

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

19 juni 2025

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

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

(ingediend door mevrouw Tine Gielis)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

19 juin 2025

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**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**

(déposée par Mme Tine Gielis)

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

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

België ligt in het hart van Europa en vormt een natuurlijk kruispunt voor internationale treinverbindingen. Door zijn strategische ligging wordt ons land almaar aantrekkelijker voor commerciële spooroperatoren die verbindingen uitbaten tussen buurlanden. Een concreet voorbeeld hiervan is de internationale hogesnelheidsverbinding tussen Parijs en Amsterdam, die via Brussel en Antwerpen loopt. Ook op andere spoorassen, zowel in het noorden als het zuiden van het land, worden hierdoor geïmpacteerd.

Deze toegenomen interesse leidt tot een groeiend aantal aanvragen voor rijpaden door zowel de NMBS als internationale operatoren, vaak ten nadele van het binnenlandse aanbod. Bij ongewijzigd beleid leidt dit ertoe dat commerciële internationale treinen bij de toewijzing van rijpaden *de facto* voorrang krijgen op binnenlandse treinen, van dagelijks belang voor pendelaars, studenten en senioren. De huidige toewijzingsregels voor rijpaden geven immers in de praktijk prioriteit aan internationale hogesnelheidstreinen omwille van snelheid, wat een indirecte maar *de facto* bevoordeling betekent van buitenlandse verbindingen.

Het is belangrijk te benadrukken dat internationale verbindingen veelal een zuiver commerciële activiteit zijn. De exploitanten ervan opereren los van enige openbare dienstverplichting en focussen op winstgevendende markten. Dit staat in contrast met de NMBS, die met publieke middelen verplicht is een netwerk aan te bieden dat beschikbaar is voor iedereen en waarop de overheid een maatschappelijke return verwacht. Als de huidige trend zich doorzet, dreigt de verdere uitbouw van commerciële internationale verbindingen door veelal buitenlandse operatoren, de service die de NMBS in het kader van het openbare dienstcontract dient aan te bieden, onder druk te zetten.

Bovendien is het op korte termijn vaak niet mogelijk om infrastructuurwerken door te voeren die de capaciteit aanzienlijk kunnen verhogen.

Er is daarom nood aan een beleidsmatige bijsturing, zodat prioriteit wordt gegeven aan binnenlandse verbindingen, zeker op momenten en lijnen waar de infrastructuur is verzadigd. Internationale verbindingen zijn welkom, maar mogen het binnenlandse aanbod niet verdringen.

Tine Gielis (cd&v)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Située au cœur de l'Europe, la Belgique constitue un carrefour naturel pour les liaisons ferroviaires internationales. Grâce à sa localisation stratégique, notre pays ne cesse de gagner en attractivité auprès des opérateurs ferroviaires commerciaux qui exploitent des liaisons entre pays voisins. Un exemple concret à cet égard est la connexion ferroviaire internationale à grande vitesse qui relie Paris à Amsterdam en passant par Bruxelles et Anvers. D'autres axes ferroviaires, tant au nord qu'au sud du pays, sont aussi impactés par cette situation.

Cet intérêt croissant entraîne une hausse des demandes de sillons à la fois par la SNCB et par d'autres opérateurs internationaux, souvent au détriment de l'offre intérieure. Tant que les règles n'auront pas été modifiées, les trains commerciaux internationaux auront, dans le cadre de l'attribution des sillons, *de facto* la priorité sur les trains intérieurs, qui sont essentiels au quotidien pour les navetteurs, les étudiants et les seniors. En pratique, les règles actuelles d'attribution des sillons accordent en effet la priorité aux trains internationaux à grande vitesse en raison de leur rapidité, ce qui revient à privilégier *de facto*, bien qu'indirectement, les liaisons internationales.

Il importe de souligner que les liaisons internationales constituent souvent une activité purement commerciale. Leurs exploitants agissent indépendamment de toute obligation de service public et se concentrent sur les marchés rentables. Cette situation diffère de celle de la SNCB, qui est tenue d'offrir un réseau accessible à tous, financé à l'aide de fonds publics, et dont les pouvoirs publics attendent un retour sociétal. Si la tendance actuelle se poursuit, le développement des liaisons commerciales internationales par des opérateurs souvent étrangers risque de menacer le service que la SNCB est tenue de fournir en application de son contrat de service public.

De plus, il est souvent impossible de réaliser rapidement des travaux d'infrastructure qui permettraient d'augmenter considérablement la capacité du réseau.

Il convient donc d'opérer un ajustement politique afin de donner la priorité aux liaisons intérieures, en particulier durant les heures et sur les lignes où l'infrastructure est saturée. Les liaisons internationales sont les bienvenues, mais elles ne doivent pas évincer l'offre intérieure.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. overwegende dat België zich geografisch in het hart van Europa bevindt en daardoor een aantrekkingspool is geworden voor internationale treinoperatoren;

B. overwegende dat deze operatoren steeds vaker aanvragen indienen om commerciële verbindingen te realiseren die dwars door ons land lopen, zoals de hogesnelheidslijn Parijs-Amsterdam via Brussel en Antwerpen;

C. overwegende dat hierdoor de druk op onze spoorinfrastructuur toeneemt en dat dit nefaste gevolgen kan hebben voor de beschikbaarheid van rijpaden voor de binnenlandse verbindingen;

D. overwegende dat deze binnenlandse verbindingen grotendeels kaderen binnen het performantiecontract van de NMBS, waarin essentiële verbindingen vervat zitten voor pendelaars, studenten, ouderen en andere doelgroepen;

E. overwegende dat artikel 15 van het performantiecontract gesloten tussen de NMBS en de Belgische Staat, stelt dat bijkomende grensoverschrijdende verbindingen rekening dienen te houden met het bestaande (binnenlandse) aanbod dat aanvaardbaar is voor NMBS en de Belgische Staat;

F. overwegende dat de prioriteitscriteria die vandaag gelden bij overbelaste infrastructuursecties, vooral focussen op snelheid en niet op het type vervoer (commercieel versus openbare dienst), waardoor buitenlandse commerciële verbindingen vaak voorrang krijgen op binnenlandse treinen;

G. overwegende dat het op korte termijn niet realistisch is om de capaciteit substantieel te verhogen via infrastructuurwerken;

H. gelet op Richtlijn (EU) 2012/34 van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte;

I. gelet op uitvoeringsverordening (EU) 2016/545 en 2017/2177 betreffende de toewijzingscriteria van spoorcapaciteit en toegang tot spoorvoorzieningen;

J. gelet op de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant que la Belgique est située au cœur de l'Europe et qu'elle est ainsi devenue un pôle d'attraction pour les opérateurs ferroviaires internationaux;

B. considérant que ces opérateurs introduisent de plus en plus souvent des demandes visant à établir des liaisons commerciales traversant notre pays de part en part, comme la ligne à grande vitesse Paris-Amsterdam, qui transite par Bruxelles et Anvers;

C. considérant que ce trafic accroît la pression sur notre infrastructure ferroviaire, avec des conséquences néfastes potentielles sur la disponibilité des sillons pour les liaisons intérieures;

D. considérant que ces liaisons intérieures s'inscrivent en grande partie dans le contrat de performance de la SNCB, lequel comprend des liaisons essentielles pour les navetteurs, les étudiants, les personnes âgées et d'autres groupes cibles;

E. considérant que l'article 15 du contrat de performance conclu entre la SNCB et l'État belge dispose que les liaisons transfrontalières supplémentaires doivent tenir compte de l'offre (intérieure) existante, avec une répartition qui soit acceptable pour la SNCB et pour l'État belge;

F. considérant que, sur les axes ferroviaires saturés, les critères de priorité actuels privilégient surtout la vitesse plutôt que le type de service (commercial ou public), si bien que les liaisons commerciales étrangères passent souvent avant les trains nationaux;

G. considérant qu'il n'est pas réaliste d'envisager d'augmenter considérablement les capacités ferroviaires à court terme en réalisant des travaux d'infrastructure;

H. vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen;

I. vu les règlements d'exécution (UE) 2016/545 et 2017/2177 relatifs aux critères de répartition des capacités ferroviaires et à l'accès aux installations ferroviaires;

J. vu la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire;

K. gelet op het koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;

L. gelet op de Netverklaring van Infrabel 2025;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. de prioriteitscriteria die Infrabel moet toepassen in het kader van rijpadaanvragen op overbelaste infrastructuur grondig te herbekijken, en daarbij expliciet voorrang te verlenen aan verbindingen die ook de binnenlandse reizigers faciliteren;

2. geen treindiensten te schrappen op druk bezette treinlijnen ten gunste van internationale treinverbindingen;

3. bij het opstellen van toekomstige beleidskaders en contracten met Infrabel en NMBS, een duidelijke garantie te voorzien voor de bescherming van de binnenlandse verbindingen en de binnenlandse treinreizigers;

4. overleg te plegen met de spoorregulator en Infrabel om de impact van internationale rijpadaanvragen op binnenlandse vervoersdiensten structureel in kaart te brengen en hierover jaarlijks te rapporteren aan het Parlement;

5. op Europees niveau te pleiten voor een aanpassing van de bestaande regelgeving indien blijkt dat deze verhindert dat nationale beleidskeuzes met betrekking tot de openbare dienstverlening op het spoor voldoende gegarandeerd kunnen worden.

13 juni 2025

Tine Gielis (cd&v)

K. vu 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;

L. vu le document de référence du réseau d'Infrabel (2025);

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de revoir en profondeur les critères de priorité que doit appliquer Infrabel lors du traitement des demandes de sillons sur des infrastructures saturées, et d'accorder explicitement la priorité aux liaisons qui facilitent également les déplacements des voyageurs sur les lignes intérieures;

2. de ne supprimer aucun service ferroviaire sur des lignes très fréquentées au profit des liaisons ferroviaires internationales;

3. de prévoir des clauses garantissant clairement la protection des liaisons ferroviaires intérieures et des voyageurs qui les empruntent lors de l'élaboration des prochains cadres politiques et des contrats avec Infrabel et la SNCB;

4. de se concerter avec le régulateur ferroviaire et avec Infrabel en vue d'une cartographie structurelle de l'incidence des demandes de sillons internationaux sur les services de transport intérieur et d'en faire rapport chaque année au Parlement;

5. de plaider, au niveau européen, en faveur de l'actualisation de la réglementation existante s'il apparaît qu'elle empêche de garantir suffisamment les choix politiques nationaux concernant le service public ferroviaire.

13 juin 2025