion avec Infrabel des objectifs clairs concernant la gestion, la conservation et l'entretien des sections ferroviaires transfrontalières pour le transport de voyageurs;

3. d'œuvrer à la mise en place de tarifs attractifs pour les liaisons ferroviaires régionales transfrontalières, l'objectif étant que toutes les formules tarifaires nationales s'appliquent jusqu'à la première gare située au-delà de la frontière;

4. d'insister auprès de la SNCB pour qu'elle informe mieux les voyageurs concernant l'offre de services et les formules tarifaires qu'elle propose dans le cadre du trafic ferroviaire régional transfrontalier;

5. de lancer une étude sur le potentiel des liaisons ferroviaires régionales transfrontalières et de leur combinaison avec d'autres modes de transport (le bus, par exemple) pour assurer la mobilité transfrontalière régionale;

6. de mettre également à la disposition du public l'intégralité des études de potentiel visées à la demande n° 5;

7. d'engager une concertation avec les pays voisins et les différentes sociétés de chemins de fer afin de faciliter ces liaisons ferroviaires régionales transfrontalières pour le transport de voyageurs;

8. de soutenir le programme Interreg Grande Région 2021-2027 concernant la mobilité transfrontalière et notamment les liaisons ferroviaires.

21 mars 2022

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. in de komende beheersovereenkomst met de NMBS duidelijke doelstellingen op te leggen inzake het reizigersaanbod op grensoverschrijdende spoorverbindingen met bijzondere aandacht voor de frequentie, de amplitude, de materieelinzet en de aansluitingen met andere vervoersmodi;

2. in de komende beheersovereenkomst met Infrabel duidelijke doelstellingen op te leggen over het beheer, het behoud en het onderhoud van grensoverschrijdende spoortrajecten voor reizigersvervoer;

3. werk te maken van aantrekkelijke tarieven voor regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen waarbij de doelstelling moet zijn om alle binnenlandse tariefformules te laten gelden tot het eerste station over de grens;

4. bij de NMBS aan te dringen op betere informatie aan de reizigers over het aanbod en de tariefformules voor regionaal grensoverschrijdend treinverkeer;

5. een onderzoek op te starten naar het potentieel van regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen én de combinatie met andere vervoersmodi (bijvoorbeeld de bus) om regionale grensoverschrijdende mobiliteit te garanderen;

6. de potentieelstudies als bedoeld in verzoek 5 ook integraal publiek beschikbaar te maken;

7. in overleg te treden met de ons omringende landen en de verschillende spoorwegmaatschappijen om deze regionale grensoverschrijdende spoorverbindingen voor reizigersvervoer te faciliteren;

8. het Interreg-programma "*Grande Région*" 2021-2027 inzake de grensoverschrijdende mobiliteit en in het bijzonder de grensoverschrijdende treinverbindingen te ondersteunen.

21 maart 2022

Marianne VERHAERT (Open Vld)
Robby DE CALUWÉ (Open Vld)
Christian LEYSEN (Open Vld)