

## Voorstel voor een BENELUX TREINENNET

### Proposition pour un RESEAU TRAINS BENELUX

Den Haag – Brussel – Luxembourg ; oktober 2014

La Haye – Bruxelles – Luxembourg ; octobre 2014

Het pleidooi voor verbetering van het landsgrensoverschrijdend spoorverkeer is sinds 2009 zonder uitzondering opgenomen als hoog genoteerd doel in het werkprogramma van het CNB. Het voortijdig mislukken van het Fyra-project aan het begin van 2013 vormde voor het CNB-bestuur aanleiding om dieper op de materie in te gaan. Het CNB-bestuur – hierna “wij” en “ons” – zal zich over de Fyra niet uitlaten. Wij zien er wel het vertrekpunt in voor een bezinning over een betere benutting van de grensspoorwegen tussen België en Nederland en tussen België en Luxemburg.

Ook worden spoorwegovergangen over de Benelux-buitengrenzen, voor zover zij samenhang vertonen met het Beneluxnet, niet vergeten.

Overigens zijn wij niet van de grensovergangen als zodanig vertrokken, maar van de economische en de demografische samenhang van het Benelux gebied. Van de 28 miljoen inwoners wonen ongeveer 16 miljoen (57%) in steden en agglomeraties met 100.000 en meer inwoners. Deze stedelijke gebieden zijn goed voor ruim 80% van het bruto nationaal product van de Beneluxlanden. De stedelijke gebieden zijn onderling goed per spoor verbonden. Alleen tussen de landen is het een zeer karige bedoening: het aantal grenskruisingen in het spoornet tussen België en Nederland is slechts 3 (als de lijn Roosendaal - Antwerpen en de HSL tot een bundel worden samengenomen 2), tussen België en Luxemburg eveneens 2.

- Onze eerste observatie is dat de voorkeur voor de HSL Amsterdam – Brussel – Parijs eerder valt af te leiden van de bezorgdheid dat Nederland ten opzichte van het zich ontwikkelende Europese hogesnelheidsnet in een uithoek zou komen te liggen dan van de behoefte aan betere verbindingen tussen buurlanden.
- De tweede observatie is dat de politieke bereidheid in vooral Nederland, maar ook in België om de Euro-

*Depuis 2009 l'amélioration du trafic ferroviaire transfrontalier est devenue une priorité du Programme de Travail Annuel du Comité Nouveau Benelux. L'échec prématuré de la mise en service des rames Fyra au début de 2013 a incité le bureau du CNB à s'engager plus intensément en la matière. Le bureau du CNB a décidé de ne pas s'exprimer au sujet du Fyra. Cependant nous y percevons le point de départ pour la connaissance d'une meilleure utilisation des chemins de fer transfrontaliers entre la Belgique et les Pays-Bas et entre la Belgique et le Luxembourg. Dès lors, le passage ferroviaire des frontières externes du Benelux ne peut être oublié, pour autant qu'il agisse en cohérence avec le réseau Benelux.*

*Toutefois notre objectif ne concerne pas seulement les passages frontaliers, mais dépend aussi de la cohérence économique et démographique de l'Union Benelux. Le Benelux regroupe 28 million d'habitants, dont environ 16 millions (57% de la population) résident dans des villes et agglomérations de plus de 100.000 d'habitants. Ces villes apportent plus de 80% du produit national brut des pays Benelux. Les villes et agglomérations sont reliées entre elles par des lignes de chemin de fer. Mais les liaisons ferroviaires entre les pays reste aujourd'hui très limitée : le nombre des passages frontaliers se limite à trois (si l'on prend en compte les lignes Roosendaal - Anvers et la LGV Breda - Anvers ensemble : 2). Entre la Belgique et le Luxembourg il n'y en a que deux.*

- *"Nous pensons en premier lieu que la préférence pour la ligne à grande vitesse Amsterdam – Bruxelles – Paris relève plutôt de l'inquiétude que les Pays-Bas se trouvent à la périphérie du réseau LGV européen se développant, plutôt que de l'entretien des bonnes liaisons entre des pays voisins.*
- *Notre deuxième observation a trait à la promptitude d'appliquer les règles européennes aussi vite que possible, non seulement aux Pays-Bas, mais aussi en Belgique. Elle*

pese regels over marktwerking zo strikt mogelijk toe te passen zodanig overheersend werkte, dat het hebben van aandacht voor buurlandverkeer min of meer werd weggedrukt.

- Daarbij sluit de derde observatie aan dat – voor zover wij konden nagaan – bij geen van de regeringen van de Beneluxlanden de gedachte is opgekomen om, met de verdragen van Rome en Lissabon in de hand, ten behoeve van het buurlandverkeer de Benelux Unie als “binnenland” te beschouwen. Wij hebben aan de Europese Commissie gevraagd of binnenlandse spoortarieven ook op landsgrensoverschrijdende verbindingen mogen worden toegepast. Het antwoord luidde bevestigend.

Dit alles heeft er ons inziens toe geleid dat de ambities van hoge snelheidstreinen en die van buurlandverbindingen feitelijk onverenigbaar werden.

Het CNB-bestuur legt in deze notitie een voorstel voor een snel realiseerbaar Benelux hoofdnet van spoorwegverbindingen voor aan allen die met deze materie te maken hebben. Uitgangspunt is het gebruik maken van beschikbare infrastructuur, zowel hoge snelheidslijnen als conventionele spoorverbindingen.

*a eu des effets tellement importants que l'attention au trafic « pays-limitrophes » a été plus ou moins supprimée.*

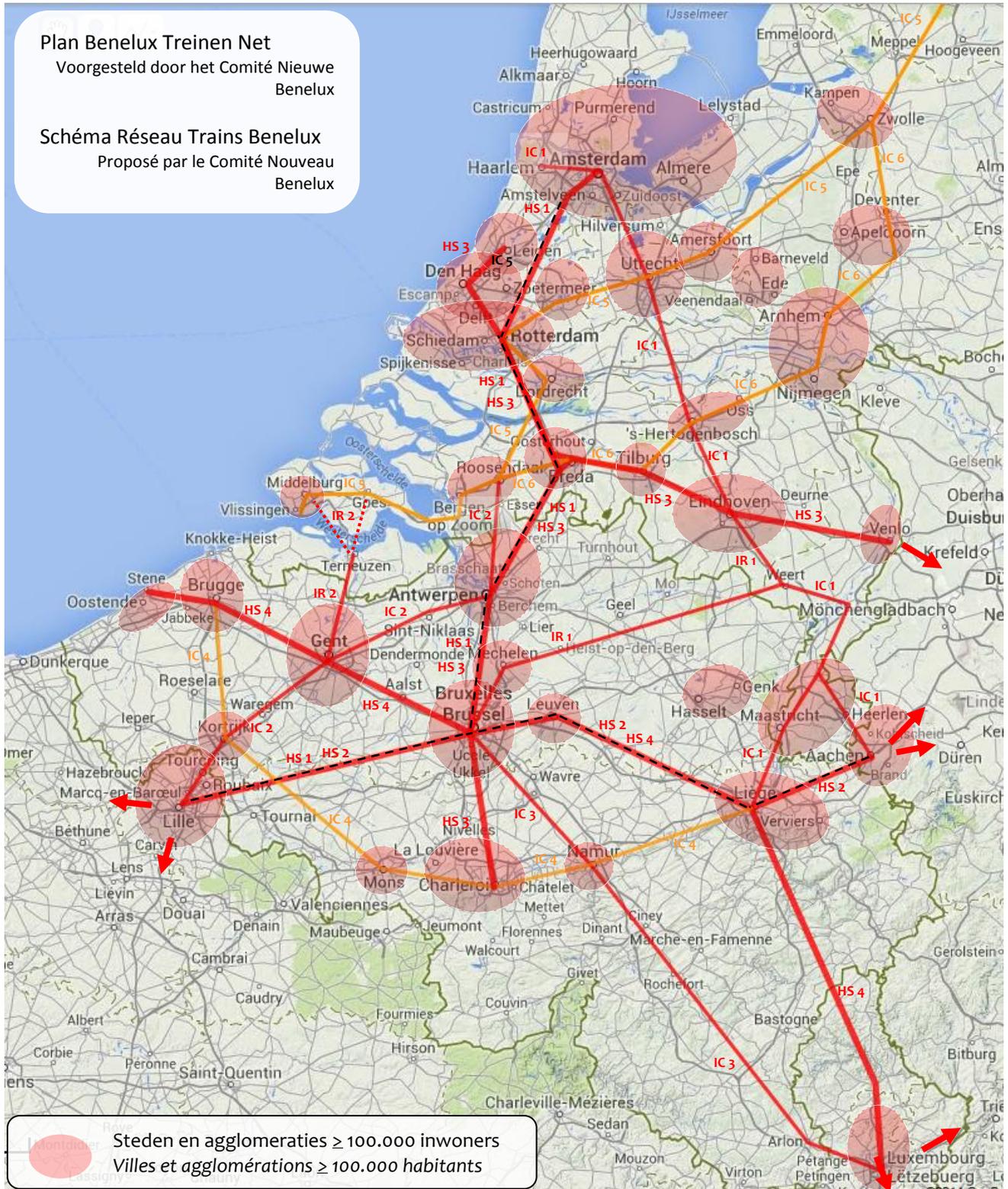
- *Notre troisième observation, concomitante à la précédente – pour autant que nous puissions l'observer – montre qu'aucun des gouvernements des pays du Benelux n'a considéré, Traités de Rome et de Lisbonne à la main, que l'Union Benelux puisse agir comme un « pays unique » pour répondre aux besoins du trafic à l'interne du Benelux. Nous nous sommes tournés vers la Commission Européenne pour lui demander d'appliquer également la tarification interne aux liaisons transfrontalières. Ce qui a abouti.*

*Le tout fait que nous pensons que les ambitions par rapport aux trains à grande vitesse et celles concernant les liaisons voisines sont devenues inconciliables.*

*Le bureau du CNB présente dans ce document une proposition pour un réseau Benelux de liaisons ferroviaires principales applicables à tous ceux qui sont concernés en le domaine. Le point de départ consiste à utiliser les infrastructures existantes comme les lignes à grande vitesse et les connexions conventionnelles.*

Plan Benelux Treinen Net  
Voorgesteld door het Comité Nieuwe Benelux

Schéma Réseau Trains Benelux  
Proposé par le Comité Nouveau Benelux



Steden en agglomeraties  $\geq 100.000$  inwoners  
Villes et agglomérations  $\geq 100.000$  habitants



Voorstel voor Benelux-hoofdnet reizigers per spoor  
Proposition pour un réseau ferroviaire principale Benelux pour voyageurs  
Toelichting bij de symbolen – Légende des symboles

-  Hoge snelheids treinverbinding en lijnummer – *Service direct à grande vitesse et numéro de ligne*
-  Hoge snelheidslijn - *Ligne à grande vitesse*
-  Intercityverbinding en lijnummer – *Service Intercité et numéro de ligne*
-  Aansluitende busverbinding – *Service d'autobus correspondant*
-  Aansluitende binnenlandse IC-dienst – *Service Intercité interne correspondant*
-  Doorgaande treindiensten naar verder gelegen bestemmingen – *Services ferroviaires aux destinations plus éloignées*

## Overzicht der voorgestelde BTN-verbindingen – Liste des liaisons RTB proposées

HS 1	Amsterdam – Schiphol – Rotterdam – Antwerpen – Zaventem – Brussel – Rijsel – Parijs of Londen Amsterdam – Schiphol – Rotterdam – Anvers – Zaventem – Bruxelles – Paris ou Londres
HS 2	Keulen – Aken – Luik – Leuven – Brussel – Rijsel – Parijs of Londen Cologne – Aix-la-Chapelle – Liège – Louvain – Bruxelles – Lille – Paris ou Londres
HS 3	Charleroi – Brussel – Zaventem – Antwerpen – Breda – Rotterdam – Den Haag – Leiden / Tilburg – Eindhoven – Venlo Charleroi – Bruxelles – Zaventem – Anvers – Breda – Rotterdam – La Haye – Leyde / Tilburg – Eindhoven – Venlo
HS 4	Oostende – Brugge – Gent – Brussel – Leuven – Luik – Gouvy – Ettelbruck – Luxemburg / Verviers – Eupen/Spa Ostende – Bruges – Gand – Bruxelles – Liège – Gouvy – Ettelbruck – Luxembourg / Verviers – Eupen/Spa
IC 1	Haarlem – Amsterdam – Utrecht – Den Bosch – Eindhoven – Roermond – Geleen-Sittard – Maastricht – Luik / Heerlen – Aachen Haarlem – Amsterdam – Utrecht – Bois-le-Duc – Eindhoven – Roermond – Geleen-Sittard – Maastricht – Liège / Heerlen – Aix-la-Chapelle
IC 2	Rijsel – Kortrijk – Gent – Sint-Niklaas – Antwerpen – Roosendaal Lille – Courtrai – Gand – Saint-Nicolas – Anvers – Roosendaal
IC 3	Brussel – Namen – Aarlen – Luxemburg Bruxelles – Namur – Arlon – Luxembourg
IC 4	Brugge – Kortrijk – Bergen – Charleroi – Namen – Luik Bruges – Courtrai – Mons – Charleroi – Namur – Liège
IC 5	Groningen – Zwolle – Amersfoort – Utrecht – Rotterdam – Dordrecht – Roosendaal – Goes – Middelburg – Vlissingen Groningue – Zwolle – Amersfoort – Utrecht – Rotterdam – Dordrecht – Roosendaal – Goes – Middelburg – Flessingue
IC 6	Zwolle – Deventer – Arnhem – Nijmegen – Den Bosch – Tilburg – Breda – Roosendaal Zwolle – Deventer – Arnhem – Nimègue – Bois-le-Duc – Tilburg – Breda – Roosendaal
IR 1	Eindhoven – Weert – Mechelen – Brussel Eindhoven – Weert – Malines – Bruxelles
IR 2	Gent – Terneuzen – Middelburg / Goes Gand – Terneuzen – Middelburg / Goes

Wij verwachten dat dit voorstel reacties zal opwekken zoals hieronder beschreven:

- Welke spoorwegmaatschappij zal de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het Benelux Treinen Net op zich nemen?  
→ Voorstel: vormen van een BTN-samenwerkingsverband waarin de CFL, NMBS en NS deelnemen; mogelijk ook ook DB of SNCF).
- Hoe kunnen de tegengestelde belangen en ideeën onder de deelnemende partijen overwonnen worden waar het de aanschaf van rollend materieel betreft?  
→ Voorstel: noch de voertuigafmetingen, noch de stroomsterkte (1500-3000 Volt gelijkstroom) zullen ernstige hindernissen vormen. Wellicht kunnen verschillen in technische opvattingen en industriële vormgeving negatieve gevoelens opwekken. Formeren van gemeenschappelijke werkverbanden van technici lijkt ons aan te bevelen.
- Hoe de samenwerking te verbeteren tussen de belangrijkste spoorbeheerders: ProRail en Infrabel?  
→ Voorstel: de toepassing van het Europees spoorwegveiligheidssysteem “ERTMS” vereist met voorrang samenwerking op de totale lengte van de betrokken IC-lijnen. Ook het goederenvervoer per spoor kan er van profiteren.

*Nous nous attendons à ce que notre proposition provoque les réactions suivantes:*

- *Quelle compagnie des chemins de fer va assumer la responsabilité pour l'exploitation du RTB?*  
→ *Suggestion: stimuler la formation d'une forme de coopération RTB dans laquelle participent la CFL, la SNCB et la NS, peut-être aussi la DB ou la SNCF.*
- *Comment dépasser les intérêts particuliers et minimaliser les idées dissensions parmi les participants quant -à l'achat du matériel roulant?*  
→ *Suggestion: ni les dimensions et profils du matériel roulant, ni le type de courant électrique (1500-3000 V CC) ne constituent des obstacles importants. Les notions techniques différentes et l'esthétique industrielle pourraient causer des sentiments négatifs. Il nous paraît utile de former des équipes communes de techniciens.*
- *Comment améliorer la coopération entre les gestionnaires de la voirie les plus importants: ProRail et Infrabel?*  
→ *Suggestion: l'introduction du système européen de sécurité ferroviaire « ERTMS » exige une coopération prioritaire sur la totalité des lignes IC concernées. Les transporteurs de marchandises FRET peuvent aussi en tirer profit.*
- *Quelle autorité va prendre en charge La tarification sur*

- Wie gaat zich bezig houden met de tariefstelling op de hoge snelheidslijnen respectievelijk de IC-lijnen volgens het plan BTN?
- Voorstel: bij de Europese Commissie het recht voor de Benelux Unie bepleiten om uit naam van de drie landen op te treden als enkelvoudige autoriteit met betrekking tot de tariefbepaling op het Benelux Treinen Net. De gemeenschappelijke tariefstructuur kan worden afgeleid van de tariefstelling in de respectieve landen (Zwitserse methode).
- De financiering van het BTN-plan kost veel geld dat er in tijden van economische recessie niet is, terwijl lopende uitvoeringsprogramma's worden doorkruist.
- Voorstel: het bestaande spoorwegnet in de drie landen is in beginsel geschikt voor snelle uitvoering van het plan. Nieuwe baanvakken hoeven niet te worden aangelegd; de verschoven investeringen zullen met name gericht zijn op de versnelde invoering van ERTMS. Wij stellen voor om het plan in te dienen bij de Europese Commissie voor een bijdrage uit de financiële middelen voor het programma TEN-T.

Het voorstel van het CNB voorziet in drie soorten grensoverschrijdende treinverbindingen:

- HS** Treinen die van de hogesnelheidslijnen gebruik maken. Dit zijn zowel treindiensten die over nagenoeg de gehele lengte een spoortraject gebruiken dat geschikt is voor de snelheid van 300 km per uur (Eurostar, ICE, Thalys), als diensten die slechts een beperkt deel van de reisweg over de hogesnelheidslijn gevoerd worden. De ontwerpstandaard ligt hier lager dan bij echte HST's, normaal gesproken bij 200 km/uur.
- IC** De Intercitydiensten in de Beneluxlanden kennen vergelijkbare standaarden. Waar zij momenteel binnen de respectieve landen blijven kunnen zij tussen Antwerpen en Roosendaal en tussen Luik en Maastricht grensoverschrijdend worden.
- IR** Interregionale, grensoverschrijdende treinverbindingen bestaan al vele jaren tussen Roosendaal en Antwerpen en tussen Luik en Maastricht. Wij stellen twee nieuwe verbindingen voor waarbij bestaande sporen gebruikt kunnen worden:
  - IR 1: Eindhoven – Mechelen – Brussel, welke met name het oostelijk deel van de grensregio Vlaanderen - Nederland bedient en
  - IR 2: Gent – Terneuzen – Middelburg / Goes, welke een centrale verbinding binnen de Euregio Scheldemond zal vormen. De treindienst zal beperkt zijn tot Gent – Terneuzen, waarop snelbusdiensten naar Goes en Middelburg aansluiten.
 De tramverbinding Hasselt – Maastricht, waartoe begin 2014 is besloten en die in 2017 in bedrijf zal komen wordt hier niet besproken.

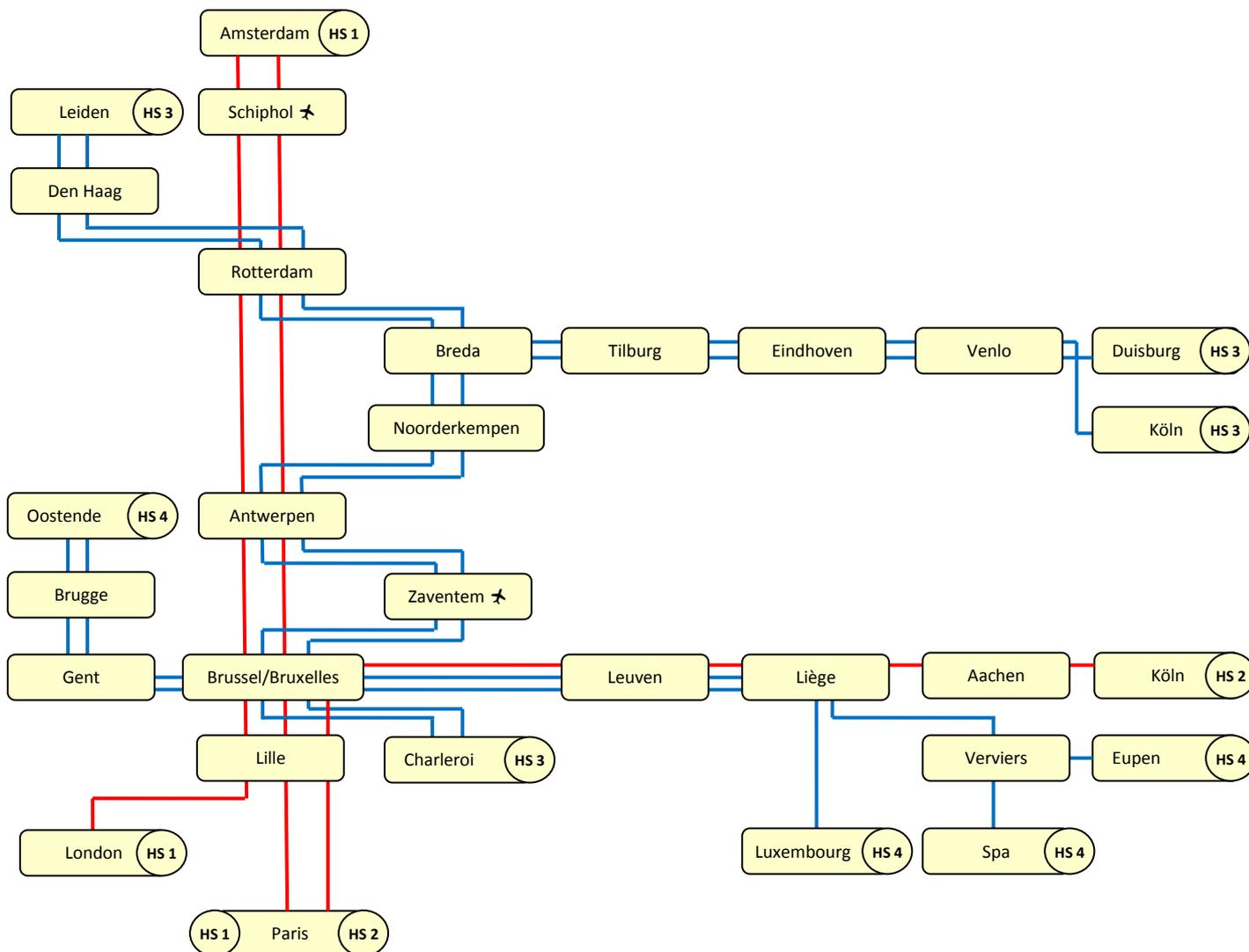
*les lignes à grande vitesse IC selon le schéma RTB?*

- *Suggestion: plaider devant la Commission Européenne le droit de l'Union Benelux de gérer comme autorité unique au nom des trois pays en matière de fixation des tarifs sur le Réseau Train-Benelux. La structure de la tarification commune peut reposer sur les tarifications en vigueur dans les pays respectifs (cf. la méthode suisse).*
- *Le financement du schéma RTB exigera des montants financiers non disponibles en période de récession économique. De façon concomitante des programmes en cours de réalisation peuvent en être perturbés.*
- *Suggestion : le réseau existant des chemins de fer est en principe adéquat à une réalisation rapide du schéma. La construction de nouveaux trajets ne sera pas nécessaire ; les investissements reportés se rapporteront notamment à l'installation accélérée de l'ERTMS. Nous proposons d'introduire une demande de subvention à la Commission Européenne en faisant référence au budget TEN-T.*

*La proposition du CNB prévoit trois types de liaisons ferroviaires transfrontalières :*

- HS** *Il s'agit des trains empruntant les lignes à grande vitesse. Cela concerne aussi bien des services qui utilisent presque tout le parcours adapté pour la vitesse de 300 km par heure (Eurostar, ICE, Thalys), que des services circulant en partie sur les lignes à grande vitesse. La norme de la mise au point de ce type de matériel roulant, projeté pour 200 km/h au maximum, est alors moins exigeante que celle du TGV au sens propre.*
- IC** *Les services IC à l'intérieur du Benelux ont des normes comparables. Alors qu'ils restent à l'intérieur des pays respectifs, ils peuvent être étendus de façon transfrontalière en les prolongeant d'Anvers à Roosendaal et de Maastricht à Liège.*
- IR** *Des liaisons ferroviaires, interrégionales et transfrontalières existent déjà depuis décennies entre Roosendaal et Anvers tout comme entre Liège et Maastricht. Nous proposons deux nouvelles liaisons là où il y a la possibilité d'utiliser des voies existantes.*
  - IR 1 : Eindhoven – Malines – Bruxelles desservira notamment la partie orientale de l'Eurégion Flandre-Pays Bas, et*
  - IR 2 : Gand – Terneuzen – Middelburg / Goes servira d'épine dorsale dans l'Eurégion Delta de l'Escaut. Le service ferroviaire sera limité à Gand – Terneuzen, où il y aura la correspondance avec les autocars rapides à destination de Middelburg et Goes.**Le tramway Hasselt – Maastricht, dont la construction a été décidée en 2014 et dont la mise en service est prévue en 2017 ne fait pas l'objet de nos délibérations.*

**Schema van voorgestelde treindiensten over de hoge snelheidslijnen**  
**Schéma des services de train proposés sur les lignes à grande vitesse**



Treinen met snelheden van 300 km per uur (Thalys, Eurostar); elke lijn beeldt een uurdienst uit in beide richtingen

*Trains à vitesse de 300 km par heure (Thalys, Eurostar); chaque ligne représente un service cadencé d'un voyage par heure et direction*

Treinen met snelheden op de HSL van 200 km per uur; op andere hoofdlijnen zal de snelheid tussen 120 en 200 km liggen). Elke lijn beeldt een uurdienst uit in beide richtingen

*Trains à vitesse de 200 km par heure sur les LGV; sur les autres grandes lignes la vitesse peut varier entre 120 et 200 km. Chaque ligne représente un service cadencé d'un voyage par heure et direction.*

- TGV 1** « Thalys » Amsterdam-Brussel/Bruelles -Paris  
 « Eurostar » Amsterdam-Brussel/Bruelles-Rijsel/Lille-London
- TGV 2** « Thalys/ICE » Paris-Brussel/Bruelles-Liège-Köln  
 « V200 » Leiden-Den Haag-Breda-Eindhoven-Venlo-Düsseldorf
- TGV 3** « V200 » Leiden-Den Haag-Breda- Brussel/Bruelles-Charleroi  
 « V200 » Duisburg-Venlo-Eindhoven-Breda-Brussel/Bruelles-Charleroi
- TGV 4** « V200 » Oostende-Gent-Brussel/Bruelles-Liège-Luxembourg  
 « V200 » Oostende-Gent-Brussel/Bruelles-Liège-Verviers-Eupen/Spa

uurdienst / toutes les heures  
 uurdienst / toutes les heures

## Grensoverschrijdende IC-verbindingen met overgang 1500 – 3000 Volt =

Op vier plaatsen zullen conventionele treinverbindingen de Belgisch-Nederlandse grens passeren: Eijsden-Visé (IC 1), Essen - Roosendaal (IC 2), Hamont - Weert (IR 1) en Zelzate – Sas van Gent (IR 2). Ieder van deze passages zal om eigen voorzieningen vragen. De twee IC-verbindingen: de IC 1 en IC 2, zijn geëlektrificeerd.

## Liaisons IC transfrontalières avec passage 1500 – 3000 Volt CC

*Les liaisons conventionnelles traverseront la frontière belgo-néerlandaise sur quatre lieux: entre Eijsden et Visé (IC 1), entre Essen et Roosendaal (IC 2), entre Hamont et Weert (IR 1) et entre Zelzate et Sas van Gent (IR 2). Chaque traversée nécessitera des modifications propres. Deux liaisons IC sont déjà électrifiées: la IC 1 et la IC 2.*

### IC 1 Haarlem – Amsterdam – Eindhoven – Maastricht – Liège

Het doortrekken van de IC Haarlem-Maastricht naar Luik heeft vooral praktische betekenis voor de Euregio Rijn-Maas. Daar vormen Luik, Maastricht, Sittard-Geleen en Heerlen-Kerkrade belangrijke centra. Luik Guillemins biedt aansluitingen in zeven verschillende richtingen en is om die reden als begin- en eindpunt te verkiezen boven Maastricht. In noordelijke richting worden Luik en Zuid- en Centraal-Nederland onderling beter bereikbaar.

*Le prolongement de l'IC Haarlem-Maastricht à Liège apportera des retombées pratiques positives pour l'Eurégion Rhin-Meuse. Les villes de Liège, Maastricht, Geleen-Sittard et Heerlen-Kerkrade forment des nœuds importants. La gare de Liège Guillemins offre des correspondances dans sept directions différentes et est pour cette raison à préférer à Maastricht comme gare de départ et terminus. La direction du nord Liège et les régions méridionales et centrales des-Pays Bas en seront plus facilement accessibles.*

Een speciaal aandachtspunt betreft de tweetaligheid van het treinpersoneel en dan vooral van de machinisten. De communicatie met de verkeersleiding zal in Luik in het Frans plaats vinden. Bij de opleiding van rijdend personeel zal hieraan aandacht moeten worden besteed.

*Un domaine qui mérite une attention particulière a trait au bilinguisme des cheminots et plus particulièrement des conducteurs. La communication avec le service de contrôle ferroviaire se passera en français. Il est nécessaire d'y accorder une attention particulière.*

### IC 2 Lille – Kortrijk/Courtrai – Gent - Antwerpen – Roosendaal

Het doortrekken van de Intercityverbinding Rijsel – Gent – Antwerpen naar Roosendaal zal voordelen hebben voor reizigers die vanuit Zeeland, Zuid-Holland Zuid en Westelijk Noord-Brabant een snelle verbinding wensen met bestemmingen in de provincies Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen en Vlaams Brabant en omgekeerd. Hiernaar zal voldoende vraag bestaan. De HSL biedt weliswaar snelle en frequente verbindingen tussen de Belgische en Nederlandse metropolen, maar voorziet niet in de bovenvermelde behoeften.

*Relier la liaison IC Lille-Gand-Anvers à Roosendaal impliquera des avantages pour des voyageurs en provenance des provinces de Zélande, Hollande du Sud, Brabant Septentrional, Anvers, Flandre Orientale, Flandre Occidentale et Brabant Flamand qui souhaitent disposer d'une liaison rapide à destination d'une des autres provinces. S'il est vrai que la LGV reliera les métropoles belges et néerlandaises de façon rapide et fréquente, elle ne répond cependant pas aux besoins qui viennent d'être mentionnés.*

Het station van Roosendaal zal ervoor omgebouwd moeten worden.

*La gare de Roosendaal aura besoin d'un réaménagement important.*

## Spoorverbindingen met Luxemburg

## Liaisons ferroviaires avec le Luxembourg

### HS 4 Oostende – Brussel/Bruxelles – Liège – Luxembourg

### IC 3 Brussel/Bruxelles – Namur – Arlon – Luxembourg

De afzijdige ligging van het groothertogdom Luxemburg en zijn hoofdstad in de Benelux vormt de aanleiding tot de afweging tussen twee opties:

- 1 Opwaarderen van de bestaande lijn Brussel – Luxembourg over Namen en Aarlen,
- 2 Een nieuwe rechtstreekse verbinding langs Luik openen met gebruikmaking van de HSL Brussel – Luik.

Wij stellen voor om beide verbindingen zo veel mogelijk te verbeteren. Beide spoorverbindingen zijn belangrijk en heb-

*La localisation périphérique du Grand Duché de Luxembourg et sa capitale postule deux options :*

- 1 Réétudier la ligne existante Bruxelles – Luxembourg sur Namur et Arlon,
- 2 Mettre en service une nouvelle liaison directe sur Liège en utilisant la LGV Bruxelles-Liège.

*Nous plaçons pour l'amélioration des deux liaisons. Elles sont d'importance égale et ont des fonctions propres. Mais elles présentent aussi des faiblesses. Nous pensons à un*

ben deels eigen functies, maar zij zijn beide ook kwetsbaar. Wij denken aan een halfuurdienst, die om en om over Luik en Namen wordt gereden.

Ad 1. De treinreis tussen Brussel Zuid en Luxemburg over Namen vergt in 2014 tussen 2 uur 54 minuten en 3h10'; in omgekeerde richting tussen 2h51' en 3h07'. Of deze tijden daadwerkelijk aangehouden kunnen worden hangt af van verstoringen die kunnen optreden tussen Ottignies en Namen en tussen Aarlen en Luxemburg/Bettembourg. Delen van deze spoorlijn zijn in september 2013 aangewezen als Europese goederentransportcorridor 2, waartoe de regeringen België, Duitsland, Frankrijk, Nederland, Zwitserland als geassocieerd land en de Europese Commissie het betreffende verdrag hebben ondertekend (zie kaartjes op de volgende bladzijden). Ondanks maatregelen die knelpunten zo veel mogelijk moeten wegnemen lijkt het niet zeer aannemelijk dat de reistijd substantieel verkort kunnen worden tot 2h50' – 3h00'.

*service de trains IC toutes les demi-heures en alternance sur Namur et Liège.*

*1° En 2014 la durée du voyage par train de Bruxelles Midi vers Luxembourg varie de 2 heures et 54 minutes à 3h10'. Le retour nécessite de 2h51' à 3h07'. Le respect de ces horaires est tributaire des perturbations susceptibles de survenir entre Ottignies et Namur et entre Arlon et Luxembourg-ville ou Bettembourg. Des sections de cette ligne ont été désignées comme Corridor FRET Européen no. 2, (voir cartes ci-dessous) au sujet desquelles les gouvernements belges, allemands, français, néerlandais, suisse (comme pays associé) et la Commission Européenne ont signé un traité.*

*Malgré les dispositions prises aux fins de réduire les points problématiques dans la mesure du possible, une réduction substantielle des temps de voyage à 2h50' – 3h00' ne semble pas très probable.*

### Rail Freight Corridors (RFCs) to be implemented by

November 2013

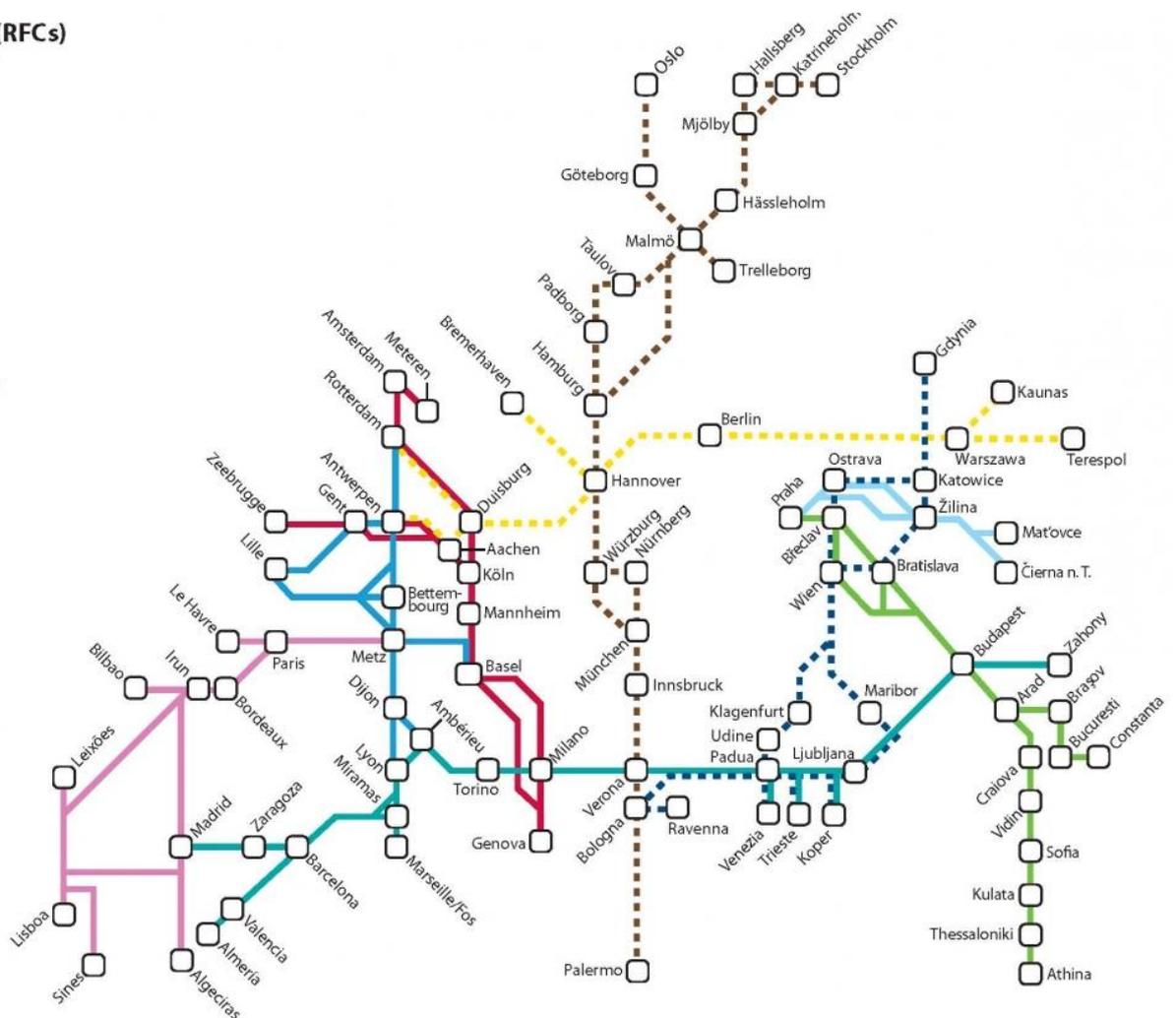
- RFC1 Rhine-Alpine
- RFC2 North Sea-Mediterranean
- RFC4 Atlantic
- RFC6 Mediterranean
- RFC7 Orient/East-Med
- RFC9 CS (Czech-Slovak)

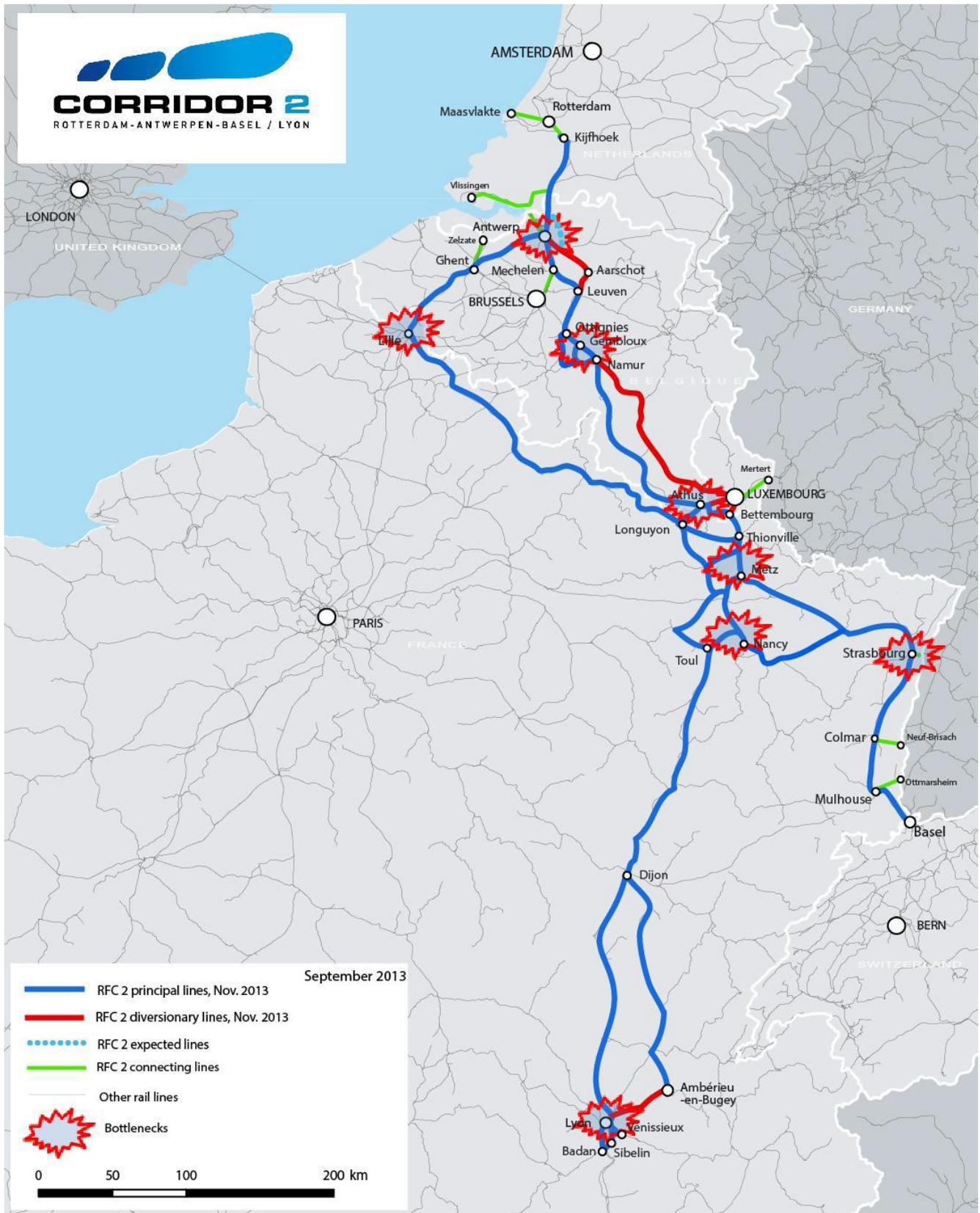
November 2015

- RFC3 Scandinavian-Mediterranean
- RFC5 Baltic-Adriatic
- RFC8 North Sea-Baltic

— Implemented in November 2013

— — — Implemented in November 2015





Ad 2. Rechtstreekse treinen tussen Brussel en Luxemburg leiden over de HSL Luik-Brussel is eveneens een optie. De combinatie van de ICE Brussel Zuid – Luik en de IR Luik – Luxemburg leidt tot een totale reistijd van 3h13', terug 3h16', overstaptijd in Luik niet meegerekend. Zouden de reistijden tussen Luik en Luxemburg met 20 minuten kunnen worden verkort door een tiental lokale haltes niet meer met IC-treinen aan te doen, dan kan, voornamelijk zonder infra-

2° Des trains directs entre Bruxelles et Luxembourg dans la LGV Liège – Bruxelles constituent également une option. La combinaison l'ICE Bruxelles Midi – Liège et l'IR Liège – Luxembourg conduira à une diminution du temps de voyage à 3h13' à l'aller et à 3h16' pour le retour, temps de correspondance à Liège non compris. Si la desserte de plus ou moins 10 arrêts locaux par les trains IC est terminée, le temps de voyage peut être réduit à 2h55' au total, et ce

structuurmaatregelen, de gehele reistijd Brussel – Luik – Luxemburg worden teruggebracht tot 2h50'. Het is de bedoeling om de gemiddelde snelheid over het hele traject tussen Luik en Luxemburg te verhogen naar tenminste 80 km/uur, waarbij stationnementen zijn inbegrepen.

Versnelling en verhoging van de frekwentie tot een uur-dienst tussen Luxemburg en Luik zal in de eerste plaats profijtelijk zijn voor het groothertogdom en de stad Luxemburg. Luik Guillemins biedt overstapmogelijkheden in zes richtingen in België en oostelijk Nederland. De reistijden tussen Luxemburg en oostelijk België en Nederland zullen aanzienlijk worden bekort. Het Groothertogdom kan beter bediend worden wanneer Ettelbruck als tweede IC-station wordt aangemerkt. Dit station bedient dan het noordelijke district Diekirch (70.000 inwoners).

De keuze voor deze verbinding vereist als gevolg van toenemend vervoer op termijn wel investeringen in het aanpassen van de spoorlijn. Er kan behoefte ontstaan aan spoorverdubbelingen, afsnijden of verruimen van bochten, verflauwen van hellingen of het boren van tunnels. Hierdoor zullen IC-treinen en goederentreinen geen hinder meer ondervinden van lokale treinen die alle stopplaatsen aan de lijn bedienen. Maar daar staan dan weer economische voordelen tegenover: Luik en Luxemburg kunnen worden ontwikkeld tot intermodale knooppunten van internationale betekenis, zowel voor het personen- als voor het goederenvervoer.

*pour le moment sans mesures en matière d'infrastructure. L'ambition est que sur l'ensemble du trajet entre Liège et Luxembourg (160 km) la vitesse moyenne soit de 80 km par heure minimum stationnements compris.*

*L'accélération et l'augmentation de la fréquence du service ferroviaire entre Luxembourg et Liège sera en premier lieu profitable au Grand Duché et à la ville de Luxembourg. La gare de Liège Guillemins offre une correspondance avec six directions en Belgique et les Pays-Bas orientaux. Les temps de voyage entre Luxembourg, la Belgique Orientale et les Pays-Bas Orientaux peuvent être réduits de façon considérable. Le Grand Duché obtiendra une meilleure desserte par la désignation de la gare d'Ettelbruck comme gare IC. Cette gare desservira désormais le district septentrional de Diekirch (70.000 habitants).*

*Le choix pour cette liaison peut avoir comme conséquence un accroissement du nombre des voyageurs. Ceci exige pourtant à terme des investissements dans l'adaptation de la ligne. La réévaluation du trajet peut comporter des doublages de voie, des coupures ou élargissements des courbes, l'atténuation de rampes et la construction de tunnels. De cette manière les trains IC et de fret ne subiront plus de nuisance causée par des trains locaux qui desserviront toutes les gares et tous les arrêts à la ligne. Mais en revanche il y a des avantages économiques à relever : pour Liège et Luxembourg la possibilité existe de se développer en pôles intermodaux d'importance internationale, tant dans le secteur voyageur que dans le secteur fret.*

## Grenskruisende niet-geëlektrificeerde IR-verbindingen

### IR 1 Eindhoven – Mechelen – Brussel/Bruxelles

Een hoogwaardige spoorverbinding past in de oriëntatie van de stadsregio Eindhoven op het zuiden. De bedrijvigheid in Eindhoven trekt dagelijks veel werkenden aan afkomstig uit de gemeenten in de provincie Belgisch Limburg, terwijl de Technische Universiteit van Eindhoven nauwe betrekkingen onderhoudt met de Katholieke Universiteit van Leuven in het kader van de technologische driehoek Aken-Eindhoven-Leuven.

Voor de korte termijn kan gebruik gemaakt worden van de bestaande goederenspoorverbinding Budel – Hamont en van de spoorverbinding voor reizigers Mechelen – Lier – Herentals – Neerpelt. Voor de relatie Eindhoven – Leuven moet dan te Mechelen worden overgestapt.

Voor de langere termijn kan bekeken worden of voorstellen van de NMBS voor verbetering van de verbindingen met Belgisch Limburg zich lenen voor een goede spoorverbinding tussen Eindhoven, oostelijk Vlaanderen, Leuven en Brussel.

Omdat aanvankelijk gereden moet worden over het niet-geëlektrificeerde baanvak Herentals – Weert zullen diesel-treinstellen ingezet moeten worden. Deze worden waarschijnlijk niet toegelaten in de Brusselse noord-zuidtunnel. In dat geval zal het station Brussel Noord als begin- en eindpunt moeten dienen.

## Liaisons IR transfrontalière non-électrifiées

*Une liaison ferroviaire rentable répond à l'orientation de la communauté urbaine d'Eindhoven vers le sud. L'emploi à Eindhoven attire quotidiennement un grand nombre de travailleurs en provenance des communes dans la province de Limbourg belge, tandis que l'Université Technique d'Eindhoven entretient des relations avec l'Université Catholique de Louvain dans le cadre du triangle technologique Aix-la-Chapelle-Eindhoven-Louvain.*

*A court terme il est loisible d'utiliser le passage transfrontalier pour le FRET Hamont – Budel aussi bien que la liaison voyageurs Neerpelt – Herentals – Lierre – Malines.*

*A plus long terme il faut se demander si les propositions de la SNCB visant à l'amélioration des liaisons avec le Limbourg belge peuvent contribuer à une meilleure liaison ferroviaire Eindhoven – Flandre Orientale – Louvain – Bruxelles. Aujourd'hui la mise en service de rames diesel est nécessaire à cause de l'existence de la section non-électrifiée Herentals-Weert. Il s'avère peu souhaitable de laisser circuler des rames non-électriques par le tunnel nord-sud à Bruxelles. Dès lors la gare Bruxelles Nord doit assumer le rôle de gare terminus.*

Zeeuws-Vlaanderen is sterk verbonden met de omliggende gebieden, niet in de laatste plaats met de Belgische provincies Oost- en West Vlaanderen. Dat geldt zeker voor Terneuzen (55.000 inwoners). Sinds de opening van de Westerscheldetunnel in 2003 is de ontsluiting zowel naar het noorden als naar het zuiden sterk verbeterd wat in de gestaag toegenomen vervoercijfers weerspiegeld wordt. Dat geldt overigens maar in beperkte mate voor het openbaar vervoer, dat geheel per bus wordt afgewikkeld, terwijl grensoverschrijdende verbindingen maar in beperkte mate bestaan. Een rechtstreekse twee-uurdienst tussen Middelburg, Terneuzen en Gent wordt alleen in de week-einden uitgevoerd. De belangrijkste reden voor deze toestand is dat de hoofdwegen de bebouwing zoveel mogelijk mijden, terwijl busdiensten flinke omwegen moeten maken om het publiek te bereiken. De voor goederenvervoer bestemde spoorlijn tussen Gent en Terneuzen biedt de mogelijkheid om beide steden en een aantal tussen gelegen dorpen aanzienlijk sneller te bedienen dan bestaande busdiensten. Aan de Gentse kant kan tot de splitsing ten noorden van station Wondelgem gebruik gemaakt worden van de personenlijn naar Eeklo. Voor het overige zal volstaan kunnen worden met het aanleggen van perrons bij Kerkbrugge, Rieme, Zelzate, Sas van Gent, Sluiskil, Terneuzen Hughersluys en Terneuzen Centrum. In combinatie met dit laatste station zal ook een busstation aangelegd kunnen worden, waar aansluiting naar diverse richtingen gegeven kunnen worden. Daaronder vallen ook snelbusdiensten door de Westerscheldetunnel naar Middelburg en Goes.

*La Flandre Zélandaise est fortement liée à son environnement géographique proche, dont les provinces de Flandre Orientale et Occidentale ne sont pas les moindres. Cela s'applique tout particulièrement à Terneuzen (55.000 habitants). Depuis l'ouverture du tunnel de l'Escaut Occidental en 2003 la liaison vers le nord ainsi que vers le midi a été considérablement améliorée. Ce qui se concrétise par un trafic en croissance permanente cependant bien moindre pour le transport public, géré entièrement par des autobus. Entre Middelburg, Terneuzen et Gand il y a une ligne directe réduite à une liaison toutes les deux heures les weekends. La raison principale de cette situation est que les routes importantes évitent les zones urbaines quand les services d'autobus doivent faire des détours pour atteindre le public. La voie ferrée de transport de marchandises entre Gand et Terneuzen offrira la possibilité de desservir les deux villes et les localités situées le long de la route de manière nettement plus rapide que par les lignes d'autobus existantes. Sortant de Gand la ligne voyageurs Gand – Eeklo peut être utilisée jusqu'à la bifurcation au nord de la gare de Wondelgem. Ensuite on peut se limiter à la construction de quais à Kerkbrugge, Rieme, Zelzate, Sas van Gent, Sluiskil, Terneuzen Hughersluys et Terneuzen Centre. Une gare routière peut être construite en combinaison avec la dernière gare ferroviaire. Dans l'entre temps on se contentera de la correspondance avec les autobus, parmi lesquels les services d'autocars rapides à destination de Middelburg et Goes.*



Is onze boodschap hiermee compleet? Niet helemaal: er blijven nog enkele aanvullende wensen over. We kiezen daarbij het belang en het gemak van de reiziger.

① **Harmoniseren van de kaartverkoop.** Elk systeem moet voor de gebruiker begrijpelijk zijn. Het gebied van de Benelux Unie moet worden gezien als “binnenland”, waarnaar zowel de respectieve overheden als de spoorwegmaatschappijen zich voegen. De consequentie hiervan is dat reizigers en vervoer aanbiedende bedrijven niet langer geconfronteerd worden met ongelijke regelingen van uiteenlopende soort. Dat heeft gevolgen voor zowel de kaartprijzen als voor de verkoopwijzen.

- Tussen alle stations aan het Benelux HSL- en IC-net zullen plaatsbewijzen tegen binnenlands tarief worden verkocht. Daarbij wordt het Zwitserse tarief-systeem gevolgd: omdat de kilometerprijzen in België, Luxemburg en Nederland niet gelijk zijn wordt de berekening uitgevoerd volgens de formule

$$\langle X \text{ km}_{\text{Be}} + Y \text{ km}_{\text{Lux}} + Z \text{ km}_{\text{NL}} \rangle.$$

Tariefdrempels bij overgang van het ene tariefgebied naar het andere worden achterwege gelaten.

- Voor Eurostar, ICE en Thalys kunnen andere tarieven gelden: hier betreft het internationale, commerciële treindiensten waarvoor EU-regels gelden. Overigens bepleiten wij de mogelijkheid van overgangsbepalingen tussen HSL en IC-tarieven, bijvoorbeeld in geval van ernstige vertraging en treinuitval.

- Kaartverkoop vindt als voorheen plaats aan automaten, bij loketten en via internet. Ook al zijn al deze typen in de Beneluxlanden bekend, toch voltrekken zich in het ene land ontwikkelingen die de reizigers uit andere landen voor raadsels stellen. De NS is bij voorbeeld doende om toegangspoortjes op stations in te voeren, die alleen met een openbaar vervoerchipkaart geopend kunnen worden. Reizigers die van Nederland naar andere landen, waaronder België of Luxemburg of omgekeerd willen reizen, moeten een speciale behandeling ondergaan: zij hebben papieren reiskaarten waarvoor speciale poortopeningen gemaakt moeten worden. In België staan op de stations kaartautomaten opgesteld waar alleen met Belgische bankkaarten betaald kan worden. Bovendien zijn de gebruiksregels van Belgische, Luxemburgse en Nederlandse automaten dermate verschillend, dat niet-ingewijden de gang naar het loket met langdradige wachttijden en verhoogde tarieven voor lief nemen. Hier is dus naar ons oordeel het een en ander te verbeteren.

② **Informatie verkrijgen over tijden en tarieven**

*Notre message est-il maintenant complet? Pas entièrement parce que, dans l'intérêt et pour la facilité des voyageurs il y a encore quelques souhaits à exprimer.*

① **Harmonisation de la vente de titres de transport.** *Tout système doit être compréhensible pour l'utilisateur. Le territoire du Benelux doit être considéré comme un territoire unique, fait duquel les gouvernements concernés ainsi que les compagnies de chemin de fer respectives doivent tenir compte. Dès lors les voyageurs et les pourvoyeurs de fret ne seront plus confrontés avec des législations divergentes. Ce qui aura des conséquences tant en matière de prix des billets que pour les modalités de vente.*

- *Désormais les prix des billets émis pour des voyages entre les gares TGV et IC dans le réseau Benelux seront basés sur la tarification interne. Ici le système suisse de tarification peut être utilisé: parce que les tarifs kilométriques en Belgique, au Luxembourg et dans les Pays-Bas sont différents. Le calcul d'un billet Benelux sera effectué selon la formule*

$$\langle X \text{ km}_{\text{Be}} + Y \text{ km}_{\text{Lux}} + Z \text{ km}_{\text{NL}} \rangle.$$

*Des seuils de tarification par rapport au passage d'une région tarifaire à une autre ne sont pas acceptables.*

- *La tarification des trains Eurostar, ICE et Thalys sera différente: ici il s'agit de services de train internationaux et commerciaux, soumis aux règles européennes. Par ailleurs nous recommandons l'introduction de titres de transition TGV-IC, par exemple en cas de retard sérieux ou de suppression de trains.*

- *La vente de billets continuera comme auparavant aux caisses automatiques, aux guichets et sur internet. Quoique ces modalités de vente soient présentes dans les trois pays, on peut discerner des développements dans un des pays qui confrontent les résidents des autres pays à des interrogations. A titre d'exemple la NS installe des portillons automatiques dans les grandes gares, qui ne s'ouvrent qu'avec un titre de transport sous forme de carte à puce. Pourtant les voyageurs à destination ou en provenance d'autres pays, parmi lesquels la Belgique et le Luxembourg, doivent subir un traitement particulier: ils sont munis de billets de papier qui nécessitent le passage par des portillons spéciaux. En Belgique il y a des automates de billets dans les gares où le paiement est seulement possible avec des cartes bancaires belges. En outre les règles d'utilisation des automates belges, luxembourgeois et néerlandais sont tellement différentes que les non-initiés préfèrent se diriger vers les guichets, en acceptant des prix élevés et la perte de temps liée à une longue attente. Voilà à notre avis une chose à améliorer.*

② **Se procurer des renseignements des horaires et**

levert regelmatig ergernissen op. De algemene infolijnen geven slechts reizigersinformatie tot aan de landsgrenzen.

- De spoorwegmaatschappijen zijn heel verschillend georganiseerd wat het geven van informatie betreft. NS Hispeed beperkt zich tot enkele grotere stations buiten Nederland. De NMBS daarentegen geeft wel inlichtingen over reizen van en naar kleinere stations in buurlanden.

- Ook het bestellen van reisbiljetten naar kleinere stations in een ander land verloopt heel verschillend. Ook hier beperkt NS Hispeed zich tot de verkoop naar grote stations. Wie elders moet zijn moet in het betreffende land maar een aanvullend kaartje kopen. Ook hier is de NMBS weer veel welwillender. Het kopen via internet of aan het loket van een kaartje naar een klein station in Nederland is er mogelijk. Het leidt tot hogere kosten in Nederland dan in België voor dezelfde reisrelatie.

- Waar de spoorwegmaatschappijen weinig aan kunnen doen, maar waarmee de reiziger wel te maken kan hebben zijn obstakels in het bancaire verkeer. Wie als Nederlander via internet een reisbiljet wil kopen bij de NMBS kan te maken krijgen met een blokkade: de betreffende bank kan de poging tot transactie aanzien als verdachte handeling. Wie besluit om de blokkade te omzeilen door alsnog naar het internationale loket te gaan krijgt niet alleen te maken met een speciale gang naar het daarvoor geschikte station en een lange wachttijd, maar ook met een aanzienlijke prijsverhoging. Deze kan oplopen tot enige tientallen euro's per biljet.

③ **Gelijke behandeling van reizigerscategorieën:** in feite is dit onderwerp een aangelegenheid van de Europese Unie. Maar gezien het detailniveau en de betrekkelijk lage prioriteit voor de Europese schaal mag de Benelux Unie er krachtens de verdragen van Rome en Lissabon mee experimenteren. De volgende reizigerscategorieën kennen speciale voorzieningen die binnen de Benelux van land tot land verschillen:

- Algemene bepalingen betreffende prijskortingen. In alle Europese landen, dus ook in de Beneluxlanden, worden kortingen op reizigerstarieven toegepast. Onder verwijzing naar de Europese beginselen zijn wij van oordeel dat kortingen zonder onderscheid des persoons voor alle burgers van de EU moeten gelden. Daarvan is op dit ogenblik nog te weinig sprake.

Vervolgens zijn de toepassingsregels voor wie wel voor korting in aanmerking komt nogal eens verschillend. Een praktisch voorbeeld is het vaststellen van spijtstijden met het doel om reizigers te ontmoedigen om deze uren te reizen. In België wordt hiervoor op werkdagen een blok van begin

*tarifs cause fréquemment des soucis. Les canaux d'information générale ne fournissent généralement des renseignements que jusqu'aux frontières nationales.*

- *Les compagnies de chemin de fer sont organisées très différemment en matière d'information du public. La NS Hispeed se limite à quelques grandes gares hors des Pays-Bas. Par contre la SNCB donne normalement des renseignements sur des voyages à destination de gares moins importantes que dans les pays voisins.*

- *Les règles de l'achat de billets se caractérisent également par de grandes différences. Ainsi la NS Hispeed se limite à la vente de billets à de grandes gares hors des Pays-Bas. Le voyageur qui a pour destination une gare hors de la liste de la NS doit se procurer un billet supplémentaire dans le pays concerné. A nouveau la NMBS se montre plus large. L'achat d'un billet vers une petite gare aux Pays-Bas soit par internet, soit au guichet y est possible. Il en résulte que le tarifs pour la même liaison sont plus élevés aux Pays-Bas qu'en Belgique.*

- *Ce qui ne concerne pas les compagnies de chemin de fer, mais les bien voyageurs c'est un obstacle dans la transaction bancaire. Tout qui veut acheter un billet par internet à la SNCB peut achopper sur un blocage : la banque peut voir dans la transaction une action douteuse. Celui qui décide d'éviter le blocage en se rendant au guichet international doit non seulement accepter la démarche à la gare et subir une longue attente, mais encore subir une augmentation de prix considérable. Celle-ci peut se monter à quelques dizaines d'euros par billet.*

③ **Traitement égal de catégories de voyageurs:** ce sujet relève en fait de l'Union Européenne. Mais au vu du niveau des détails et la priorité et la matière assez accessoire dans l'échelle des priorités européennes l'Union Benelux a la latitude d'y procéder à des expériences en vertu des traités de Rome et de Lisbonne. Les catégories de voyageurs suivantes connaissent des règles spéciales qui peuvent différer à l'intérieur du Benelux :

- Dispositions générales sur des réductions tarifaires. Dans toute l'Europe, et a fortiori dans le Benelux, des réductions sont appliquées aux tarifs du transport public. Renvoyant aux principes européens, nous sommes d'avis que des réductions doivent s'appliquer à tous les citoyens européens sans exception. Ce qui reste encore loin de la réalité.

Ensuite, il y a diverses règles d'application pour ceux qui peuvent profiter de la réduction. Un exemple pratique concerne la fixation des heures de pointe, dont l'objectif consiste à décourager des voyageurs de circuler à prix modéré. En Belgique il existe un bloc d'heures à partir du commencement du service ferroviaire jusqu'à 8 heures du matin. Les Pays-Bas en

dienst tot 8 uur 's morgens aangehouden. Nederland kent er op werkdagen zelfs twee die ook veel ruimer zijn: 's morgens van begin dienst tot 9 uur, 's middags van 16 tot 18.30 uur. Wie bijvoorbeeld vanuit België in de middagspits met een reductietarief door Nederland reist kan er door treinpersoneel op aangesproken worden dat zijn biljet niet geldig is. Wij bevelen de spoorwegdirecties in de Benelux aan om heldere afspraken te maken over de werkingsduur van spittijden en de daarbij horende regels voor reizigers.

- Bejaarden en gepensioneerden: binnen de EU worden verschillende leeftijdsgrenzen aangehouden en dat geldt ook voor de Benelux. Nederland houdt een leeftijdsgrens van 65 jaar aan, België en Luxemburg hebben de grens bepaald op 60 jaar. De NS conformeert zich voor internationale reizen overigens wel aan de Europese standaard van 60 jaar. Wij bepleiten een algehele leeftijdsgrens van 60 jaar welke recht geeft op reizen tegen gereduceerde prijs. Hierbij valt te verdedigen dat tariefkortingen niet in spitsuren worden toegepast.

In de tweede plaats bepleiten wij dat de identiteitsbewijzen, welke recht geven op tariefkortingen, uitgegeven in het ene Beneluxland ook in de andere Beneluxlanden geldig zijn. Het standaardiseren van deze kaarten voor de Benelux, en op termijn voor de hele EU, ligt voor de hand.

Over de hoogte van de tariefkorting zullen wij geen uitspraak doen: het is aan de politiek om per tariefgebied de percentages vast te stellen. Wel wijzen wij erop dat besluiten in het ene tariefgebied geen uitsluitende werking mag hebben voor reizigers uit andere tariefgebieden binnen de Benelux.

- Schoolgaanden en studerende: wat voor bejaarden en gepensioneerden aan de orde is gesteld geldt in grote lijnen ook voor scholieren en studerende. Er kan echter een overweging aan worden toegevoegd. De vraag of de kosten van verplaatsing tussen het woonadres en de opleidingsinstelling toegerekend moeten worden aan het onderwijs of aan de verantwoordelijke meerderjarigen (ouders of studenten) wordt in de Beneluxlanden geheel verschillend beantwoord. Nederland kent voor leerplichtige kinderen geen openbaar vervoer, de Belgische deelstaten en Luxemburg wel. Nederland kent een studenten-OV-kaart, welke hetzij door de week, hetzij in de weekeinden geldig is. In de perioden waarin de SOV-kaart niet geldig is kan zij wel gebruikt worden als kortingskaart, waarmee buiten de spitsuren reducties van 40% verkregen kunnen worden.

België en Luxemburg kennen in beginsel geen onderscheid tussen gratis vervoer voor leerplichtige

*connaît même deux qui sont en outre plus large : le premier bloc d'heures s'étale à partir du commencement du service jusqu'à 9 heures du matin et le deuxième dans l'après-midi entre 16 et 18.30 heures. Celui qui par exemple, venant de la Belgique, voyage à tarif réduit pendant l'heure de pointe dans les Pays Bas, peut être se voire dire par un contrôleur que son titre de transport n'est pas valable. Nous recommandons aux directions des compagnies de chemin de fer du Benelux de se réunir sur ce point et sur les règles annexes.*

- Retraités et personnes âgées: à l'intérieur de l'UE existe une diversité de limites d'âges et cela vaut également pour le Benelux. Aux Pays-Bas la limite d'âge est fixée à 65 ans, tandis que la Belgique et le Luxembourg ont déterminé cette limite à 60 ans. (commentaire en Belgique c'est aussi 65 ans). Par ailleurs la NS se conforme pour des voyages internationaux à la limite de 60 ans. Nous plaidons pour une limite d'âges générale à 60 ans donnant droit à voyager aux tarifs réduits. On peut soutenir que des tarifs réduits ne soient pas appliqués pendant les heures de pointe.

*Deuxièmement : nous plaidons pour que les cartes d'identité émises dans un pays du Benelux, donnant droit aux réductions de tarif, soient valables dans les trois pays du Benelux. La standardisation de ces cartes au sein du Benelux, et à terme dans l'UE, nous paraît souhaitable.*

*Nous ne nous exprimons pas sur le niveau de réductions tarifaires : c'est aux politiciens des régions tarifaires respectives d'en déterminer le niveau. Néanmoins nous espérons que des décisions en la matière prises dans une région tarifaire ne puissent entraîner d'effet polarisant sur les voyageurs en provenance d'autres régions tarifaires.*

- Ecoliers et étudiants: ce qui est à appliqué aux retraités et personnes doit l'être aussi dans la plupart des cas pour les écoliers et étudiants. Cependant on peut y ajouter une autre considération. Une question demeure: les frais des déplacements entre le domicile et l'institut d'éducation sont-ils à payer par le ministre de l'Education ou par des majeurs responsables (parents ou étudiants)? Le réponse diverge aujourd'hui. Aux Pays-Bas il n'y a pas de règles applicables aux étudiants au contraire de la Belgique et du Luxembourg. Aux Pays-Bas les étudiants inscrits aux universités et écoles supérieures reçoivent une carte « étudiant-transport public » par laquelle ils reçoivent des voyages libres soit pendant les jours ouvrables, soit les weekends. Pour les reste la carte-ETP peut y être utilisée comme carte donnant 40% de réduction dans l'ensemble du transport public néerlandais.

*En Belgique et au Luxembourg aucune différence n'est appliquée entre les élèves et les étudiants universitaires ou du supérieur. Jusqu'à l'âge de 27 ans:*

kinderen en studenten die aan universiteiten en hoger beroepsonderwijs zijn ingeschreven. Tot hun 27<sup>e</sup> jaar kunnen zij gratis door het land reizen. Het enige wat zij nodig hebben is een inschrijvingsbewijs van hun woongemeente.

Met name voor studerenden is de toestand op scherp komen te staan door deze ongelijkheid. Nederlandse studenten die in België studeren krijgen aldaar als onderdeel van hun studieinschrijving niet het recht op vrij vervoer. Daarentegen kunnen zij wel in aanmerking komen voor een SOV-kaart als onderdeel van de studiebeurs. Daarvan maken zij weinig gebruik, maar ze betalen er wel het volle pond voor. Omgekeerd behouden Belgische studenten die in Nederland studeren wel het recht op vrij vervoer in België, maar zij kunnen als buitenlanders geen aanspraak maken op de voor Nederland te verstrekken SOV-kaart.

Belgische studenten hebben deze kwestie voor het Europese Hof gebracht en zij zijn daar in het gelijk gesteld: het Hof oordeelde in het tweede kwartaal van 2013 dat niet-Nederlandse studenten niet onderscheiden mogen worden van Nederlandse, dus zij moeten voor de SOV-kaart in aanmerking komen. De Nederlandse regering beraadt zich op de situatie die haar zeer ongelegen komt: er moet fors in de rijksuitgaven geknipt worden en de afschaffing van de SOV-kaart vormt onderdeel van het maatregelenpakket.

De toestand waarin de ene scholier en student voor het vervoer moet betalen en de andere niet dreigt dus voort te bestaan. Ondertussen neemt het aantal scholieren en studenten, die voor hun onderwijs de landsgrenzen moeten oversteken, alleen maar toe. Wij begrijpen de noodzaak dat overheden de tering naar de nering moeten zetten. Maar ook voor de belangen van goed onderwijs voor allen hebben wij oog. Wij zouden graag zien dat de Beneluxlanden en de deelstaten een akkoord bereiken over de volgende punten:

- Voor leerplichtigen zal geen systeemwijziging hoeven plaats te vinden. Voor hen kunnen voorzieningen volgens de regels van regionaal vervoertarief gelden. Voor de verplaatsingen tussen woning en school worden abonnementen verstrekt als onderdeel van het schoolgaan. Buiten de schoolroute, buiten schooltijden en buiten spitsuren geldt het abonnement als kortingskaart voor het openbaar vervoer in de hele Benelux: een kind kan immers in het ene land wonen en in het andere naar school gaan. Volgens de verschillende belastingregels in de drie Beneluxlanden zal dit de volgende gevolgen hebben: Nederlandse ouders betalen de abonnementen zelf, Belgische en Luxemburgse betalen via de belastingheffing. Daardoor wordt de staatskas in Nederland niet extra belast, terwijl in België en Luxemburg

*ils peuvent voyager librement à travers leurs pays. La seule chose dont ils ont besoin est une preuve d'enregistrement dans la commune de domicile.*

*La situation aux Pays-Bas a créé une tension. Des étudiants néerlandais inscrits à une université belge n'obtiennent pas le droit de voyage gratuit, compris dans l'inscription universitaire en Belgique. Les étudiants néerlandais peuvent recevoir une carte ETB, comprise dans la bourse d'enseignement, pour le réseau néerlandais. Ils ne l'utilisent guère quoiqu'ils paient le plein tarif.*

*Au contraire les étudiants belges qui font leurs études aux Pays-Bas obtiennent le droit de libre voyage en Belgique, mais en tant qu'étrangers ils ne peuvent utiliser la carte ETP.*

*Plusieurs étudiants belges ont déposé plainte auprès la Court Européenne. Au cours du deuxième trimestre de 2013 la Cour a prononcé un jugement dans lequel la politique de l'état néerlandais est considérée comme discriminatoire. En fonction des règles juridiques européennes la législation nationale visant le traitement appliqué aux nationaux et aux étrangers est illégale. Le gouvernement néerlandais délibère sur le jugement qui paraît inadéquat : le gouvernement tente de faire des économies à grande échelle et envisage la disparition de la carte ETP.*

*La situation dans laquelle l'écolier et l'étudiant d'un pays doit payer le transport public, tandis que l'écolier et l'étudiant dans l'autre retiendra le transport libre menace alors se perpétuer. En attendant le nombre des écoliers et étudiants, qui doivent traverser les frontières nationales pour prendre leurs leçons, augmente graduellement. Nous comprenons que le gouvernement soit tenu de procéder à des économies. Mais nous avons aussi l'œil sur l'intérêt d'un bon enseignement pour tous. Nous souhaitons que les pays Benelux et les régions puissent se réunir pour débattre des points suivants :*

- *pour les élèves d'âge scolaire il n'y aura pas de changement de système. Des règles peuvent être appliquées selon les dispositions de la tarification du transport public régional. Des abonnements seront émis pour des déplacements entre le domicile et l'école faisant partie de l'enseignement. En dehors de la route scolaire, des heures scolaires et des heures de pointe l'abonnement donne droit de voyager à prix réduit dans tout le Benelux : un élève peut demeurer dans l'un des pays et étudier dans un autre. Ceci aura des conséquences diverses selon les dispositions divergentes de la législation des impôts dans les pays respectifs : les parents néerlandais doivent payer les abonnements eux-mêmes, tandis que les parents belges et luxembourgeois payeront par leur déclaration d'impôts. Par cela le trésor public néerlandais sera épargné, pendant que la Belgique et le Luxembourg peuvent faire des économies puisque le voyage libre et illimité peut*

besparingen bereikt kunnen worden: het volledig vrij reizen van jeugdigen verdwijnt immers.

- Studerenden aan universiteiten en hogescholen kunnen dan weer een uitbreiding van reismogelijkheden tegemoet zien. De SOV-kaart voor Nederlandse studenten kan versoberd worden door deze om te vormen tot een trajectkaart. Daarop moeten in ieder geval vermeld worden:

1. Een vast studieadres in Nederland (verplicht aan te duiden universiteit of hogeschool),
2. Een vast adres: dit kan het woonadres van familie of relatie zijn in een van de Beneluxlanden,
3. Een variabel adres in een van de Beneluxlanden (bijv. instelling waar een keuzevak gegeven wordt of stageplaats).

Wijzigingen van ieder van deze drie gegevens kunnen tussentijds worden doorgegeven. De SOV-kaart nieuwe stijl heeft een vaste prijs, welke wordt verrekend met het geheel van de studiekosten. Voor andere bestemmingen in om het even welk der Beneluxlanden dient de SOV-kaart buiten de spitsuren als kortingskaart.

- Voor studerenden die vanuit België en Luxemburg in Nederland een opleiding gaan volgen kan ongeveer hetzelfde worden geregeld als voor Nederlandse studerenden die zich aan Belgische of Luxemburgse instellingen inschrijven. Hun Belgische of Luxemburgse vervoerkaart kan worden uitgebreid met de vermelding van een vast en desgewenst een tweede, variabel adres in Nederland waarheen zij zonder bijbetalen mogen reizen. Ook hier geldt dat voor andere bestemmingen in Nederland de SOV-kaart buiten de spitsuren als kortingskaart dient.

Met dit standaardisatievoorstel kunnen drie doelen worden bereikt: gelijktrekken van rechten voor studerenden, vergemakkelijken van het treingebbruik en besparingen voor de overheden.

- Abonnementhouders: analoog aan de tariefberekening van losse reisbiljetten wordt ook voor abonnementen die twee of meer tariefgebieden betreffen het Zwitserse tariefsysteem gevolgd volgens de formule  $< X km_{Be} + Y km_{Lux} + Z km_{NL} >$ . Tariefdrempels bij overgang van het ene tariefgebied naar het andere worden ook in dit geval achterwege gelaten. Anders dan bij losse biljetten moet het naar onze mening mogelijk gemaakt worden om binnen de Benelux abonnementen ook voor de Eurostar, de ICE en de Thalys toegankelijk te maken. Dat daarbij sprake kan zijn van verhoogd tarief lijkt ons aanvaardbaar.

*être diminué.*

- *De l'autre coté des étudiants aux universités et aux écoles supérieures peuvent envisager une extension des facilités de voyage. La carte ETP pour des étudiants néerlandais peut subir une simplification par la transformation en une carte de trajet. Sur la carte doivent en tout cas être mentionnés :*

1. *Une adresse fixe aux Pays Bas (indication de l'université ou école supérieure obligatoire),*
2. *Une adresse fixe dans un des pays Benelux (par ex. le domicile de famille),*
3. *Une adresse variable dans un des pays Benelux (par ex. l'institut de matière facultative de l'étude).*

*Le changement de chaque donnée peut être appliqué en dehors du temps ordinaire. Le ETP-nouveau style aura un prix fixe qui sera réglé avec les frais totaux d'études. A l'exception des heures de pointe la carte donnera droit de voyage à prix réduit dans tout le Benelux.*

*Un accord semblable est applicable aux étudiants belges et luxembourgeois qui se sont inscrits auprès des instituts universitaires et des écoles supérieures des Pays-Bas, comme aux étudiants néerlandais qui vont en Belgique ou au Luxembourg pour faire leurs études. Pour les Belges et les Luxembourgeois le titre de transport peut être muni d'une extension contenant l'indication d'une adresse fixe, et sur demande une adresse variable aux Pays-Bas à une destination où ils peuvent aller sans payer un supplément. Dans ce cas aussi les cartes ETP belges et luxembourgeois seront valables comme cartes de réduction pour d'autres destinations aux Pays-Bas en dehors des heures de pointe.*

*La proposition de standardisation ci-dessus expliquée vise trois objectifs: l'égalisation des droits des étudiants, la facilitation d'utilisation des chemins de fer et faire des économies pour les gouvernements.*

- Porteurs d'abonnements : *d'une manière analogue comme pour la tarification des billets uniques, le calcul des tarifs d'abonnements touchant deux régions tarifaires ou plus, le système suisse sera exercé selon la formule  $< X km_{Be} + Y km_{Lux} + Z km_{NL} >$ . Des seuils de tarification par rapport au passage d'une région de tarif à une autre ne sont pas acceptables.*

*En ce qui concerne l'utilisation des trains Eurostar, ICE et Thalys nous plaidons la vente d'abonnements qui donnent accès aux trains de ce type en combinaison avec les trains désignés pour les services à l'intérieur du Benelux. L'application d'un tarif élevé nous semble acceptable.*