

**BENELUX**  
**INTERPARLEMENTAIRE**  
**ASSEMBLEE**

---

14 juni 2024

AANBEVELING

**met betrekking tot een sterker en  
uniformer grensoverschrijdend  
spoorwegnetwerk en voor een grenzeloos  
aanbod van reizigerstreinen in de Benelux**

*(aangenomen ter plenaire vergadering  
van vrijdag 14 juni 2024)*

---

**ASSEMBLÉE**  
**INTERPARLEMENTAIRE**  
**BENELUX**

---

14 juin 2024

RECOMMANDATION

**relative à un réseau ferroviaire transfrontalier  
plus fort et plus uniforme et  
une offre transfrontalière  
de trains de voyageurs dans le Benelux**

*(adoptée en séance plénière  
du vendredi 14 juin 2024)*

---

De Assemblée,

**GELET OP:**

A. de aanbeveling teneinde te komen tot de opmaak van een Benelux railagenda (nr. 866/2), aangenomen op 13 juni 2015;

B. de aanbeveling met betrekking tot de besluiten die moeten worden getrokken uit het Fyra-debacle (nr. 873/2), aangenomen op 18 juni 2016, die heldere suggesties voor kwalitatieve grensoverschrijdende verbindingen bevat;

C. de aanbeveling met betrekking tot duurzame mobiliteit (nr. 890/2), aangenomen op 24 november 2017, waarin doelstellingen worden geformuleerd inzake "modal shift" en gecombineerde mobiliteit voor het personenvervoer;

D. de aanbeveling over grensoverschrijdende spoorwegverbindingen in de Benelux en Noordrijn-Westfalen, met bijzondere aandacht voor de positie van het programma Eurekarail (nr. 889/12), aangenomen op 24 november 2017;

E. de aanbeveling betreffende de steun voor de terugkeer van de nachttreinen vanuit de Benelux (nr. 926/2), aangenomen op 22 juni 2021;

F. de vergaderingen van de commissie Financiën en Mobiliteit op 20 oktober 2017, 16 november en 14 december 2018, 3 februari 2023 en 12 januari, 26 april en 24 mei 2024, die gewijd waren aan het thema van het grensoverschrijdend spoorvervoer voor reizigers in de Benelux;

G. het themadebat over dit onderwerp tijdens de plenaire vergadering van 17 maart 2023 in Den Haag (beknopt verslag nr. 345);

**OVERWEGENDE DAT:**

a) mobiliteit in het algemeen blijft groeien en die evolutie gerijmd zal moeten worden met een CO<sub>2</sub>-neutrale samenleving tegen 2050;

b) er zelfs over een periode van 20 jaar op spoorwagvlak nog te weinig vooruitgang werd geboekt in de Benelux;

L'Assemblée,

**VU:**

A. la recommandation en vue de de la confection d'un agenda ferroviaire Benelux (n° 866/2), adoptée le 13 juin 2015;

B. la recommandation relative aux conclusions à tirer de la débâcle de Fyra (n° 873/2), adoptée le 18 juin 2016, qui comporte des suggestions explicites pour des connexions transfrontalières de qualité;

C. la recommandation sur la mobilité durable (n° 890/2), adoptée le 24 novembre 2017, qui définit des objectifs en matière de transfert modal et de mobilité combinée pour le transport de passagers;

D. la recommandation sur les liaisons ferroviaires transfrontalières dans le Benelux et en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, avec une attention particulière pour le programme Eurekarail (n° 889/12), adoptée le 24 novembre 2017;

E. la recommandation relative au soutien au retour des trains de nuit au départ du Benelux (n° 926/2), adoptée le 22 juin 2021 ;

F. les réunions de la commission des Finances et de la Mobilité des 20 octobre 2017, 16 novembre et 14 décembre 2018, 3 février 2023 et 12 janvier, 26 avril et 24 mai 2024, consacrées au thème du transport ferroviaire transfrontalier de passagers dans le Benelux;

G. le débat thématique qui s'est tenu sur le sujet lors de la séance plénière du 17 mars 2023 à La Haye (compte rendu analytique n° 345);

**CONSIDÉRANT QUE:**

a) la mobilité en général continue de croître et qu'il conviendra de concilier cette évolution avec une société neutre en CO<sub>2</sub> d'ici 2050;

b) même sur une période de 20 ans, trop peu de progrès ont encore été réalisés sur le plan ferroviaire dans le Benelux;

c) het gebrek aan een kwalitatief grensoverschrijdend spooraanbod onder meer geïllustreerd wordt door de verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal en de verbinding tussen Brussel en Luxemburg;

d) de infrastructuurbeheerders en spoorwegoperatoren zich bijna uitsluitend op het eigen land richten, zonder focus op grensoverschrijdende verbindingen;

e) er veel goede intenties worden afgesproken tussen beleidsmakers (denk bijvoorbeeld aan de Memorandum of Understanding tussen Nederland en België en de letter of intent tussen België en Luxemburg);

f) er eindelijk perspectief is voor de zogenaamde drielandentrein, zes jaar later dan oorspronkelijk bedoeld;

g) deze realisatie ten zeerste verwelkomd wordt;

h) er in verschillende concrete grensoverschrijdende spoordossiers nog te weinig vooruitgang is:

- h) 1. Hamont-Weert (ruimer: Antwerpen-Eindhoven);
- h) 2. Gent-Terneuzen;
- h) 3. Antwerpen-Roosendaal (momenteel een weinig kwalitatieve verbinding);
- h) 4. Brussel-Luxemburg (in 2011 werd een betere verbinding vooropgesteld voor 2017, nu spreekt men van 2031);

i) ook verschillende projecten met de andere buurlanden, Duitsland en Frankrijk, bijzonder moeizaam verlopen;

j) er ook op het vlak van grensoverschrijdende ticketing nog veel verbetering mogelijk is, al kan er bijvoorbeeld wel worden verwezen naar de voorbereidingswerkzaamheden van de werkgroep MaaS (*"Mobility as a Service"*) van de Benelux en Noordrijn-Westfalen, actief in de regio van Eurekarail;

c) l'absence d'une offre ferroviaire transfrontalière de qualité est illustrée, entre autres, par les liaisons entre Anvers et Roosendaal et entre Bruxelles et Luxembourg;

d) les gestionnaires d'infrastructure et les opérateurs ferroviaires se concentrent presque exclusivement sur leur propre pays, sans guère mettre l'accent sur des connexions transfrontalières ;

e) les décideurs politiques s'accordent sur de nombreuses intentions positives (songeons par exemple au protocole d'accord entre les Pays-Bas et la Belgique et à la lettre d'intention entre la Belgique et le Luxembourg);

f) des perspectives peuvent enfin être entrevues concernant le train dit des trois pays, six ans plus tard que prévu initialement;

g) cette réalisation est saluée résolument;

h) on n'enregistre guère de progrès dans plusieurs dossiers ferroviaires transfrontaliers concrets:

- h) 1. Hamont-Weert (plus largement: Anvers-Eindhoven);
- h) 2. Gand-Terneuzen;
- h) 3. Anvers-Roosendaal (actuellement une liaison de qualité médiocre);
- h) 4. Bruxelles-Luxemburg (si, en 2011, une meilleure liaison avait été envisagée à l'horizon 2017, on parle désormais de 2031);

i) divers projets avec les autres pays voisins, l'Allemagne et la France, progressent également très malaisément;

j) le système de billetterie transfrontalier est également encore susceptible d'être grandement amélioré, même si l'on peut toutefois se référer par exemple aux travaux préparatoires du groupe de travail MaaS (*"Mobility as a Service"*) du Benelux et de la Rhénanie du Nord-Westphalie actif dans la région d'Eurekarail;

k) er een toenemende behoefte is aan goede grensoverschrijdende verbindingen, zowel op korte afstand als voor langere verbindingen (bijvoorbeeld tussen de hoofdsteden);

l) grensoverschrijdend reizen zonder reserveringsplicht, zoals iedereen gewoon is voor binnenlandse treinverbindingen, mogelijk moet zijn;

m) de evolutie voor de enige “grensoverschrijdende treinverbinding” (“de Amsterdammer” of – niet voor niks – “de Beneluxtrein” in de volksmond) in die zin niet positief is (bijvoorbeeld de reserveringsplicht en de inschakeling in het binnenlands aanbod);

n) grensoverschrijdend spoorverkeer tussen onze landen en hoofdsteden een evidentie zou moeten zijn en niet belemmerd mag worden door onbehoorlijke dienstverlening, technische problemen of gevoelig hogere prijzen voor treintickets;

o) arbeidsmarktregio’s geen grenzen meer kennen, arbeidsmobiliteit aan belang wint en het mobiliteitsnetwerk daarop afgestemd moet zijn of worden;

p) openbaar vervoer een cruciale bijdrage kan leveren tot de grensoverschrijdende verplaatsingsmogelijkheden van personen met een beperkte mobiliteit;

#### **VERZOEKT DE REGERINGEN OM:**

1. de spoornetten van de drie landen van de Benelux, zowel qua infrastructuur als qua aanbod, met elkaar te verbinden, waarbij de verbinding van de respectieve IC-netten kan gebeuren binnen het kader van de openbare dienst;

2. de spoornetten van de drie landen als één groot spoornet uit te bouwen, zowel op het vlak van infrastructuur als op het vlak van treinverbindingen, wat onder meer impliceert dat extra toeslagen voor grenspassages wegvallen, binnenlandse spoortarieven op landsgrensoverschrijdende verbindingen worden toegepast en ook andere reizigersvoorwaarden op één lijn worden gebracht;

k) il existe un besoin croissant de liaisons transfrontalières de qualité, pour les courtes distances comme pour les liaisons plus longues (par exemple entre les capitales);

l) les voyages transfrontaliers sans obligation de réservation, comme chacun en a l’habitude pour les liaisons ferroviaires nationales, devraient être possibles;

m) en ce sens, l’évolution de la seule “liaison ferroviaire” (le “Amsterdammer” également désigné non sans raison comme le “train Benelux” dans le langage populaire) n’est pas positive (par exemple l’obligation de réservation et l’insertion dans l’offre intérieure);

n) le trafic ferroviaire transfrontalier entre nos pays et nos capitales doit aller de soi et ne pas être entravé par des prestations de service inappropriées, des problèmes techniques ou des prix de billets de train sensiblement plus élevés;

o) les bassins d’emploi ne connaissent plus de frontières, la mobilité de la main-d’œuvre gagne en importance et le réseau de mobilité doit ou devra être adapté en conséquence;

p) les transports publics peuvent apporter une contribution essentielle aux possibilités de déplacement transfrontalier de personnes à mobilité réduite;

#### **DEMANDE AUX GOUVERNEMENTS:**

1. de connecter entre eux les réseaux ferroviaires des trois pays du Benelux, en termes tant d’infrastructure que d’offre, de manière à ce que la connexion des réseaux IC respectifs puisse se faire dans le cadre du service public;

2. de faire des réseaux ferroviaires des trois pays un seul vaste réseau ferroviaire, sur le plan des infrastructures comme des liaisons ferroviaires, ce qui suppose, entre autres, la suppression de suppléments pour le franchissement des frontières, l’application des tarifs ferroviaires nationaux sur les liaisons transnationales ainsi que l’harmonisation d’autres conditions applicables aux voyageurs;

3. door de uitbouw van één spoornet ook de technische verschillen tussen de netten (voltage, veiligheidssysteem, instaphoogte, ...) stap voor stap weg te werken en zowel de infrastructuurvergoeding als de voorrangsregels op elkaar af te stemmen;

4. ernstig werk te maken van de uitvoering van de Benelux-railagenda, zoals ook in 2015 gevraagd werd door het Beneluxparlement:

- 4.1. een verbetering en uitbreiding van de treinverbinding Amsterdam/Den Haag-Brussel, als vrij toegankelijke grensoverschrijdende IC-trein, dus zonder reservatieplicht en mét – wat dan genoemd wordt – binnenlandse cabotage;

- 4.2. een opwaardering van de lijnen Brussel-Luxemburg en Luik-Luxemburg, met een substantiële vermindering van de reistijd;

- 4.3. het opnieuw tot stand brengen van een IC-verbinding tussen Antwerpen en Roosendaal;

- 4.4. het mogelijk maken van geëlektrificeerd reizigersverkeer tussen Weert en Hamont, waardoor Antwerpen en Eindhoven aan elkaar worden gekoppeld;

- 4.5. het opnieuw op een hoger niveau brengen van de verbinding Maastricht-Luik;

- 4.6. het voeren van een onderzoek naar het inzetten van reizigerstreinen tussen Terneuzen en Gent;

5. de binnenlandse openbare dienst niet te laten kannibaliseren door nieuwe internationale verbindingen die niet tussen alle steden kunnen worden gebruikt;

6. het grenzeloos sporen gemakkelijker te maken door geïntegreerde ticketing, ongeacht de gebruikte techniek (automaten, aan het loket, via web of app, digitale reiskaart, ...);

7. grensoverschrijdende initiatieven voor grenzeloze ticketing (zoals bijvoorbeeld het MaaS-proefproject voor Eurekarail) te ondersteunen en pilootprojecten ter zake te stimuleren omdat op dit

3. d'également éliminer progressivement, en développant un réseau ferroviaire unique, les différences techniques entre les réseaux (tension, système de sécurité, hauteur d'embarquement, etc.) et d'uniformiser les indemnités d'infrastructure et les règles de priorité;

4. de s'employer résolument à mettre en œuvre l'agenda ferroviaire Benelux, ainsi que le Parlement Benelux l'avait également demandé en 2015:

- 4.1. amélioration et extension de la liaison ferroviaire Amsterdam/La Haye-Bruxelles, en tant que train IC transfrontalier accessible librement, donc sans obligation de réservation et avec ce que l'on désigne alors comme le cabotage intérieur;

- 4.2. revalorisation des lignes Bruxelles-Luxembourg et Liège-Luxembourg, avec une réduction substantielle du temps de trajet;

- 4.3. rétablissement d'une liaison IC entre Anvers et Roosendaal;

- 4.4. permettre un trafic de passagers électrifié entre Weert et Hamont, reliant ainsi Anvers et Eindhoven;

- 4.5. améliorer à nouveau la liaison Maastricht-Liège;

- 4.6. procéder à une étude sur la mise en service de trains de passagers entre Terneuzen et Gand;

5. 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;

6. de faciliter le transport ferroviaire sans frontières par une billetterie intégrée, quelle que soit la technique mise en œuvre (distributeurs automatiques, guichets, web ou application, carte de voyage digitalisée, ...);

7. de soutenir en la matière des initiatives transfrontalières de billetterie sans frontières (comme par exemple le projet pilote MaaS pour Eurekarail) et de stimuler des projets pilotes dans la mesure où

vlak immers het snelst vooruitgang kan worden gerealiseerd;

8. hindernissen voor personen met een beperking die grensoverschrijdende treinreizen afleggen weg te werken, wat onder meer impliceert dat erkenningskaarten voor het gereduceerde tarief en eventuele voorbehouden plaatsen in alle landen erkend worden.

c'est dans ce domaine que des avancées peuvent être réalisées le plus rapidement;

8. de supprimer les obstacles pour les personnes handicapées qui effectuent des trajets transfrontaliers en train, ce qui requiert l'acceptation dans tous les pays de cartes de reconnaissance pour le tarif réduit et la réservation de sièges.