

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

26 januari 2026

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende
de aanpassing van de prioriteitsregels
inzake de verdeling van de Belgische
spoorweginfrastructuurcapaciteiten
voor wat het personenvervoer betreft**

Amendementen

*Zie:***Doc 56 0940/ (2024/2025):**001: Voorstel van resolutie van mevrouw Gielis.
002: Amendement.**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

26 janvier 2026

PROPOSITION DE RÉOLUTION

**relative
à la modification des règles de priorité
en matière de répartition des capacités
de l'infrastructure ferroviaire belge
en ce qui concerne le transport de personnes**

Amendements

*Voir:***Doc 56 0940/ (2024/2025):**001: Proposition de résolution de Mme Gielis.
002: Amendement.

02975

Nr. 2 van mevrouw **Gielis**

Considerans M (*nieuw*)

Een considerans M. invoegen, luidende:

“M. gelet op aanbeveling 5 van de Benelux Interparlementaire Assemblee met betrekking tot een sterker en uniformer grensoverschrijdend spoorwegnetwerk en voor een grenzeloos aanbod van reizigerstreinen in de Benelux, om de binnenlandse openbare dienst niet te laten kannibaliseren door nieuwe internationale verbindingen die niet tussen alle steden kunnen worden gebruikt;”.

VERANTWOORDING

In de aanbevelingen van de Benelux Interparlementaire Assemblee met betrekking tot een sterker en uniformer grensoverschrijdend spoorwegnetwerk en voor een grenzeloos aanbod van reizigerstreinen in de Benelux, wordt dezelfde bezorgdheid geuit die dit voorstel van resolutie wenst aan te pakken. Namelijk het beschermen van de nationale reiziger in een steeds internationaler treinnetwerk.

Tine Gielis (cd&v)

N° 2 de Mme **Gielis**

Considérant M (*nouveau*)

Insérer un considérant M rédigé comme suit:

“M. vu la recommandation n° 5 de l’Assemblée interparlementaire Benelux relative à un réseau ferroviaire transfrontalier plus fort et plus uniforme et une offre transfrontalière de trains de voyageurs dans le Benelux, qui était de ne pas permettre que le service public national soit cannibalisé par de nouvelles liaisons internationales ne pouvant pas être déployées entre toutes les villes;”.

JUSTIFICATION

Les recommandations de l’Assemblée interparlementaire Benelux relative à un réseau ferroviaire transfrontalier plus fort et plus uniforme et une offre transfrontalière de trains de voyageurs dans le Benelux expriment une préoccupation identique à celle à laquelle la proposition de résolution à l’examen entend répondre, à savoir la protection des voyageurs nationaux dans un réseau ferroviaire qui s’internationalise de plus en plus.

Nr. 3 van mevrouw **Gielis**Considerans N (*nieuw*)**Een considerans N invoegen, luidende:**

“N. gelet op het antwoord van het Benelux Comité van ministers op de aanbeveling van de Benelux Interparlementaire Assemblée met betrekking tot een sterker en uniformer grensoverschrijdend spoorwegnetwerk en voor een grenzeloos aanbod van reizigerstreinen in de Benelux, waarin wordt vermeld dat in België internationale treinen voorrang hebben op andere soorten treinen terwijl dit in Nederland niet het geval is;”.

VERANTWOORDING

In een recent antwoord van de ministers van Mobiliteit uit de Benelux wordt aangegeven dat in Nederland geen voorangsregels worden gehanteerd voor internationale treinen zoals in België. Dit geeft aan dat deze voorangsregels wel degelijk in een nationaal juridisch kader zitten. De Europese regels vormen geen drempel om de nationale reiziger in dit kader eveneens te beschermen.

Tine Gielis (cd&v)

N° 3 de Mme **Gielis**Considérant N (*nouveau*)**Insérer un considérant N rédigé comme suit:**

“N. vu la réponse du Comité des ministres Benelux à la recommandation de l’Assemblée interparlementaire Benelux relative à un réseau ferroviaire transfrontalier plus fort et plus uniforme et une offre transfrontalière de trains de voyageurs dans le Benelux dans laquelle il est mentionné qu’en Belgique, les trains internationaux ont la priorité sur les autres types de trains alors que ce n’est pas le cas aux Pays-Bas;”.

JUSTIFICATION

Dans une réponse récente, les ministres de la Mobilité du Benelux ont indiqué qu’à la différence de la Belgique, les Pays-Bas n’appliquent aucune règle de priorité aux trains internationaux. Il apparaît dès lors que ces règles de priorité s’inscrivent effectivement dans un cadre juridique national. Les règles européennes n’empêchent nullement que les voyageurs nationaux soient également protégés dans ce cadre.

Nr. 4 van mevrouw **Gielis**

Verzoek 1 (*nieuw*)

Voor verzoek 1, een verzoek 1 invoegen, luidende:

“1. overleg te plegen met de spoorregulator en Infrabel om de impact van internationale rijpadaanvragen op binnenlandse vervoersdiensten structureel in kaart te brengen; NMBS opdracht te geven te onderzoeken welke capaciteit er in het verleden verloren ging en welke capaciteit momenteel verloren gaat door de prioriteitscriteria en uitbouw van internationale treinreizigersverbindingen; over beide halfjaarlijks te rapporteren aan het Parlement;”.

VERANTWOORDING

Op aangeven van federaal Agentschap voor Transport wordt het onderzoek ook bij NMBS gelegd zodat het probleem beter geduid kan worden. Logischerwijs is de vraag naar onderzoek het eerste verzoek, om het belang van het onderzoek te duiden vooraleer maatregelen worden getroffen. Om deze reden wordt een nieuw verzoek 1 ingevoegd met dezelfde verwoording als verzoek 4 in de originele tekst. Daarnaast vraag de Vlaamse reizigersbond vzw in haar advies om de rapportering om de drie maanden uit te voeren in plaats van het voorgestelde jaar. Als compromis wordt voorgesteld om dit van jaarlijks naar halfjaarlijks te brengen.

Tine Gielis (cd&v)

N° 4 de Mme **Gielis**

Demande 1 (*nouvelle*)

Insérer, avant la demande 1, une demande 1 rédigée comme suit:

“1. de se concerter avec le régulateur ferroviaire et avec Infrabel en vue de l'établissement d'une cartographie structurelle de l'incidence des demandes de sillons internationaux sur les services de transport intérieur; de charger la SNCB de déterminer les capacités perdues par le passé et les capacités en cours de disparition en raison de l'application des critères de priorité et du développement de liaisons ferroviaires internationales pour le transport de voyageurs; et de faire rapport sur ces deux points tous les six mois au Parlement;”.

JUSTIFICATION

Sur les conseils de l'Agence fédérale de régulation du transport, l'étude visée est également confiée à la SNCB afin de mieux cerner le problème visé. En toute logique, la demande d'étude doit constituer la première demande afin de souligner l'importance de réaliser cette étude avant d'adopter d'autres mesures. C'est pourquoi nous proposons d'insérer une nouvelle demande 1 qui reproduit la demande 4 du texte initial. En outre, dans son avis, l'association flamande des voyageurs (Vlaamse reizigersbond vzw) demande un rapport trimestriel plutôt qu'annuel. En guise de compromis, il est proposé de passer d'un rapport annuel à un rapport semestriel.

Nr. 5 van mevrouw **Gielis**

Verzoek 1

Dit verzoek vervangen door wat volgt:

“1. de prioriteitscriteria die Infrabel moet toepassen volgens het koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, artikel 3, in het kader van rijpadaanvragen op overbelaste infrastructuur grondig te herbekijken, en daarbij expliciet voorrang te verlenen aan hogesnelheidstreinen en snelle reizigerstreinen die ook de binnenlandse reizigers faciliteren;”.

VERANTWOORDING

Dit amendement verduidelijkt verder het wettelijk kader, met de uitdrukkelijke vermelding dat het voorwerp van dit verzoek specifiek de reizigerstreinen behelst.

Tine Gielis (cd&v)

N° 5 de Mme **Gielis**

Demande 1

Remplacer cette demande par ce qui suit:

“1. de revoir en profondeur les critères de priorité que doit appliquer Infrabel en vertu de l'article 3 de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire lors du traitement des demandes de sillons sur des infrastructures saturées, et d'accorder explicitement la priorité aux trains à grande vitesse et aux trains rapides de voyageurs qui facilitent également les déplacements des voyageurs sur les lignes intérieures;”.

JUSTIFICATION

Cet amendement précise le cadre légal en indiquant explicitement que cette demande vise spécifiquement les trains de voyageurs.

Nr. 6 van mevrouw **Gielis**

Verzoek 2

Dit verzoek vervangen door wat volgt:

“2. geen reizigerstreindiensten te schrappen op druk bezette treinlijnen ten gunste van internationale treinreizigersverbindingen, tenzij de internationale treinverbinding integraal het aanbod van openbare dienst van de geschrapte nationale treinverbinding overneemt;”.

VERANTWOORDING

Meerdere adviezen geven aan dat het probleem niet ligt in het bestaan van internationale treinverbindingen, maar in het niet toegankelijk zijn van deze lijnen voor nationale reizigers. Met dit amendement wordt duidelijk gemaakt dat internationale treinverbindingen in België welkom zijn. Ons land is bij uitstek een land dat zich leent voor belangrijke internationale verbindingen, dit willen we verder faciliteren. Maar hierbij moet te alle tijde rekening worden gehouden met de openbare dienst en de nationale reiziger. Internationale verbindingen mogen niet ten koste gaan van de Belgische pendelaar en gebruiker van het nationale treinnetwerk.

Tine Gielis (cd&v)

N° 6 de Mme **Gielis**

Demande 2

Remplacer cette demande par ce qui suit:

“2. de ne supprimer aucun service ferroviaire sur des lignes très fréquentées au profit des liaisons ferroviaires internationales, à moins que ces liaisons reprennent intégralement l’offre de service public de la liaison ferroviaire nationale supprimée;”.

JUSTIFICATION

Selon plusieurs avis, ce n’est pas l’existence de liaisons ferroviaires internationales qui pose un problème, mais bien le fait que les voyageurs nationaux ne puissent pas les emprunter. Le présent amendement tend à indiquer clairement que les liaisons ferroviaires internationales sont les bienvenues dans notre pays, qui est bien situé pour être un véritable carrefour de liaisons ferroviaires internationales importantes, ce que nous entendons faciliter, mais qu’il convient de toujours tenir compte du service public et des voyageurs nationaux. Les liaisons internationales ne peuvent pénaliser ni les navetteurs belges ni les utilisateurs du réseau ferroviaire national.

Nr. 7 van mevrouw **Gielis**

Verzoek 4

Dit verzoek weglaten.

VERANTWOORDING

De aangepaste inhoud van dit verzoek wordt in een nieuw verzoek 1 geformuleerd.

Tine Gielis (cd&v)

N° 7 de Mme **Gielis**

Demande 4

Supprimer cette demande.

JUSTIFICATION

Une version modifiée de cette demande est formulée dans une nouvelle demande 1.

Nr. 8 van mevrouw **Gielis**

Verzoek 6 (*nieuw*)

Een verzoek 6 invoegen, luidende:

“6. te verzekeren dat, indien de netwerkbeheerder de spoorwegcapaciteit toewijst aan een kandidaat van wie de capaciteitsaanvraag het hoogste maandelijkse totaalbedrag aan retributie voor het gebruik oplevert op het totale gevraagde traject over de nationale spoorweginfrastructuur, volgens de bepalingen van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, artikel 3, § 2, de toegewezen capaciteit geen afbreuk doet aan bestaande spoorcapaciteit ten gunste van de nationale treinreiziger en de openbare dienst;”.

VERANTWOORDING

Op aangeven van federaal Agentschap voor Transport (ART) en van de reizigersorganisaties worden de bepalingen rond de capaciteitsheffing ook vermeld. Uit de adviezen blijkt dat bij de capaciteitstoewijzing wel degelijk een conflict kan ontstaan tussen reizigerstreinen. De capaciteit wordt vervolgens toegewezen aan de kandidaat van wie de capaciteitsaanvraag het hoogste maandelijkse totaalbedrag aan retributie voor gebruik oplevert op het totale gevraagde traject over de nationale spoorweginfrastructuur. De treinen met de hoogste capaciteitsretributie, zijn logischerwijs vaker internationale treinen die ons land doorkruisen. Het mag echter niet zijn dat langere en meer lucratieve lijnen automatisch voorrang krijgen in de capaciteitstoewijzing zonder de belangen van de nationale reiziger in ogenschouw te nemen.

Tine Gielis (cd&v)

N° 8 de Mme **Gielis**

Demande 6 (*nouvelle*)

Insérer une demande 6 rédigée comme suit:

“6. de s’assurer que, lorsque le gestionnaire de réseau attribue la capacité ferroviaire au candidat dont la demande de capacité produit le montant total mensuel le plus élevé de redevance d’utilisation sur le trajet total demandé sur l’infrastructure ferroviaire nationale, en application de l’article 3, § 2, de l’arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l’infrastructure ferroviaire et à la redevance d’utilisation de l’infrastructure ferroviaire, cette attribution de capacité préserve intégralement la capacité ferroviaire existante dont bénéficient les usagers nationaux et le service public;”.

JUSTIFICATION

À la demande de l’Agence fédérale de régulation du transport (ART) et des associations de voyageurs, la proposition de résolution fait désormais également mention des dispositions relatives à la redevance de capacité. Les avis formulés confirment que des conflits entre trains de voyageurs peuvent survenir lors des attributions des capacités. Celles-ci sont alors accordées au candidat dont la demande de capacité produit le montant total mensuel le plus élevé de redevance d’utilisation sur le trajet total demandé sur l’infrastructure ferroviaire nationale. Or les trains qui produisent la redevance de capacité la plus élevée sont logiquement, et le plus souvent, les trains internationaux traversant le pays. Il convient toutefois d’éviter que les lignes les plus étendues et les plus lucratives obtiennent automatiquement la priorité dans l’attribution des capacités, sans prise en compte des intérêts de l’usager national.