

11 Questions jointes de

- **Mme Kattrin Jadin à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "l'application des tarifs spéciaux transfrontaliers" (n° 5136)**

- **M. Jef Van den Bergh à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le transport transfrontalier de voyageurs" (n° 5293)**

11.01 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je vous remercie de répondre à ma question malgré votre agenda assez serré.

J'ai pu me réjouir de l'initiative de la SNCB d'ouvrir un point d'arrêt à Hergenrath, voilà quelques semaines. Cela se pratique donc encore! Il s'agit d'une ligne en direction de la frontière allemande et ce point d'arrêt n'en est d'ailleurs situé qu'à quelques kilomètres. Il permettra non seulement aux touristes de se rendre dans cette jolie contrée, mais surtout aux nombreux navetteurs et étudiants de se rendre à Aachen encore plus facilement.

Néanmoins, il me revient que les agents de la SNCB ne sont pas encore en mesure d'appliquer les tarifs spéciaux pourtant déjà en vigueur pour ce court trajet transfrontalier, faut-il le rappeler. Ainsi, les agents de la Deutsche Bahn appliquent ce tarif de 4,40 euros alors que les agents SNCB continuent souvent à réclamer près de 10 euros. Faute d'encodage de la gare dans leur système portatif, c'est le tarif qui s'applique automatiquement.

Madame la ministre, une rectification semble donc s'imposer, d'autant qu'il ne s'agirait que d'une question d'encodage informatique de la part de la SNCB. Pouvez-vous m'informer quant à une solution à ce problème?

11.02 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een vraag over hetzelfde onderwerp. Ik zou de problematiek willen verruimen naar het grensoverschrijdend reizigersvervoer in het algemeen. Ik verwijs daarbij ook naar artikel 31 en artikel 4 van het lopende beheerscontract. Zolang er geen nieuw beheerscontract is, is het oude immers nog van kracht.

Artikel 31 legt vast welke bedieningen tot kort over de grens met binnenlandse treinen moeten worden gerealiseerd. De stations waarover het gaat, worden daarin opgesomd: Aken, Rijsel, Jeumont, Luxemburg, Trois-Vierges, Maastricht en Roosendaal. Het stelt ook mogelijke verbeteringen in het vooruitzicht betreffende de nieuwe aanbodregelingen inzake landoverschrijdend reizigersvervoer voor op deze acht spoorassen. De voorwaarden daarvoor zouden wel de technische tariefmogelijkheden zijn evenals de noodzakelijke bijdragen van de spoorwegmaatschappijen uit buurlanden.

Mevrouw de minister, ik heb een aantal vragen over de uitvoering van deze artikelen tijdens de voorbije jaren. Welke realisaties zijn in het kader van vermelde artikelen uit de beheersovereenkomst gerealiseerd? Welke verbeteringen zijn er inzake het aanbod tijdens de looptijd van de beheersovereenkomst gerealiseerd en hoeveel kost dit voor de NMBS ten opzichte van de opbrengsten? Bedraagt de infrastructuurvergoeding die de NMBS moet betalen aan de buitenlandse infrastructuurbeheerders voor de enkele kilometers over de grens veel meer dan wat aan Infrabel moet worden betaald? Is dit voor de verschillende buurlanden Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Frankrijk ongeveer gelijk per kilometer? Kunt u dit met cijfers aantonen? Misschien kan dat beter schriftelijk.

Zijn er verschillen in de tarieven voor de heen- en terugreis tussen het laatste station op Belgisch grondgebied en het eerste station op het grondgebied van deze buurlanden? Als dat verschilt, is dat wellicht te verklaren door verschillen in de infrastructuurvergoeding?

Zal het landsgrensoverschrijdend verkeer ook deel uitmaken van het nieuw beheerscontract? Worden er nieuwe grensstations of nieuwe spoorassen aan de lijst toegevoegd, zoals de vorige keer ook het geval was? Zal het station van Breda bijvoorbeeld worden opgenomen waardoor er een verbinding tot stand kan komen met Antwerpen en de Noorderkempen in het binnenlandse treinaanbod?

11.03 Inge Vervotte, ministre: Il s'agit du tarif transfrontalier Aixpress-Ticket, qui concerne des billets valables un jour pour un voyage aller-retour en deuxième classe avec le train IRq Liège-Aachen, ainsi que pour l'offre chemin de fer plus tram de la zone 1 à Aachen.

Au départ d'Hergenrath, ce billet coûte 4,40 euros pour un adulte et 2,50 euros pour un enfant. Il est vendu exclusivement dans les gares situées sur le trajet concerné et dans les trains. Ce prix est valable jusqu'au 1^{er} février 2009.

Tous les vendeurs ont été informés de l'existence de ce tarif par les moyens habituellement en vigueur à la SNCB. Aucun problème du système de distribution n'a été constaté. L'existence de ce tarif particulièrement intéressant pour la clientèle sera néanmoins rappelée par une information ciblée et imminente destinée aux agents concernés.

De volgende trajecten werden gerealiseerd in het kader van artikel 31 van de huidige beheersovereenkomst: heropening van de lijn Virton-Rodange-Athus-Arlon in mei 2007, inleggen van rechtstreekse toeristentreinen op vrijdag, zaterdag en zondag tussen Lille en Oostende – het project werd echter wegens gebrek aan belangstelling stopgezet – en het inleggen van een nieuwe, snelle IC-verbinding Maastricht- Liège-Brussel – een proefproject in samenwerking met de NS en de gemeente Maastricht sinds december 2006.

De aangehaalde verbindingen zijn niet kostendekkend.

De NMBS blijft vervoerder tot de grens. De nationale operator van het buurland blijft de vervoerder in zijn land. Zij betalen elk de infrastructuurvergoeding in hun land. Aangezien de NMBS bedoelde infrastructuurvergoeding voor het traject van de grens tot het eerste station in het buurland niet betaalt, kent zij ook niet de exacte tarieven en kan zij de tarieven ook niet met de aan Infrabel betaalde infrastructuurvergoedingen vergelijken.

Het tarief tussen het laatste Belgische station en het eerste buitenlandse station is een samenstelling van het NMBS-tarief tussen het laatste Belgische station en de grens. De prijs per kilometer is steeds dezelfde en wordt in functie van de afstand bepaald. Het tarief van het vreemde net van de grens tot het eerste station wordt door het vreemde net bepaald en is voor elk net verschillend.

Aangezien de spoorwegoperatoren van beide landen afspreken voornoemde samengestelde tarieven toe te passen, is er geen verschil tussen de prijs voor een heen- en een terugreis.

In een nieuw ontwerpbeheersovereenkomst werd het grensoverschrijdend verkeer, met dezelfde stations als in het vorige beheerscontract, opnieuw opgenomen. Nieuwe verbindingen zijn enkel mogelijk na openstelling van een business case met vermelding van de haalbaarheid van het project, de gegenereerde kosten, de mogelijke klanten alsook de financiële resultaten.

11.04 Kattrin Jadin (MR): Madame la ministre, vous avez dit exactement tout ce que j'espérais entendre. Je connaissais déjà le caractère avantageux du tarif, mais la proximité géographique entre Hergenrath et Aachen est très minime – environ huit kilomètres à vol d'oiseau.

Comme vous l'avez expliqué dans votre réponse, il faut fournir un effort supplémentaire pour sensibiliser davantage les agents qui ne sont pas toujours au courant. J'estime aussi, à titre personnel, qu'il conviendrait de favoriser la promotion de ce type de tarif et de voyage, car cela pourrait intéresser beaucoup de monde.

11.05 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mevrouw de minister, ik dank u voor de vooruitzichten. Ik heb nog een opmerking bij het tarief. Daarmee sluit ik een beetje aan bij wat collega Jadin zei.

Ik zie elke dag wat er gebeurt in Essen en Roosendaal. Mensen die naar Nederland willen en daarvoor de trein willen nemen, bijvoorbeeld richting Rotterdam of Amsterdam, rijden met de wagen de grens over naar Roosendaal en nemen daar de trein en vice versa, mensen uit Roosendaal die naar Brussel willen, rijden met de wagen tot het station van Essen en nemen daar de trein richting Brussel. Dat is jammer. Het gaat over mensen die bewust het openbaar vervoer willen nemen om steden in buurlanden te bezoeken, maar zij worden blijkbaar door het hoge grenstarief gedreven om even de wagen te nemen en de grens over te steken en vervolgens de binnenlandse trein te nemen. Dit kan misschien worden herzien.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.