

**BENELUX  
INTERPARLEMENTAIRE  
ASSEMBLEE**

---

27 mei 2016

**Bespreking van het verslag “De reiziger  
in de kou” van de Nederlandse  
parlementaire enquêtecommissie-Fyra**

**VERSLAG**

NAMENS DE VERENIGDE COMMISSIES  
FINANCIËN EN MOBILITEIT  
EN  
GRANSOVERSCHRIJDENDE SAMENWERKING

UITGEBRACHT DOOR  
DE HEER ANDRÉ POSTEMA

**ASSEMBLÉE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUX**

---

27 mai 2016

**Discussion du rapport “Le voyageur  
reste dans le froid” de la commission  
néerlandaise d’enquête Fyra**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DES COMMISSIONS  
RÉUNIES DES FINANCES ET DE LA MOBILITÉ  
ET  
DE LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

PAR  
M. ANDRÉ POSTEMA

Dames en Heren,

Uw verenigde commissies hebben hun vergaderingen van 11 december 2015, 19 februari 2016, 15 april 2016, 13 mei 2016 en 27 mei 2016 gewijd aan de bespreking van het verslag *“De reiziger in de kou”* van de Nederlandse parlementaire enquêtecommissie-Fyra.

### I. Situering

De Beneluxtrein stond symbool voor de verbondenheid tussen de drie landen van de Benelux. Op 9 december 2012 werd deze klassieke IC-spoorverbinding tussen België en Nederland afgeschaft en werd een duurdere HST-verbinding (Fyra-trein) ingevoerd. Gezien het technische falen van de Fyra werd de Beneluxtrein, in beperktere frequentie weliswaar, opnieuw geïntroduceerd.

Op 15 december 2012 heeft het Beneluxparlement eenparig de aanbeveling tot behoud van een flexibele, regelmatige en betaalbare treinverbinding op de lijn Brussel – Amsterdam aangenomen (DOC 846/1).

In Nederland werd naar aanleiding van het Fyra-debacle in de Tweede Kamer een parlementaire enquêtecommissie-Fyra opgericht, die op woensdag 28 oktober 2015 haar eindrapport *“De reiziger in de kou”* heeft gepresenteerd. Het onderzoek van de Nederlandse enquêtecommissie richtte zich op de vraag waarom het beoogde vervoer met de Fyra over de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België niet tot stand is gekomen.

Het verslag bevat enkele punten die betrekking hebben op de internationale samenwerking in het spoorvervoer. De commissies Financiën en Mobiliteit & Grensoverschrijdende Samenwerking hebben daarom beslist om zich over de resultaten van dat onderzoek te buigen.

Mesdames et Messieurs,

Vos commissions réunies ont consacré leurs réunions des 11 décembre 2015, 19 février 2016, 15 avril 2016, 13 mai 2016 et 27 mai 2016 à l'examen du rapport *“Le voyageur abandonné à lui-même”* de la commission d'enquête néerlandaise sur le train Fyra.

### I. Contexte

Le train Benelux était le symbole de la proximité entre les trois pays du Benelux. Le 9 décembre 2012, cette liaison ferroviaire IC classique entre la Belgique et les Pays-Bas a été supprimée et une liaison à grande vitesse plus onéreuse (le train Fyra) a été mise en service. Vu l'échec technique du Fyra, le train Benelux a été remis en service avec, toutefois, des fréquences réduites.

Le 15 décembre 2012, le Parlement Benelux a adopté à l'unanimité la recommandation tendant au maintien d'une liaison ferroviaire flexible, régulière et financièrement abordable sur la ligne Bruxelles-Amsterdam (DOC 846/1).

À la suite de l'échec du Fyra, la Deuxième Chambre néerlandaise a institué une commission d'enquête parlementaire Fyra qui a présenté son rapport final *“Le voyageur abandonné à lui-même”* le mercredi 28 octobre 2015. L'enquête de la commission d'enquête néerlandaise portait sur la question de savoir pourquoi le transport par le train Fyra sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique n'a pas pu être mise en place.

Le rapport comprend un certain nombre de points qui concernent la coopération internationale en matière de trafic ferroviaire. C'est pourquoi les commissions des Finances et de la Mobilité & de la Coopération transfrontalière ont décidé de se pencher sur les résultats de cette enquête.

## II. Aspecten van het rapport van de Nederlandse parlementaire enquêtecommissie-Fyra die het Beneluxparlement aanbelangen

A. *Uiteenzetting van de heer André Postema over de belangrijkste punten van het rapport van de Nederlandse parlementaire enquêtecommissie-Fyra*

De heer André Postema, rapporteur, legt uit dat de hoofdconclusie van de Nederlandse parlementaire enquêtecommissie-Fyra<sup>1</sup> is dat het beloofde vervoer over de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België er niet is gekomen omdat andere belangen steeds voorrang kregen op het reizigersbelang. Zo vond de Nederlandse Staat de financiële opbrengsten belangrijk. NS wilde vooral de eigen (monopolie)positie op het Nederlandse spoor houden. Daardoor heeft de reiziger niet gekregen wat hem was beloofd (snel en rechtstreeks vervoer naar Brussel tegen een redelijke prijs) en wordt de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België, die veel belastinggeld heeft gekost, niet gebruikt zoals bedoeld.

Binnen het geheel van beslissingen en gebeurtenissen die het vervoer over de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België betreffen, zijn de volgende vier belangrijke momenten waarneembaar:

1. Het besluit om de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België aan te leggen wordt in 1996 genomen zonder dat al duidelijk is welke treindiensten er moeten komen. Daarover werden ook geen concrete afspraken gemaakt met de betrokken partijen, waaronder de Belgische partners.

2. In 2001 sluit de Staat met NS en KLM de concessieovereenkomst voor het vervoer over de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België. Dat betekent dat NS en KLM het recht krijgen om gebruik te maken van die spoorlijn. NS en

<sup>1</sup> Zie publiekssamenvatting "De reiziger in de kou" van de Parlementaire enquêtecommissie Fyra [http://www.tweedekamer.nl/sites/default/files/atoms/files/publiekssamenvatting\\_rapport\\_fyra\\_281015.pdf](http://www.tweedekamer.nl/sites/default/files/atoms/files/publiekssamenvatting_rapport_fyra_281015.pdf).

## II. Aspects du rapport de la commission d'enquête parlementaire néerlandaise qui concernent le Parlement Benelux

A. *Exposé de M. André Postema au sujet des aspects essentiels du rapport de la commission d'enquête néerlandaise Fyra*

M. André Postema, rapporteur, indique que la conclusion principale de la commission néerlandaise d'enquête Fyra<sup>1</sup> est que le transport annoncé sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique n'a pas pu être réalisé parce que d'autres intérêts ont toujours primé ceux du voyageur. Pour l'État néerlandais, les recettes financières étaient importantes. Les NS, quant à eux, souhaitent avant tout conserver leur propre position (monopolistique) sur le chemin de fer néerlandais. C'est pourquoi le voyageur n'a pas obtenu ce qui lui avait été promis (un transport rapide et direct à destination de Bruxelles, à un tarif raisonnable) et pourquoi aussi la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique, pour laquelle des sommes importantes prélevées sur les recettes fiscales ont été dépensées, n'est pas utilisée comme prévu.

Parmi l'ensemble des décisions et événements qui concernent le transport sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique, on peut identifier les quatre moments importants ci-après:

1. La décision d'aménager la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique a été prise en 1996 sans que l'on sache clairement quels services ferroviaires y seraient opérationnels. Cet aspect n'a pas fait l'objet non plus d'accords concrets entre les parties concernées, parmi lesquelles les partenaires belges.

2. En 2001, l'État a conclu avec les NS et la KLM la convention de concession pour le transport sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique. Cela signifie que les NS et la KLM obtiennent le droit d'utiliser cette ligne ferroviaire.

<sup>1</sup> Voir la synthèse destinée au public de la commission d'enquête parlementaire Fyra "Le voyageur abandonné à lui-même" [http://www.tweedekamer.nl/sites/default/files/atoms/files/publiekssamenvatting\\_rapport\\_fyra\\_281015.pdf](http://www.tweedekamer.nl/sites/default/files/atoms/files/publiekssamenvatting_rapport_fyra_281015.pdf).

het ministerie van Verkeer en Waterstaat weten dan al dat er grote risico's zijn. Zo is de jaarlijkse vergoeding die NS en KLM willen betalen voor de concessie erg hoog, zonder dat het bedrag op een realistische manier wordt onderbouwd. Ook zijn er geen afspraken met de Belgische NMBS. En er zijn twijfels over het vervoersaanbod, bijvoorbeeld over de haalbaarheid van de reistijden.

3. In maart 2012 besluit NS om in december 2012 te starten met de internationale dienst met de Fyra. Het bedrijf houdt geen scenario's om bij een mislukking op terug te vallen achter de hand, maar heeft dan nog geen Fyra-treinen in zijn bezit, waardoor het niet kan weten of de Fyra-treinen goed zullen functioneren. Dat besluit heeft tot gevolg dat NS Fyra-treinen overneemt van Ansaldo Breda vooraleer ze helemaal klaar zijn. En op het ogenblik dat de treinen gaan rijden tussen Amsterdam en Brussel, zijn er weinig proefritten gereden en is het onzeker hoe betrouwbaar de treinen zijn.

4. In 2013 gaan de Nederlandse regering en de Tweede Kamer akkoord met het alternatieve vervoersaanbod van NS. Daardoor heeft de reiziger geen snelle, directe, flexibel bruikbare en goed betaalbare verbindingen over de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België.

De Nederlandse parlementaire enquêtecommissie concludeert onder meer dat door het uitblijven van een snelle, directe, flexibel bruikbare en goed betaalbare treinverbinding tussen de Randstad en België de treinreiziger nog steeds niet heeft wat hem werd beloofd. De reiziger staat dus nog altijd in de kou. Door haar aanbeveling aan de Nederlandse regering en de Tweede Kamer om alsnog te zorgen voor meer, snelle, directe en betaalbare treinen naar België, plaatst de commissie de reiziger weer centraal.

### B. Gedachtewisseling

*De heer Jef Van den Bergh* merkt op dat, aangezien er nog geen waardig alternatief voor de mislukte Fyra-treinen voorhanden is, de op 15 december 2012 door het Beneluxparlement aan-

Les NS et le ministère des Communications et des Travaux publics savaient pourtant déjà alors que l'entreprise comportait de grands risques. Ainsi, l'indemnité annuelle qu'acceptaient de payer les NS et la KLM pour la concession est très élevée, sans que ce montant ne soit justifié sur une base réaliste. Il n'y a pas non plus d'accord avec la SNCB belge. L'offre de transport suscite des doutes, par exemple concernant la faisabilité de la durée des trajets.

3. En mars 2012, les NS décident de lancer en décembre 2012 le service international Fyra. L'entreprise ne dispose pas de scénarios à mettre en oeuvre en cas d'échec et ne possède pas encore de trains Fyra, dont elle ne sait donc pas s'ils fonctionneront correctement. Cette décision a pour conséquence que les NS acquièrent auprès d'Ansaldo Breda des trains avant qu'ils ne soient entièrement prêts. Et lorsque les trains sont mis en circulation entre Amsterdam et Bruxelles, il n'a guère été procédé à des trajets d'essai et la fiabilité du matériel n'est pas connue.

4. En 2013, le gouvernement néerlandais et la Deuxième Chambre marquent leur accord sur l'offre de transport alternative des NS. Les voyageurs ne disposent dès lors pas de liaisons rapides, directes, d'utilisation flexible et financièrement abordables sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique.

La commission parlementaire d'enquête néerlandaise conclut entre autres qu'en l'absence d'une liaison ferroviaire rapide, directe, d'utilisation flexible à des tarifs abordables entre la conurbation et la Belgique, le voyageur reste privé de ce qui lui avait été promis. Le voyageur est donc abandonné à lui-même. En recommandant au gouvernement néerlandais et à la Deuxième Chambre de faire rouler des trains plus nombreux, rapides, directs à des prix avantageux vers la Belgique, la commission remet le voyageur au centre des préoccupations.

### B. Échange de vues

*M. Jef van den Bergh* fait observer que, puisqu'il existe pas encore d'alternative valable à la suite de l'échec du train Fyra, la recommandation du 15 décembre 2012 du Parlement Benelux reste

genomen resolutie nog steeds actueel is. Het is daarom raadzaam een stand van zaken over het huidige reizigersaanbod van de Beneluxtrein te krijgen om zo de voormelde resolutie te actualiseren en opnieuw te behandelen. Voorts merkt hij op dat er in dit hele dossier vooral in de beginfase ernstige fouten werden gemaakt. Wat het aandeel van België betreft, blijft hem vooral bij dat jarenlang geen gevolg werd gegeven aan de overeenstemming die de ministers Peijs en Vande Lanotte al in 2005 hadden bereikt; de NMBS heeft dan weer zoveel mogelijk de financiële verliezen proberen te vermijden.

*De heer Willem Draps, voorzitter, stelt vast dat beloftes niet werden nagekomen. Hij merkt op dat het gebrek aan samenwerking tussen de betrokkenen en de in de beginfase opgelopen vertraging bij de uitvoering van de werken (onder meer door de signalisatieproblemen) ertoe hebben geleid dat te weinig tijd voorhanden was om de Fyra uit te testen.*

De voorzitter vestigt ook de aandacht van de gevolgen van het Fyra-debacle op de exploitatie van de Thalys. Voorts vraagt hij of het klopt dat de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België in Nederland volledig in handen is van *High Speed Alliance* (HSA, het door NS en KLM opgerichte vervoersbedrijf). Ook wenst hij te vernemen of de prijs die HSA voor de vervoersconcessie heeft betaald geen belemmering vormt voor de realisatie van spoorwegvervoer aan lage prijzen tussen België en Nederland.

Tot slot vraagt hij of het Fyra-debacle een invloed heeft gehad op het aanbod van het Nederlands binnenlands spoorwegvervoer.

*De heer Vincent Van Quickenborne acht het raadzaam dat NS en de NMBS worden bevestigd over hun voornemens om de bestaande situatie te verbeteren.*

*De heer André Postema, rapporteur, beaamt dat er bij de concessieverlening enerzijds en de aanleg anderzijds veel fouten zijn gebeurd. Het is duidelijk dat NS en KLM bij de aanbesteding van de vervoersconcessie een te hoge vergoeding voorgesteld hebben om hun monopoliepositie te kunnen behouden.*

d'actualité. Il s'indique dès lors de faire le point de la situation concernant l'offre de voyageurs actuelle du train Benelux pour actualiser ainsi cette recommandation et réexaminer. Il ajoute que, dans ce dossier, des erreurs graves ont été commises, particulièrement dans la phase initiale. Concernant le rôle de la Belgique, il retient surtout que, pendant des années, aucune suite n'a été donnée à l'accord intervenu dès 2005 entre les ministres Peijs et Vande Lanotte; la SNCB s'est efforcé autant que possible d'éviter les pertes financières.

*M. Willem Draps, président, constate que les promesses n'ont pas été honorées. Il observe que le manque de coopération entre les parties intéressées et les retards accumulés dans l'exécution des travaux dans la phase initiale (entre autres en raison des problèmes de signalisation) ont eu pour conséquence que le temps a manqué pour tester le Fyra.*

Le président souligne également les conséquences de l'échec du Fyra pour l'exploitation du Thalys. Il demande par ailleurs s'il est exact qu'aux Pays-Bas, la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique est entièrement aux mains de *High Speed Alliance* (HSA, la société de transport créée par les NS et la KLM). Il demande aussi si le prix payé par HSA pour la concession de transport ne constitue pas une entrave à la mise en place d'un transport ferroviaire à prix avantageux entre la Belgique et les Pays-Bas.

Enfin, il souhaite savoir si l'échec du Fyra a eu une influence sur le transport ferroviaire intérieur aux Pays-Bas.

*Pour M. Vincent Van Quickenborne, il serait utile d'interroger les NS et la SNCB sur ce qu'ils ont l'intention de faire pour améliorer la situation actuelle.*

*M. André Postema, rapporteur, confirme que des erreurs ont été commises lors de l'octroi de la concession d'une part et de l'aménagement d'autre part. Il est évident que les NS et la KLM ont proposé lors de l'adjudication de la concession de transport une indemnité trop élevée dans le but de conserver leur position monopolistique.*

Hij ondersteunt de hoofdaanbeveling van de Nederlandse parlementaire enquêtecommissie-Fyra en zou de betrokken vervoersmaatschappijen en de politieke verantwoordelijken willen vragen welke mogelijkheden zij zien voor de realisatie van snel en rechtstreeks vervoer naar Brussel tegen een redelijke prijs en hoe dat gewenste aanbod zich verhoudt tot het huidige aanbod.

De rapporteur verduidelijkt voorts dat op 8 december 2015 de schriftelijke behandeling van het betreffende rapport werd afgerond. Uiteindelijk werden vanuit de Nederlandse Tweede Kamer meer dan 200 vragen aan de parlementaire enquêtecommissie gesteld en ook beantwoord.

Op 20 januari 2016 heeft het debat plaatsgevonden tussen de Tweede Kamer en de parlementaire enquêtecommissie-Fyra. Tijdens dat debat werd door het lid De Boer c.s. een motie ingediend. Daarin worden de analyse en de hoofdconclusies van de parlementaire enquêtecommissie onderschreven en wordt de Nederlandse regering verzocht een appreciatie te geven van de conclusies en aanbevelingen die de parlementaire enquêtecommissie heeft gedaan. Die motie werd op 27 januari 2016 aangenomen; de Nederlandse regering heeft de gevraagde appreciatie nog niet gegeven.

**III. Hoorzitting met vertegenwoordigers van de Nederlandse Spoorwegen, NS (mevrouw Marjon Marjon Kaper, directeur NS International, vergezeld van mevrouw Suzanne van Steenberg), en vertegenwoordigers van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, NMBS (de heer Etienne De Ganck, algemeen directeur Transport, vergezeld van de heren Michel Jadot, Bart Crols en Philippe Bulinckx)**

*A. Uiteenzetting over de stand van zaken met betrekking tot de Intercity Amsterdam-Brussel*

Door mevrouw Marjon Kaper en de heer Etienne De Ganck werd een overzicht gegeven van het feitelijke, vervangende aanbod aan treinen tussen Nederland en België sedert het stopzetten van het Fyra-project medio 2013. Ook besteedden

Il appuie la recommandation principale de la commission d'enquête parlementaire néerlandaise sur le Fyra et voudrait demander aux sociétés de transport et aux responsables politiques concernés quelles possibilités ils entendent pour la réalisation d'une liaison rapide et directe à un tarif raisonnable à destination de Bruxelles et où cette offre se situe par rapport à l'offre actuelle.

Le rapporteur précise que l'examen écrit du rapport concerné a été clôturé le 10 décembre 2015. En définitive, la Deuxième Chambre néerlandaise aura posé plus de 200 questions à la commission parlementaire d'enquête, laquelle y a répondu.

Le 20 janvier 2016 s'est tenu entre la Deuxième Chambre et la commission parlementaire d'enquête Fyra le débat au cours duquel les membres De Boer c.s. ont déposé une motion qui souscrit à l'analyse et aux conclusions principales de la commission parlementaire d'enquête et demande au gouvernement néerlandais de se prononcer sur les conclusions et les recommandations de cette dernière. Cette motion a été adoptée le 27 janvier 2016. Le gouvernement néerlandais n'a pas encore livré la réaction qui lui avait été demandée.

**III. Audition avec des représentants des chemins de fer néerlandais, NS (Mme Marjon Marjon Kaper, Directeur NS International, accompagnée de Mme Suzanne van Steenberg) et de représentants de la Société nationale des Chemins de fer belge, SNCB (M. Etienne De Ganck, Directeur général Transport, accompagné de MM. Michel Jadot, Bart Crols et Philippe Buntinck)**

*A. Présentation de l'état de la situation concernant l'Intercity Amsterdam-Bruxelles*

Mme Marjon Kaper et M. Etienne De Ganck ont donné un aperçu de l'offre de trains de remplacement entre les Pays-Bas et la Belgique depuis l'arrêt du projet Fyra à la mi-2013. Ils ont également abordé quelques aspects du transport

zij aandacht aan enkele aspecten van het korte grensoverschrijdende vervoer op de verbindingen Luik-Maastricht en Antwerpen-Rosendaal.

*De heer Etienne De Ganck* licht enkele slides toe en zet uiteen dat sedert de stopzetting van het Fyra-project in 2013 en 2014 het aantal IC-treinen tussen Brussel en Den Haag is opgevoerd van 8 naar 10 en vervolgens naar 12 per dag. In 2015 zijn daar nog 4 treinen per dag aan toegevoegd. In Nederland werd de eindbestemming verlegd naar Amsterdam via een stop op Schiphol.

Ten opzichte van het Fyra-aanbod leidden deze operationele ingrepen tot enkele voordelen voor de reizigers: meer reizigers worden bediend, er worden meer steden aangedaan en er is een directe verbinding met de luchthaven Zaventem/ Brussels Airport, waardoor meer reizigers uit de regio Antwerpen en het Nederlandse Zuid-Brabant worden bediend. De Thalys, die Amsterdam verbindt met Brussel en verder rijdt naar Parijs, rijdt sedert december 2015 14 maal en *vice versa*.

Op voorwaarde dat de noodzakelijke software-aanpassing van het ERTMS op de locomotieven tijdig beschikbaar is, de nodige aanpassingen aan de rijtuigen tijdig worden uitgevoerd en de aanvullende opleidingen van het personeel hebben plaatsgevonden, zal de IC Amsterdam-Brussel via de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België/ lijn 4 via Breda rijden. Indien aan die voorwaarden niet op tijd is voldaan, zal de IC Amsterdam-Brussel voorlopig via de klassieke lijn via Rosendaal rijden om in de loop van 2017 de switch naar de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België/ lijn 4 te maken.

Een derde trein die Amsterdam en Brussel verbindt, is de Eurostar, die twee maal per dag zal rijden. In verband met de genoemde ERTMS-aanpassingen zal deze verbinding zeker niet vroeger dan december 2016 gerealiseerd zijn.

*Mevrouw Marjon Kaper* wijst vervolgens op de ontwikkelingen in Nederland rond de parlementaire enquêtecommissie-Fyra. Nadat de commissie haar rapport op 28 oktober 2015 heeft voorgesteld, debatteerde de Tweede Kamer daar op 19 en 20 januari 2016 over. Het kabinet heeft aan het slot

transfrontalier sur courte distance sur les liaisons Liège-Maastricht et Anvers-Rosendaal.

*M. Etienne De Ganck* commente quelques slides et indique que depuis l'arrêt du projet Fyra, le nombre de trains IC entre Bruxelles et La Haye est passé en 2013 et 2014 de 8 à 10, puis à 12 par jour. En 2015, quatre trains supplémentaires ont encore été ajoutés. Aux Pays-Bas, Amsterdam est devenu le point d'arrêt final, avec un arrêt à Schiphol.

Concernant l'offre Fyra, ces interventions opérationnelles se sont traduites par un certain nombre d'avantages pour les voyageurs: plus de voyageurs bénéficient du service, davantage de villes sont desservies et une liaison directe avec l'aéroport de Zaventem/ Brussels Airport permet de satisfaire davantage de voyageurs de la région d'Anvers et du Brabant septentrional néerlandais. Le Thalys, qui relie Amsterdam à Bruxelles puis rejoint à Paris, roule depuis décembre 2015 à raison de 14 trajets et *vice versa*.

À condition que l'aménagement nécessaire des logiciels du système ERTMS sur les locomotives soit réalisé à temps, que les aménagements des voitures soient effectués au moment voulu et que le personnel reçoive les formations complémentaires nécessaires, le train IC Amsterdam-Bruxelles circulera sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique/ ligne 4 via Breda. Si ces conditions ne sont pas réunies en temps opportun, le train IC Bruxelles roulera provisoirement sur la ligne classique via Rosendaal avant de passer en 2017 sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique/ ligne 4.

L'Eurostar, un troisième train qui relie Amsterdam et Bruxelles, circulera deux fois par jour. Eu égard aux aménagements précités du système ERTMS, cette liaison ne sera certainement pas réalisée avant décembre 2016.

*Mme Marjon Kaper* évoque ensuite les développements intervenus aux Pays-Bas concernant l'enquête parlementaire sur le dossier Fyra. Après que la commission a présenté son rapport le 28 octobre 2015, la Deuxième Chambre en a débattu les 19 et 20 janvier. À l'issue du débat, le gouverne-

van dat debat toegezegd met een reactie te komen aan het begin van de maand mei. Verwacht mag worden dat over die reactie opnieuw een debat plaats vindt rond het zomerreces. Vooruitlopend op de uitkomsten van dat debat bestuderen NS en de NMBS op welke wijze en onder welke voorwaarden verdere verbeteringen in het reizigersvervoer tussen Amsterdam en Brussel mogelijk zijn.

De spreekster wijst er daarbij op dat onderzoek van NS en de NMBS heeft uitgewezen dat de klanttevredenheid, met name nadat de frequentie van de IC-verbinding werd opgehoogd tot 16 maal per dag, nu boven het niveau van de Fyra-doelstelling ligt. Ook de punctualiteit ligt boven de gekozen doelstelling.

Zij schreef deze uitkomsten in het bijzonder toe aan het feit dat er nu eigenlijk twee soorten treinverbindingen tussen Amsterdam en Brussel zijn: de ene voor de klant die wat meer tijd heeft en minder wil betalen, de andere voor de klant die meer geld over heeft voor een snelle en comfortabele reis. Tussen beide bestaan meer verschillen: de eerste kent een hoge haltedichtheid waar sprake is van binnenlands medegebruik, de tweede kent geen binnenlands medegebruik en een lage haltedichtheid. De eerste is laagdrempelig en kent geen verplichte reservering, de tweede kent een verplichte reservering en heeft daardoor een hogere drempel. Al met al is gebleken dat dit op de verschillende doelgroepen gerichte aanbod wordt gewaardeerd door de reizigers, hetgeen onder meer kan worden afgeleid uit het stijgend aantal reizigers.

Mevrouw Marjon Kaper licht verder toe dat de afspraken die NS en de NMBS met hun opdrachtgevers hebben gemaakt om het zogenaamde Post-Fyra-aanbod te realiseren, in Nederland is vastgelegd in een concessie die een looptijd heeft tot 2024, alsmede in samenwerkingsafspraken tussen NS en NMBS. Zoals gemeld, moet voor het realiseren van deelafspraken, onder meer het rijden van de IC Amsterdam-Brussel over de HSL, nog een aantal voorwaarden worden vervuld.

*De heer Etienne De Ganck* wijst er op dat de NMBS binnenkort zal gaan werken met een nieuw beheerscontract dat op het binnenlandse verkeer is

ment a promis une réaction pour le début du mois de mai. L'on peut s'attendre à ce que cette réaction donne lieu à un nouveau débat d'ici aux vacances d'été. Anticipant les résultats de ce débat, les NS et la SNCB examineront les modalités et les conditions de nouvelles améliorations pouvant être apportées au transport de personnes entre Amsterdam et Bruxelles.

L'oratrice indique à cet égard que l'étude des NS et de la SNCB a montré qu'après l'augmentation de la fréquence de la liaison IC à 16 fois par jour, le taux de satisfaction de la clientèle dépasse aujourd'hui l'objectif poursuivi avec le Fyra. La ponctualité est également supérieure à l'objectif initial.

Elle a plus particulièrement attribué ces résultats à l'existence désormais de deux types de liaisons ferroviaires entre Amsterdam et Bruxelles: la première pour le voyageur qui dispose de suffisamment de temps et souhaite payer moins cher et l'autre pour celui qui est disposé à payer plus cher pour un voyage rapide et confortable. Il existe d'autres différences entre les deux: dans le premier cas, il y a aussi une utilisation à des fins de circulation intérieure et les arrêts sont nombreux; dans le second il n'y a pas d'utilisation intérieure et les arrêts sont peu fréquents. La première liaison est plus facile d'accès et ne requiert pas de réservation, alors que la réservation est requise pour la deuxième qui est dès lors moins aisément accessible. D'une manière générale, il est apparu que cette offre, qui s'adresse à des groupes cible différents, est appréciée par les voyageurs, ce dont atteste le nombre croissant de clients.

Mme Marjon Kaper précise également que les accords conclus entre les NS et la SNCB et leurs commanditaires pour réaliser l'offre Post-Fyra ont été traduits dans une concession qui court jusqu'en 2024 ainsi que dans des accords de coopération entre les NS et la SNCB. Ainsi qu'il a été dit, un certain nombre de conditions doivent encore être réunies pour la réalisation d'accords partiels, dont la circulation du train IC Bruxelles sur la ligne à grande vitesse.

*M. Etienne De Ganck* indique que la SNCB travaillera bientôt sur la base d'un nouveau contrat de gestion principalement axée sur le transport



gericht. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan een nieuw transportplan, dat verbeteringen bevat ten opzichte van het huidige transportplan en in december 2017 van kracht zal zijn. Begin mei zullen vertegenwoordigers van de NMBS door de Belgische provincies trekken om van alle “stakeholders” input te ontvangen voor dat nieuwe transportplan.

Met betrekking tot de reistijden die samenhangen met het vernieuwde aanbod wijst de spreker op de consequenties van de keuze om in de IC-verbinding Amsterdam-Brussel Den Haag en de luchthaven van Zaventem als haltes op te nemen. Dat is een bewuste keuze van de opdrachtgevers. Het zal niet eenvoudig zijn om in de nieuwe transportplannen nog nieuwe tijdswinst te boeken; het intensieve gebruik van de rijpaden in samenhang met de veiligheidseisen laat dat niet toe.

*Mevrouw Marjon Kaper* wijst erop dat de aandacht van NS en de NMBS niet alleen uitgaat naar de IC- en de hogesnelheidsverbindingen, maar ook naar de korte grensoverschrijdende verbindingen tussen België en Nederland, met name die tussen Luik-Maastricht en Antwerpen-Roosendaal. Ook hier bestaat behoefte en zijn er plannen om te optimaliseren, maar zowel de technische verschillen als de dunne reizigersstromen vormen knelpunten, die vragen oproepen als het gaat om de noodzakelijke investeringen. NS en de NMBS doen er alles aan om tot verantwoorde en succesvolle *business cases* te komen. Er is nader onderzoek nodig voordat kan worden besloten de 1-uursdienst op de lijn Maastricht-Luik om te zetten in een halfuurs-dienst.

*De heer Etienne De Ganck* gaat nader in op het grensoverschrijdend railverkeer tussen Antwerpen-Roosendaal. Met verwijzing naar de op sheet nr. 15 vermelde informatie omtrent de huidige dienst stelde hij dat toekomstige verbeteringen op dit traject mogelijk zijn indien en zodra de IC Brussel-Amsterdam via de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België/ lijn 4 gaat rijden. Het wordt dan bovendien mogelijk een extra stoptrein in te leggen tussen Antwerpen en Essen, die mogelijk wordt doorgetrokken naar Roosendaal. Voorwaarde is dat de financiële haalbaarheid daarvan vaststaat.

intérieur. Dans le même temps est préparé un nouveau plan de transport qui comporte des améliorations par rapport à l'actuel plan de transport et qui entrera en vigueur en décembre 2017. Début mai, des représentants de la SNCB parcourront les provinces belges pour obtenir de l'ensemble des acteurs un input concernant ce nouveau plan de transport.

À propos de la durée des voyages qui vont de pair avec la nouvelle offre, l'orateur a souligné les conséquences du choix qui a été fait de prévoir un arrêt à l'aéroport de Zaventem sur la liaison IC Amsterdam-Bruxelles. Il s'agit d'un choix des commanditaires. Il ne sera pas simple d'encore réaliser des gains de temps dans le cadre des nouveaux plans de transport; l'utilisation intensive des sillons, combinée aux exigences en matière de sécurité, ne le permet pas.

*Mme Marjon Kaper* précise que l'attention des NS et de la SNCB ne se limite pas aux liaisons IC et aux liaisons à grande vitesse mais qu'elle concerne également les liaisons transfrontalières sur de courtes distances entre les Pays-Bas et la Belgique, plus précisément celles entre Liège et Maastricht et celle entre Anvers et Roosendaal. Là encore, ces liaisons répondent à un besoin et il existe des projets d'optimisation mais les différences du point de vue technique et le faible afflux de passagers constituent des freins qui soulèvent des questions à propos des investissements à réaliser. Les NS et la SNCB font tout pour en arriver à des *business cases* justifiés et réussis. Des études seront encore nécessaires avant qu'il puisse être décidé de passer d'un train par heure à un train par demi-heure sur la ligne Maastricht-Liège.

*M. Etienne De Ganck* évoque plus avant le trafic ferroviaire transfrontalier entre Anvers et Roosendaal. Se référant à l'information relative au service actuel illustré par le transparent n° 15, il a annoncé que des améliorations pourront être apportées sur ce trajet dès lors que le train IC Amsterdam-Bruxelles roulera sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique/ ligne 4. En outre, un omnibus supplémentaire pourra être mis en service entre Anvers et Essen, lequel pourrait être prolongé vers Roosendaal. La condition est que la faisabilité en soit assurée sur le plan financier.

## B. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Martijn van Helvert* wijst op de beladenheid van het onderwerp van de hoorzitting en op het feit dat in Nederland al sedert 2001 een discussie over een fatsoenlijke verbinding tussen Nederland en België gaande is. Vergelijkt men de tot nu toe bereikte resultaten met de eerder geformuleerde doelstellingen dan is er nog steeds weinig reden voor applaus. In verband met de noodzakelijke aanpassingen aan het ERTMS-systeem rijst de vraag wat de gevolgen zijn van een Nederlands besluit om in dat systeem vooralsnog niet te investeren.

De door mevrouw Marjon Kaper geschetste categorieën – één voor de reiziger die minder wil betalen voor een langere reisduur en één voor de reiziger die veel wil betalen voor een korte reisduur – werden nooit als doelstelling van de treinverbinding tussen Nederland en België gekozen. De Fyra was bedoeld als de trein die tegelijkertijd een betaalbare én een snelle verbinding zou zijn.

Met betrekking tot een vernieuwde en aangepaste concessie voor de periode 2015-2024 vraagt de spreker of het denkbaar is dat de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België daaruit gelicht zal worden. Is het denkbaar dat andere gegadigden op die lijn gaan rijden? Hoe denkt NS daarover?

Met betrekking tot het korte grensoverschrijdende vervoer bestaat het probleem vooral in het te geringe aantal reizigers, waardoor een goede *business case* moeilijk haalbaar is. Zijn de verwachtingen omtrent het aantal reizigers op de IC-verbinding Amsterdam-Brussel niet wat te hoog gestemd?

*De heer André Postema, rapporteur*, is van oordeel dat de kern van het verhaal is gelegen in het feit dat er van de ambities die destijds aan het Fyra-project waren verbonden kennelijk niets meer over is. Men kan daarover nu niet simpelweg zeggen dat het project nu eenmaal volledig mis is gegaan en dat de ermee gemoeide kosten er nu niet meer toe doen. De vraag die nu behoort te worden gesteld, moet zijn: wanneer komt de vervanger van de Fyra er? Het kan niet de bedoeling zijn dat slechts wordt bekeken welke verbetermogelijkheden er zijn met de inzet van bestaand materieel dat met

## B. Questions et remarques des membres

*M. Martijn van Helvert* souligne que l'objet de l'audition est un sujet sensible et qu'une discussion est menée aux Pays-Bas depuis 2001 déjà concernant la mise en place d'une liaison satisfaisante entre les Pays-Bas et la Belgique. Si l'on compare les résultats obtenus jusqu'ici aux objectifs définis précédemment, il n'y a toujours pas lieu de se réjouir. À propos des aménagements à apporter au système ERTMS, la question se pose de savoir quelles sont les conséquences de la décision des Pays-Bas de ne pas encore investir dans ce système.

Les catégories esquissées par Mme Marjon Kaper – celle du voyageur qui souhaite payer moins cher pour un voyage plus long et celle du voyageur disposé à payer cher pour un trajet plus court – n'ont jamais été retenues comme étant l'objectif de liaisons ferroviaires entre les Pays-Bas et la Belgique. Le Fyra avait été conçu comme un train qui soit à la fois intéressant sur le plan financier et qui permette d'établir une liaison rapide.

Concernant une concession renouvelée et aménagée pour la période 2015-2024, l'orateur demande s'il est imaginable d'en retirer le train à grande vitesse. Est-il possible que d'autres concessionnaires exploitent cette ligne? Qu'en pensent les NS?

Quant aux liaisons transfrontalières sur courte distance, le principal problème est le nombre insuffisant de voyageurs qui ne permet guère un bon *business case*. N'a-t-on pas fixé la barre trop haut concernant les attentes relatives au nombre de voyageurs sur la liaison IC Amsterdam-Bruxelles?

A la lumière des présentations des NS et de la SNCB, *M. André Postema, rapporteur*, est d'avis que le problème est globalement lié au fait qu'il ne subsiste manifestement pas grand-chose des objectifs définis par le passé pour le projet Fyra. On ne peut pas aujourd'hui se contenter de dire que le projet a entièrement échoué et ignorer désormais les coûts qu'il a engendrés. La question qu'il faut se poser maintenant est la suivante: quand y aura-t-il un remplaçant pour le Fyra? Il ne saurait être question de n'envisager que des améliorations par la mise en service de matériel existant pour

meer punctualiteit het publiek bedient. De belofte die destijds werd gedaan – inzet van het meest geavanceerde materieel met gebruikmaking van de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België – moet volledig worden nagekomen. De spreker wil graag horen aan welke snelheden, reistijden en prijzen hij dan zou mogen denken.

*De heer Jef Van den Bergh* stelt vast dat Nederland en België intussen een kostbare en hoogwaardige infrastructuur hebben zonder dat de hooggespannen verwachtingen over het gebruik daarvan werkelijkheid zijn geworden. Hij heeft lang de hoop gekoesterd dat de Beneluxtrein in december 2016 via de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België zou gaan rijden en de stations Breda en Noorderkempen zou gaan aandoen. Vooral de reizigers rond het station Noorderkempen wachten al erg lang op deze verbinding. Hoe kan voor hen, desnoods met tijdelijke maatregelen, een oplossing worden gevonden? Ook het realiseren van de Eurostar lijkt te zijn vertraagd tot april 2017. Kan iets worden gezegd over oorzaken? Wanneer zal die trein rijden?

Juist omdat de Beneluxtrein enkele jaren geleden als zijnde verouderd werd afgeschaft en de Fyra, met veel ambities omgeven, als zijn opvolger werd aangekondigd is het belangrijk dat nu duidelijk wordt wat de volwaardige opvolger van de Fyra wordt. De heer Van den Bergh sluit zich op dit punt aan bij de vragen van zijn Nederlandse collega's.

Hij wenst voorts te vernemen of er in het kader van de verbetering van de grensoverschrijdende verbindingen nog wordt gedacht aan het opnemen van Eindhoven in een treinverbinding met België, eventueel via Hamont. Een tweede optie zou zijn de lijn Brussel-Breda te verlengen tot Eindhoven.

Tot slot wijst de heer Van den Bergh op lijn 12, de stoptrein tussen Antwerpen en Essen, die veel wordt gebruikt door shoppende en recreatieve toeristen. Voor de stadsregio Antwerpen is die lijn erg belangrijk. Wat gebeurt er als vele reizigers op die lijn worden verdreven door de L-trein? Is het doortrekken van de bestaande IC Brussel-Essen tot aan Roosendaal een optie?

accroître la ponctualité pour le public. La promesse qui avait été fait par le passé – recours au matériel le plus avancé et utilisation de la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique – doit être intégralement réalisée. L'orateur demande quels seraient les vitesses, les temps de trajet et les prix envisageables.

*M. Jef Van den Bergh* constate que les Pays-Bas et la Belgique se sont entre-temps dotés d'une infrastructure efficace et de qualité sans que les attentes élevées qui avaient été suscitées concernant son utilisation soient devenues réalités. Il a longtemps nourri l'espoir que le train Benelux puisse circuler en décembre 2016 sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique et desservir les gares de Breda et de Noorderkempen. Les usagers de la gare de Noorderkempen surtout attendent cette liaison depuis longtemps déjà; quelle solution pourrait être proposée, le cas échéant en prenant des mesures provisoires? De même, la réalisation de l'Eurostar semble être retardée jusqu'en avril 2017. Des précisions peuvent-elles être apporté sur les causes de cette situation? Quand ce train roulera-t-il?

C'est précisément parce qu'on a nourri de grandes ambitions à propos du Fyra, annoncé comme le successeur du train Benelux supprimé parce que jugé vieillissant, qu'il est important de dire maintenant quel sera le successeur du Fyra. Sur ce point, M. Jef Van den Bergh se joint aux questions de ses collègues néerlandais.

Il demande par ailleurs si, dans le cadre de l'amélioration des liaisons transfrontalières, l'on envisage encore d'inclure Eindhoven dans une liaison ferroviaire avec la Belgique, éventuellement via Hamont. Une deuxième option consisterait à prolonger la ligne Brussel-Breda jusqu'à Eindhoven.

En conclusion, M. Jef Van den Bergh évoque la ligne 12, l'omnibus entre Anvers et Essen qui est largement utilisé par des touristes à des fins de shopping et d'activités récréatives. Cette ligne est très importante pour la région de la ville d'Anvers. Que se passera-t-il si de nombreux voyageurs sur cette ligne sont ignorés par le train L? Le prolongement du train IC Brussel-Essen jusqu'à Roosendaal est-il une possibilité?

### C. Antwoorden en interrupties

*De heer Etienne De Ganck* stelt ter inleiding van de beantwoording dat het ERTMS-systeem een noodzakelijke voorwaarde is voor de verbetering van de internationale snelle treinverbinding tussen beide landen.

*Mevrouw Marjon Kaper* deelt mee dat over het formuleren van het Post-Fyra-aanbod in de aangepaste concessie uitvoerig overleg heeft plaatsgevonden met consumentenorganisaties en reizigersorganisaties. Uitgangspunt daarbij was het Fyra-aanbod. Vooral door de inbreng van die organisaties is een aanbod tot stand gekomen dat veel meer doelgroepgericht is. De opdrachtgever wenst dat ook. Het aanbod is een combinatie van meer hoge snelheidstreinen en het weer terugbrengen van de Intercity. Het tarief van de Intercity ligt nu beduidend lager dan dat van de Fyra destijds. Afgesproken is dat dat tarief niet verhoogd zal worden ten opzichte van het geïndexeerde tarief van 2012, waarmee ook aan één van de wensen van de klanten tegemoet is gekomen.

*De heer Etienne De Ganck* voegt daaraan toe dat de NMBS het betreurt dat voor de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België een zo hoge infrastructuurvergoeding moet worden betaald, terwijl de lijn tot nu toe zo weinig gebruikt wordt; ook uit dat oogpunt is de opgetreden vertraging van de komst van de Intercity op die lijn betreurenswaardig. Ingaande op een opmerking van de heer Van den Bergh deelde de heer Etienne De Ganck mee dat intussen wordt nagegaan of het station Noorderkempen per december 2016 op extra piekuuraanbod kan rekenen.

Met betrekking tot de verbinding Roosendaal-Antwerpen stelt *mevrouw Marjon Kaper* dat de inzet is te komen tot 2 L op dat traject zodra de Intercity is verhuisd naar de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België. Weliswaar zal de reistijd wel iets langer worden, maar door de aansluiting met Breda wordt een veel groter publiek door dit aanbod bediend. Het plan om de IC vanuit Antwerpen door te trekken naar Roosendaal is overigens niet verlaten, zo voegt *de heer Etienne De Ganck* toe. De uitvoerbaarheid ervan werd tot nu toe beperkt doordat er onvoldoende compatibel materieel voorhanden was. *Mevrouw Marjon Kaper* vult aan

### C. Réponses et interruptions

*M. Etienne De Ganck* indique, en introduction à ses réponses, que le système ERTMS constitue une condition absolue à l'amélioration de la ligne internationale rapide entre les deux pays.

*Mme Marjon Kaper* précise que la formulation de l'offre Post-Fyra a fait l'objet, dans le cadre de la concession adaptée, d'une large concertation avec les organisations de consommateurs et de voyageurs. Le point de départ de cette concertation était l'offre Fyra. La contribution de ces organisations surtout a permis de définir une offre beaucoup plus orientée sur des groupes cible. C'est également ce que souhaite le commanditaire. L'offre combine un nombre d'avantage accrus et la remise en service du train Intercity. Les tarifs du train Intercity sont aujourd'hui significativement moins élevés que ceux du Fyra naguère. Il a été convenu que les tarifs ne seraient pas augmentés par rapport aux tarifs indexés de 2012, ce qui satisfait à l'une des demandes de la clientèle.

*M. Etienne De Ganck* ajoute que la SNCB regrette qu'une indemnité d'infrastructures aussi élevée doive être payée pour la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique alors que cette ligne est très peu utilisée jusqu'ici; de ce point de vue également, le retard intervenu dans la mise en service du train Intercity sur cette ligne est regrettable. En réponse à une observation de M. Jef Van den Bergh, M. Etienne De Ganck a indiqué que la possibilité d'organiser une offre additionnelle aux heures de pointe.

Concernant la liaison Roosendaal-Anvers, *Mme Marjon Kaper* précise que l'objectif est d'en arriver à 2 L sur ce traject lorsque le train Intercity aura migré vers la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique. Le temps de trajet sera certes un peu plus long mais la liaison avec Breda permettra de servir un public beaucoup plus large. *M. Etienne De Ganck* ajoute que le projet de prolonger le train IC depuis Anvers jusqu'à Roosendaal n'a du reste pas été abandonné. La faisabilité en a jusqu'ici été limitée faute de matériel compatible. *Mme Marjon Kaper* précise que la prolongation du train IC vers Roosendaal constituerait également une grande

dat het doortrekken van de IC naar Roosendaal ook een grote verbetering zou betekenen voor de reizigers naar de randstad in Nederland.

*De heer Etienne De Ganck* deelde mee dat inmiddels bij Bombardier rytuigen zijn besteld die vanaf 2018 geleverd worden en op dat traject zouden kunnen worden ingezet. Plannen met betrekking tot de verbinding Hamont-Weert zijn er overigens voorlopig niet.

*Mevrouw Marjon Kaper* merkt vervolgens over de komst van de Eurostar op dat zij op dit moment niet meer kan meedelen dan dat die zo snel mogelijk zal gaan rijden. Alles hangt af van de vraag hoe snel de aanpassingen in de software die nodig zijn om de Eurostar te kunnen laten rijden in Nederland getest en betrouwbaar bevonden zijn. NS doet er alles aan om dat zo spoedig mogelijk te realiseren om de Eurostar zo snel mogelijk een echte concurrent van het vliegtuig te laten zijn. Desgevraagd beaamt de spreekster dat extra veiligheidsmaatregelen waarmee reizigers op de Eurostar waarschijnlijk geconfronteerd zullen worden waarschijnlijk enige afbreuk zullen doen aan de aantrekkelijkheid van die trein.

*De heer André Postema, rapporteur*, wenst nog terug te komen op de aard van het Fyra-vervangend aanbod. Dat aanbod behelst een verlenging van de reistijd met 33 minuten. Toch wordt het gepresenteerd als een aanbod waarmee iedereen erg blij moet zijn. Hier lijkt sprake te zijn van een inconsistentie in de verleende concessie. Immers, het is goed denkbaar dat er andere partijen zijn die geïnteresseerd zouden zijn in het leveren van betere prestaties. Hetzelfde is misschien wel het geval ten aanzien van het korte grensoverschrijdende verkeer; ook daar zijn er wellicht geïnteresseerde derden.

*Mevrouw Marjon Kaper* merkt op dat duidelijk is dat het oorspronkelijke Fyra-plan een ander plan was dan wat nu voorligt. Maar het Fyra-vervangende aanbod is in 2013 na overleg tussen de opdrachtgever en consumentenorganisaties en na consultatie met de politieke overheid vastgesteld. Mochten opdrachtgever en de politieke overheid tot de conclusie komen dat de opdracht anders moet komen te luiden, dan zal NS dat graag vernemen. Het is nu niet aan NS om daarover uitspraken te

amélioration pour les voyageurs à destination de la conurbation aux Pays-Bas.

*M. Etienne De Ganck* indique que des voitures ont entre-temps été commandées chez Bombardier qui seront délivrées à partir de 2018 et qui pourraient être mises en service sur ce trajet. Il n'y a pas pour l'instant de projets relatifs à la liaison Hamont-Weert.

*Mme Marjon Kaper* précise ensuite ne pas pouvoir en dire davantage actuellement au sujet de l'arrivée de l'Eurostar, si ce n'est qu'il circulera le plus rapidement possible. Tout dépend de la rapidité avec laquelle les aménagements des logiciels requis pour l'Eurostar seront testés et déclarés fiables pour permettre aux trains de circuler aux Pays-Bas. Les NS font tout ce qui est en leur pouvoir pour faire en sorte que l'Eurostar puisse, dans les meilleurs délais, être un véritable concurrent pour l'avion. Interrogé à ce sujet, Mme Marjon Kaper confirme que l'attractivité de ce train pâtira sans doute quelque peu des mesures de sécurité supplémentaire auxquelles seront vraisemblablement confrontés les usagers de l'Eurostar.

*M. André Postema, rapporteur*, souhaite revenir sur la nature de l'offre de remplacement du Fyra. Cette offre implique un allongement du temps de trajet de 33 minutes. Elle n'en est pas moins présentée comme une formule dont chacun devrait se réjouir. Il semble que l'on puisse parler ici d'une certaine inconsistance dans l'octroi de la concession. En effet il est parfaitement imaginable que d'autres acteurs soient intéressés à fournir de meilleures prestations. Il en va peut-être de même concernant les liaisons frontalières sur courte distance. Là encore, d'autres acteurs seront sans doute intéressés.

*Mme Marjon Kaper* répond que, très clairement, le projet Fyra initial était tout autre que ce qui est proposé aujourd'hui. Mais l'offre de remplacement du Fyra a été définie en 2013, après concertation entre le commanditaire et les organisations de consommateurs et après consultation de l'autorité politique. Les NS se féliciteraient si le commanditaire et l'autorité politique devaient aboutir à la conclusion que la mission doit être reconsidérée. Il n'appartient pas aux NS de se prononcer à ce

doen. Mocht de overheid van mening zijn dat voor het korte grensoverschrijdende verkeer andere geïnteresseerden benaderd zouden moeten worden dan zal NS daarvan kennis nemen en zich beraden.

*De heer Etienne De Ganck* wijst er op dat ten aanzien van het Belgische binnenlandse treinreizigersverkeer een monopolie van de NMBS geldt. De NMBS krijgt binnen de bestaande beheerscontracten opdrachten om dat vervoer te verzorgen. Op een vraag van de heer Postema voegt hij daaraan toe dat daarmee niet is bedoeld te zeggen dat de samenwerking met NS niet wordt bekeken vanuit het perspectief van de reiziger, maar eerder vanuit het perspectief van het bedrijf.

*Mevrouw Marjon Kaper* merkt op dat NS volledig vanuit het perspectief van de reiziger opereert en er ook alles aan wil doen om de reiziger in de grensgebieden beter te bedienen. Dat is een opdracht van lange adem en op sommige onderdelen zijn de kosten hoger dan de opbrengsten.

*De heer André Postema, rapporteur,* vraagt of de ambities die het Comité van Ministers had neergelegd in zijn reacties inzake een aanbeveling van het Beneluxparlement tot het opmaken van een Benelux railagenda door NS en NMBS worden gedeeld.

*De heer Martijn van Helvert* wijst op een passage uit het rapport van de enquêtecommissie-Fyra, waarin wordt gesteld dat NS er alleen maar op uit was de concessie te behouden. Kijkende naar het Fyra-vervangende aanbod en de kloof tussen de door mevrouw Marjon Kaper uitgesproken visie op de reiziger en het in de praktijk door NS vertoonde gedrag luidt de vraag hoe NS aankijkt tegen het scheppen van de mogelijkheid voor andere ondernemingen om op de treinen op de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België te laten rijden.

*Mevrouw Marjon Kaper* merkt op dat het niet aan haar of aan NS is op die vraag een antwoord te geven. Zo lang NS de opdracht heeft, zal zij die naar beste vermogen uitvoeren.

*De heer Martijn van Helvert* wijst erop dat NS, zo meldt het enquêterapport, zou hebben laten weten bij verlies de concessie op de hogesnelheidslijn

sujet. Si les autorités devaient estimer qu'il faut approcher d'autres acteurs intéressés concernant le transport transfrontalier sur courte distance, les NS en prendront acte et mèneront la réflexion à ce sujet.

*M. Etienne De Ganck* souligne que la SNCB détient un monopole pour le transport intérieur de passagers en Belgique. La SNCB est chargée d'assurer ce transport dans le cadre des contrats de gestion existant. Il ajoute, en réponse à une question de M. Postema, que cela ne signifie pas que la coopération avec les NS soit envisagée sous l'angle de l'entreprise plutôt que sous celui du voyageur.

*Mme Marjon Kaper* a précisé que les NS opèrent entièrement sous l'angle du voyageur et entendent tout faire pour mieux servir la clientèle dans les régions frontalières. C'est une entreprise de longue haleine et, pour certains éléments, les coûts dépassent les bénéfices.

*M. André Postema, rapporteur,* demande si les ambitions que le Comité de ministres avait exprimées en réponse à une recommandation du parlement Benelux relatif à l'établissement d'un agenda ferroviaire par les NS et la SNCB sont partagées.

*M. Martijn van Helvert* évoque un passage du rapport de la commission d'enquête où il est dit que les NS ne cherchaient qu'à conserver la concession. À la lumière de l'offre de remplacement du Fyra et au fossé entre la vision fondée sur le voyageur présentée par Mme Marjon Kaper et le comportement affiché dans la pratique par les NS, la question se pose de savoir ce que pensent les NS de la possibilité pour d'autres entreprises de faire circuler des trains sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique.

*Mme Marjon Kaper* indique qu'il ne lui appartient pas, ni aux NS, de répondre à cette question. Tant que la mission leur sera confiée, les NS l'exécuteront au mieux leurs possibilités.

*M. Martijn van Helvert* relève qu'en cas de perte de la concession sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique, les NS, comme

tussen Nederland en België haar medewerking op andere spoordossiers te zullen heroverwegen.

*De heer Jef Van den Bergh* wenst de zaken enigszins te nuanceren. Hij wijst erop dat bij de start van het Fyra-project protesten hebben geklonken over het verdwijnen van de Beneluxtrein, wat werd beschouwd als een gemis van vervoersaanbod (ook voor de kortere afstanden op de lijn Amsterdam-Brussel), dat bovendien flexibel en relatief gunstig in prijs was. Toen de Fyra uit de dienst werd genomen hebben NMBS en NS, in overleg veel in het werk gesteld om zo snel mogelijk een goed alternatief operationeel te maken.

*De heer Vincent Van Quickenborne* vraagt of er met de inzet van ander materieel mogelijkheden zijn om de huidige reistijd te bekorten en zo ja, zijn daar middelen voor beschikbaar of gereserveerd?

*De heer Etienne De Ganck* deelt mee dat er voorlopig geen financiële middelen beschikbaar zijn voor zo'n oplossing. Wel wordt bij de aanschaf van de zogenaamde M7-rijtuigen gedacht aan een homologatie voor de grensstations. Het blijft van belang te zoeken naar andere mogelijkheden om de reistijden te bekorten.

*De heer Anne Mulder* vraagt hoeveel minuten extra reistijd het aandoen van de luchthaven van Zaventem kost en hoe noodzakelijk die stop is.

*De heer Etienne De Ganck* antwoordt dat het gaat om 8 minuten extra reistijd.

*Mevrouw Marjon Kaper* benadrukt dat NS een nieuwe vloot heeft besteld die met hogere snelheid dan nu over de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België zal kunnen rijden. Daardoor wordt ook de integratie van die lijn in het hoofdspoorwegnet bevorderd.

l'indique le rapport d'enquête, auraient annoncé leur intention de reconsidérer leur collaboration dans d'autres dossiers ferroviaires.

*M. Jef Van den Bergh* souhaite apporter quelques nuances. Il souligne que, depuis le début du projet Fyra, des protestations avaient été suscitées par la disparition du train Benelux; cette disparition était considérée comme une perte pour l'offre de transport (également pour les distances plus courtes sur la ligne Amsterdam-Bruxelles), la ligne étant en outre flexible et relativement favorable sur le plan financier. Lorsque le Fyra a été retiré du service, les NS et la SNCB se sont employés, en concertation, à rendre une alternative satisfaisante opérationnelle dans les meilleurs délais.

*M. Vincent Van Quickenborne* demande si la mise en service d'un autre type de matériel permettrait de raccourcir l'actuel temps de trajet et, dans l'affirmative, si des moyens sont disponibles ou ont été réservés à cet effet.

*M. Etienne De Ganck* répond qu'il n'y a provisoirement pas de moyens financiers disponibles pour mettre en oeuvre une telle solution. L'on envisage néanmoins, lors de l'acquisition de motrices du type M7, une homologation pour les gares frontalières. Il demeure important de rechercher d'autres moyens de raccourcir la durée des trajets.

*M. Anne Mulder* demande quel serait, en minutes, l'allongement de la durée du trajet consécutif à la desserte de l'aéroport de Zaventem et dans quelle mesure cet arrêt est indispensable.

*M. Etienne De Ganck* répond qu'il s'agit de huit minutes supplémentaires.

*Mme Marjon Kaper* souligne que les NS ont commandé une nouvelle flotte qui circulera plus rapidement qu'actuellement sur la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique. L'intégration de cette ligne dans le réseau ferroviaire principal s'en trouvera également favorisée.

## IV. Bespreking

### A. Bespreking van 13 mei 2016

*De heer Willem Draps, voorzitter*, meldt dat het Comité van ministers het Parlement er bij brief van 19 maart 2016 toe uitnodigt om een lijst op te stellen van initiatieven die het noodzakelijk acht om de spoorwegverbindingen tussen België, Nederland en Luxemburg te verbeteren. Het Comité wijst ook op haar jaarplan voor 2016, dat reeds verschillende maatregelen tot bevordering van de grensoverschrijdende spoorwegverbindingen bevat; zo wordt onder meer voor trajecten binnen de Benelux gestreefd naar tarieven op het niveau van binnenlandse trajecten.

De spreker is van oordeel dat in de hoorzitting te weinig vooruitgang voor de reizigers naar voor is gekomen. De mislukking van het Fyra-project wordt tot nu toe niet gecompenseerd door adequate alternatieven:

— de verbindingen tussen Brussel en Amsterdam blijven onvoldoende;

— tussen België en Nederland zijn er slechts twee korte grensoverschrijdende verbindingen: Antwerpen-Rosendaal en Luik-Maastricht. De derde verbinding die aanvankelijk werd vooropgesteld, Hamont-Weert (van Belgisch naar Nederlands Limburg), zal niet worden uitgevoerd;

— de verbindingen tussen Brussel en Luxemburg zullen nog achteruit gaan door grote werken, die tot 2025 zullen voortduren. Ook voor de periode na 2025 worden geen garanties voor verbetering gegeven.

Hangt de optimale benutting van het tracé van de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België af van de installatie van het Europese ERTMS-systeem (systeem van automatische beveiliging van treinen)?

*De heer André Postema, rapporteur*, verheugt zich over de uitnodiging van het Comité van ministers. Hij deelt wel de negatieve evaluatie over de spoorwegagenda van de Benelux voor de nabije toekomst, zoals in de hoorzitting duidelijk naar voor kwam.

## IV. Discussion

### A. Discussion ou du 13 mai 2016

*M. Willem Draps, président*, indique que le Comité de ministres a, par courrier du 19 mars 2016, invité le Parlement à établir une liste des initiatives qu'il juge indispensables à l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg. Le Comité se réfère également à son plan annuel 2016 qui comprend déjà plusieurs mesures tendant à promouvoir les liaisons ferroviaires transfrontalières; ainsi, l'on veut tendre pour des trajets dans le Benelux vers des tarifs du niveau de ceux des trajets intérieurs.

L'orateur estime que l'audition n'a pas suffisamment fait ressortir de progrès pour les voyageurs. L'échec du projet Fyra n'est pas compensé jusqu'ici par des alternatives adéquates:

— les liaisons entre Bruxelles et Amsterdam restent insuffisantes;

— entre la Belgique et les Pays-Bas, il n'existe que deux courtes liaisons frontalières: Anvers-Rosendaal et Liège-Maastricht. La troisième liaison annoncée initialement, Hamont-Weert (entre les Limbourg belge et néerlandais), ne sera pas mise en oeuvre;

— les liaisons entre Bruxelles et Luxembourg se détérioreront encore en raison de grands travaux qui se poursuivront jusqu'en 2025. Il n'y a aucune garantie d'amélioration pour la période après 2025.

L'utilisation optimale du tracé de la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique dépend-elle de l'installation du système européen ERTMS (système de sécurisation automatique des trains)?

*M. André Postema, rapporteur*, se réjouit de l'invitation formulée par le Comité de ministres. Il se joint néanmoins à l'évaluation négative formulée au sujet de l'agenda ferroviaire Benelux pour le proche avenir tel qu'il a été clairement mis en avant lors de l'audition.



De spreker citeert de voor de Benelux belangrijkste aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie-Fyra en voegt er de reactie van de Nederlandse regering van 29 april 2016 en zijn eigen evaluatie aan toe:

— aanbeveling 1 bepaalt dat de benutting van het tracé hogesnelheidslijn tussen Nederland en België en de vervoerswaarde voor de reizigers op een wezenlijke manier moeten worden verbeterd door meer en snellere spoorverbindingen tegen betaalbare prijzen en door een groter gebruiksgemak (geen reservatieplicht en de mogelijkheid om een abonnement te nemen). De Nederlandse regering gaat in op de suggestie om de reservatieplicht af te schaffen, maar blijkt ten gronde niet bereid te zijn tot een koppeling van de aanvankelijk vooropgestelde Fyra-dienstverlening met het te organiseren aanbod;

— in aanbeveling 12 wordt gevraagd om een goede inventarisatie van belangen en risico's van buitenlandse belanghebbenden vooraleer tot toekenning van een concessie wordt overgegaan. De Nederlandse regering verklaart die aanbeveling te zullen volgen, maar bewijst niet dat ze daartoe de nodige maatregelen heeft genomen.

De spreker pleit voor de aanneming van een specifieke aanbeveling door het Beneluxparlement. Er moet niet worden gefocust op het verlies als gevolg van het Fyra-debacle, maar op de mogelijkheden om de verbindingen in de toekomst te verbeteren. Als een aanbeveling kan worden aangenomen tijdens de plenaire vergadering van 17 en 18 juni 2016, kan die zijn weg vinden naar de verdere parlementaire opvolging in de Tweede Kamer.

*De heer Jef Van den Bergh* stelt vast dat in de aanbevelingen van de Nederlandse parlementaire enquêtecommissie veel aandacht gaat naar de toekenning van een concessie voor het betreffende traject. Omdat de figuur van de concessie in de Belgische spoorwegcontext niet bestaat, lijkt het niet raadzaam dat het Beneluxparlement zich daarover uitspreekt.

Het enige perspectief op verbetering dat wordt gegeven, is een extra stopplaats van de vroegere Beneluxtrein in Breda. Dat is ruim onvoldoende.

L'orateur se réfère aux recommandations importantes pour le Benelux de la commission parlementaire d'enquête Fyra, auxquelles il joint la réaction du gouvernement néerlandais du 29 avril 2016 ainsi que sa propre évaluation:

— selon la recommandation n° 1, l'utilisation du tracé à grande vitesse-Sud (le tracé Fyra) et la valeur en termes de transport pour les voyageurs doivent être sensiblement améliorées par des liaisons ferroviaires plus rapides à des tarifs abordables et par une facilité d'utilisation accrue (pas d'obligation de réservation et possibilité de prendre un abonnement). Le gouvernement néerlandais donne suite à la suggestion de supprimer l'obligation de réservation mais ne paraît pas fondamentalement disposé à établir un lien entre le service Fyra initialement annoncé et l'offre à organiser;

— la recommandation n° 12 demande de procéder à l'inventaire précis des intérêts et des risques pour les ayant intérêt étrangers avant d'octroyer une concession. Le gouvernement néerlandais exprime l'intention de suivre cette recommandation mais n'indique pas qu'il a pris les mesures requises à cet effet.

L'orateur plaide pour l'adoption d'une recommandation spécifique par le Parlement Benelux. Il ne faut pas mettre l'accent sur les pertes qui ont résulté de la débâcle du train Fyra mais mettre en évidence les possibilités d'améliorer les liaisons à l'avenir. Si une recommandation peut être adoptée lors de la session plénière des 17 et 18 juin 2016, elle pourrait faire l'objet d'un suivi parlementaire à la Deuxième Chambre.

*M. Jef Van den Bergh* constate que les recommandations de l'enquête parlementaire néerlandaise accordent une large importance à l'octroi d'une concession pour un trajet donné. Cette figure juridique n'existant pas dans le contexte ferroviaire belge, il ne lui paraît pas opportun pour le Parlement Benelux de se prononcer à ce sujet.

La seule perspective d'amélioration qui soit offerte est un arrêt supplémentaire de l'ancien train Benelux à Breda. Ce serait largement insuffisant.

De noodzakelijke installatie van ERTMS heeft voor een vertraging van de ingebruikname van hogesnelheidslijnen gezorgd in de periode 2009-2012. Ondertussen werd ook op grensoverschrijdende IC-treinen ERTMS geïnstalleerd, maar de noodzakelijke homologatie daarvan zal wellicht pas in april 2017 volledig afgerond zijn (terwijl de doelstelling al in 2013 werd geformuleerd). Omdat ERTMS tot nu toe niet op de regionale lijnen (met name Antwerpen-Rosendaal) werd geïnstalleerd, blijven daar zowel het Belgische als het Nederlandse systeem van automatische beveiliging in werking, al zal in de toekomst ook op die lijnen moeten worden overgestapt naar ERTMS.

NS bereidt momenteel de aankoop van nieuw rollend materieel voor, dat mogelijk ook op grensoverschrijdende trajecten zal worden ingezet. Omdat de NMBS veel heeft geïnvesteerd in de Thalys-verbinding en daardoor misschien geen voorstander van het gebruik van nieuw rollend materieel op het Belgische grondgebied is, is voorafgaand overleg tussen NS en de NMBS in dat dossier raadzaam.

*De heer Martijn Van Helvert* onderschrijft de stelling dat de ambities van NS en de NMBS veel te beperkt zijn: het uitgangspunt van een integrale compensatie van het mislukte Fyra-project wordt verlaten en het belang de reiziger wordt minder hoog ingeschat dan de interne logica van de spoorwegbedrijven. Het is daarom wenselijk dat het Beneluxparlement in een aanbeveling oproept om in een adequate compensatie te voorzien.

De toekenning van de concessie is een belangrijk element in de verdediging van NS in het Fyra-dossier. Parlementen daarentegen moeten focussen op het belang van de reiziger, niet op dat van spoorwegbedrijven.

De verschillende overheden vragen al sinds 2001 om hsl-verbindingen tussen België en Nederland, maar telkens opnieuw worden technische bezwaren ingeroepen, ondanks het feit dat de ERTMS-standaard al 15 jaar bekend is. Verder uitstel is niet langer aanvaardbaar.

*Mevrouw Maya Detiège* wijst op de problemen voor de reizigers door het mislukken van het Fyra-project. De Benelux is het beste niveau om ter zake een aanbeveling te formuleren.

La nécessaire installation du système ERTMS a entraîné des retards dans la mise en service des trains à grande vitesse au cours de la période 2009-2012. Ce système a entre-temps également été installé sur des trains transfrontaliers mais la procédure d'homologation requise ne sera sans doute clôturée qu'en avril 2017 (alors que l'objectif avait été défini dès en 2013). Le système ERTMS n'ayant jusqu'à présent pas été installé sur les lignes régionales (Anvers- Rosendaal), le système ATP belge et néerlandais est toujours utilisé, même s'il faudra également passer au ERTMS sur ces lignes.

Les NS préparent actuellement l'acquisition de nouveau matériel roulant qui pourrait également être utilisé pour des trajets transfrontaliers. La SNCB ayant abondamment investi dans la liaison *Thalys* et n'étant dès lors peut-être pas favorable à l'utilisation de nouveau matériel roulant sur le territoire belge, une concertation préalable entre les NS et la SNCB est souhaitable dans ce dossier.

*M. Martijn Van Helvert* partage le point de vue selon lequel les ambitions de la SNCB et des NS sont bien trop restreintes: le principe d'une compensation intégrale de l'échec du Fyra est abandonné et la logique interne des entreprises ferroviaires pèse davantage que l'intérêt du voyageur. C'est pourquoi il est souhaitable que le Parlement Benelux en appelle dans une recommandation à une compensation appropriée.

L'octroi de la concession est un élément important dans la défense des NS dans le dossier Fyra. Mais des parlementaires se doivent de mettre l'accent sur l'intérêt du voyageur plutôt que sur celui de l'entreprise ferroviaire.

Les différentes autorités demandent depuis 2001 déjà des liaisons à grande vitesse entre la Belgique et les Pays-Bas mais des facteurs techniques sont à chaque fois invoqués, alors même que le standard ERTMS est connu depuis 15 ans déjà. Un nouveau report est inacceptable.

*Mme Maya Detiège* évoque les difficultés que l'échec du Fyra entraîne pour les voyageurs. Le Benelux est le niveau le plus approprié pour la formulation d'une recommandation dans ce dossier.

*De heer André Postema, rapporteur*, benadrukt dat de aandacht moet worden gevestigd op investeringen die vanaf nu mogelijk zijn, niet op de fouten van het verleden.

*De heer André van der Niet (Benelux-unie)* wijst op het feit dat de Benelux en Duitsland op 21 juni op ministerieel niveau een gezamenlijke spoorwegtop organiseren. De bredere spoorwegagenda van de Benelux en Duitsland en de totstandbrenging van een eengemaakte ruimte voor spoorwegvervoer zullen daar aan bod komen.

*De heer Willem Draps, voorzitter*, besluit dat de commissie eerst een voorstel van aanbeveling over aangepaste compensaties voor het mislukte Fyra-project zal formuleren. In een latere fase zal zij de bredere Benelux-spoorwegagenda behandelen.

#### B. Bespreking van 27 mei 2016

*De verenigde commissies* nemen kennis van het voorstel van aanbeveling dat door de rapporteur werd opgesteld.

*De heer Willem Draps, voorzitter*, stelt enkele louter formele correcties voor:

— het opschrift kan het best als volgt worden geformuleerd: “Voorstel van aanbeveling met betrekking tot de besluiten die moeten worden getrokken uit het Fyra-debacle – Proposition de recommandation relative aux conclusions à tirer de la débacle du Fyra”;

— omdat het begrip “HSL-zuid” in België niet bekend is, wordt beter geopteerd voor de landneutrale omschrijving “hogesnelheidslijn tussen Nederland en België”, met uitzondering van de passages in het voorstel van aanbeveling waarin Nederlandse documenten worden geciteerd;

— in de Franse tekst dient “*ligne à haute vitesse*” telkens te worden vervangen door “*ligne à grande vitesse*”;

— in de Franse tekst kan “*nombre réduit d’arrêts intermédiaires*” worden vervangen door “*nombre limité d’arrêts intermédiaires*”.

*M. André Postema* partage l’opinion selon laquelle il faut porter l’attention sur les investissements possibles à partir de maintenant et non pas sur les erreurs du passé.

*M. André van der Niet (Union Benelux)* souligne que le Benelux et l’Allemagne organiseront le 21 juin prochain un sommet ferroviaire commun au niveau ministériel. L’agenda ferroviaire élargi du Benelux et de l’Allemagne et la réalisation d’un espace unique pour le transport par rail y seront évoqués.

*M. Willem Draps, président*, conclut que les commissions formuleront tout d’abord une recommandation relative à des compensations appropriées pour l’échec du Fyra. Dans une phase ultérieure, elles traiteront de l’agenda ferroviaire plus large du Benelux.

#### B. Discussion du 27 mai 2016

*Les commissions réunies* prennent connaissance de la proposition de recommandation rédigée par le rapporteur.

*M. Willem Draps, président*, propose quelques corrections purement formelles:

— l’intitulé devrait être formulé comme suit: “Voorstel van aanbeveling met betrekking tot de besluiten die moeten worden getrokken uit het Fyra-debacle – Proposition de recommandation relative aux conclusions à tirer de la débacle du Fyra”;

— la notion de “*ligne à haute vitesse-Sud*” n’étant pas connue en Belgique, mieux vaut adopter une description neutre en ce qui concerne le pays, comme “*ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique*”, à l’exception des passages de la proposition de recommandation où sont cités des documents néerlandais;

— dans le texte, les mots “*ligne à haute vitesse*” doivent être systématiquement remplacés par les mots “*ligne à grande vitesse*”;

— dans le texte français, les mots “*nombre réduit d’arrêts intermédiaires*” sont remplacés par les mots “*nombre limité d’arrêts intermédiaires*”.

*De verenigde commissies* gaan akkoord met de voorgestelde tekstcorrecties. Het aldus gewijzigde voorstel van aanbeveling wordt vervolgens eenparig aangenomen.

### Voorstel van aanbeveling

De Assemblee,

overwegende

— het eindrapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra van de Nederlandse Tweede Kamer, “De reiziger in de kou” (Kamerstukken II, 2015/2-16, 33678, nr. 11), dat een uitgebreide reconstructie biedt van de gebeurtenissen rond het vervoer op de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België vanaf het midden van de jaren ‘90 tot het uit dienst nemen van de V250-treinstellen, waarmee de Fyra-hogesnelheidstreindiensten (hierna: Fyra) werden gereden begin 2013;

stelt vast

— dat de directe aanleiding voor het instellen van de enquêtecommissie door de Nederlandse Tweede Kamer het besluit van de Nederlandse Spoorwegen (NS) was om te stoppen met de Fyra, die dienst deed tussen september 2012 en januari 2013;

— dat de hoofdconclusie van de enquêtecommissie is dat het beloofde vervoersaanbod voor de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België er niet is gekomen omdat andere belangen steeds voorrang kregen boven het reizigersbelang. Zo vond de Nederlandse staat de financiële opbrengsten belangrijk. NS wilde vooral de eigen (monopolie)positie op het Nederlandse spoor behouden. Ook de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) stelde het eigen belang boven het verzorgen van goed vervoer. Daarmee heeft de reiziger niet gekregen wat hem was beloofd, namelijk snel, rechtstreeks vervoer tussen Amsterdam en Brussel tegen een redelijke prijs. Bovendien blijft de met belastinggeld gefinancierde miljardeninvestering in de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België onderbenut;

*Les commissions réunies* marquent leur accord sur les corrections de texte proposées. La proposition de recommandation ainsi amendée est adoptée à l’unanimité.

### Proposition de recommandation

L’Assemblée,

considérant

— le rapport final de la commission parlementaire d’enquête Fyra de la Deuxième chambre néerlandaise, “Le voyageur abandonné à lui-même” (Documents chambre II, 2015/2-16, 33678, n° 11), qui passe en revue les événements relatifs aux liaisons ferroviaires par la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique à partir de la moitié des années 90 jusqu’au retrait des éléments V250 utilisés pour le service à grande vitesse Fyra (ci-après: Fyra) depuis le début de 2013;

constatant

— que la décision des chemins de fer néerlandais (NS) de mettre fin au Fyra, qui a servi à assurer le service entre septembre 2012 et janvier 2013, a constitué la cause directe de décision de la Deuxième chambre néerlandaise d’instituer une commission d’enquête;

— que la conclusion majeure de la commission d’enquête est que l’offre de transport annoncée pour la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique n’a pas vu le jour parce que d’autres intérêts ont toujours primé l’intérêt du voyageur. Les recettes financières étaient importantes aux yeux de l’État néerlandais. Les NS entendaient avant tout préserver leur position (monopolistique) dans le secteur du transport ferroviaire aux Pays-Bas. De même, la Société Nationale des Chemin de fer belge (SNCB) a fait passer son propre intérêt avant un service de qualité. Le voyageur n’a dès lors pas reçu ce qui lui avait été promis, à savoir une liaison directe rapide entre Amsterdam et Bruxelles à un prix raisonnable. En outre, la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique, un investissement qui se chiffre en milliards et financé par l’argent du contribuable, reste sous-utilisée;

— dat de enquêtecommissie voorts een veertiental aanbevelingen heeft gedaan, waarvan de aanbevelingen inzake het toekomstig vervoersaanbod en gebruik van de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België en de samenwerking met buitenlandse, met name Belgische actoren in het bijzonder van belang zijn in het kader van de bevoegdheden van het Beneluxparlement.

Specifiek luidt aanbeveling 1:

*“De enquêtecommissie is van mening dat de verantwoordelijke bewindspersoon en uw Kamer de benutting van de HSL-Zuid en de vervoerswaarde voor de reizigers wezenlijk dienen te verbeteren door te bewerkstelligen dat er meer snelle treinen met goed betaalbare vervoersbewijzen direct over de HSL-Zuid van Amsterdam naar België gaan rijden. Ook dient het gebruiksgemak van de snelle verbindingen te worden verhoogd. Zo moet in ieder geval net als bij binnenlands vervoer geen reserveringsplicht gelden en behoort het afsluiten van abonnementen mogelijk te zijn.”*

Aanbeveling 11 luidt:

*“De enquêtecommissie beveelt aan dat het kabinet met name bij samenwerking met internationale partijen moet zorgen voor een goede en tijdige inventarisatie van belangen en risico's van buitenlandse belanghebbenden en hierover tijdig sluitende afspraken moet maken.”*

— dat de Tweede Kamer in een motie (Kamerstukken II, 2015/2-16, 33678, nr. 14) heeft aangegeven de analyse en de hoofdconclusie van de enquêtecommissie te onderschrijven en de Nederlandse regering heeft verzocht een appreciatie te geven van de conclusies en aanbevelingen die de parlementaire enquêtecommissie heeft gedaan;

— dat de Nederlandse regering middels een brief d.d. 29 april 2016 deze appreciatie heeft gegeven. Hierin erkent de Nederlandse regering “dat het in de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid in 1996 voorziene vervoer van de HSL-Zuid niet tot stand is gekomen” en “dat met de enquêtecommissie moet vastgesteld worden dat het toen beoogde

— que la commission d'enquête a par ailleurs formulé 14 recommandations, parmi lesquelles des recommandations relatives à l'offre de transport dans le futur, à l'utilisation de la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique ainsi qu'à la coopération avec des acteurs étrangers, en particulier belges, qui revêt une importance particulière au regard des compétences du Parlement Benelux.

La recommandation n° 1 est libellée comme suit:

*“La commission d'enquête estime que le ministre responsable et votre Chambre se doivent d'améliorer substantiellement l'utilisation de la ligne à haute vitesse-Sud et la valeur en termes de transport pour le voyageur en faisant en sorte que davantage de trains directs circulent sur la ligne à haute vitesse-Sud entre Amsterdam et Bruxelles, à des tarifs raisonnables. Le confort d'utilisation des liaisons à haute vitesse doit également être amélioré. En tout état de cause, comme c'est le cas pour le trafic intérieur, il ne doit pas y avoir d'obligation de réservation et il doit être possible de prendre un abonnement.”*

La recommandation n° 11 est libellée comme suit:

*“La commission d'enquête recommande que le cabinet veille, notamment dans le cadre d'une collaboration avec des acteurs internationaux, à procéder en temps voulu à un inventaire détaillé des intérêts et des risques en ce qui concerne des ayant intérêt étrangers et concluent en temps opportun des accords clairs à ce sujet.”*

— que la Deuxième Chambre a déclaré dans une motion (Documents chambre II, 2015/2-16, 33678, n° 14) qu'elle souscrit à l'analyse et aux conclusions majeures de la commission d'enquête et a invité le gouvernement néerlandais à se prononcer sur les conclusions et les recommandations formulées par cette commission d'enquête;

— que le gouvernement néerlandais a fait connaître son point de vue dans un courrier du 29 avril 2016. Il y reconnaît “que le transport par la ligne à grande vitesse-Sud, prévu en 1996 par la Décision planologique relative à cette ligne n'a pas été réalisé” et “que force est de constater, avec la commission d'enquête, que les voyageurs ne

vervoer over de HSL-Zuid er op dit moment niet is voor de reizigers.” Voorts stelt zij: “Het kabinet maakt daarom met de NS de afspraak dat er bij de eerstvolgende mogelijkheid, de dienstregeling 2018, een vervoersaanbod wordt gerealiseerd dat meer in lijn is met de mogelijkheden van de HSL-Zuid en dat meer tegemoet komt aan de wensen van de (internationale) reiziger.”. En tot slot wordt ten aanzien van de vervoersprestaties op de HSL-Zuid gesteld: “Het kabinet laat een marktverkenning uitvoeren om na te gaan of andere vervoerders in Europa betere prestaties op de HSL-Zuid kunnen realiseren dan NS. Als uit de marktverkenning volgt dat het aanbod verder verbeterd kan worden en dit tegemoet komt aan een marktvraag vanuit de reiziger, dan zal NS daar aan moeten voldoen. Dit najaar maakt het kabinet nieuwe afspraken met NS over de implementatie van het nieuwe aanbod en de daarbij behorende prestaties. Als NS de afspraken niet nakomt en een andere vervoerder de afgesproken prestaties wel kan leveren, zal de concessieverlener met NS afspreken dat NS de diensten van deze derde partij inzet.”;

— dat de verenigde commissies Financiën en Mobiliteit & Grensoverschrijdende Samenwerking van het Beneluxparlement zich sinds de manifestatie van de problemen met Fyra en het gebrekkige vervoersaanbod van NS en NMBS veelvuldig over dit dossier hebben gebogen;

— dat de verenigde commissies Financiën en Mobiliteit & Grensoverschrijdende Samenwerking van het Beneluxparlement voorts op 15 april 2016 een hoorzitting hebben georganiseerd met vertegenwoordigers van NS (mevrouw Kaper, directeur NS International) en de NMBS (de heer De Ganck, algemeen directeur NMBS Transport) over het huidige en in de nabije toekomst voorziene vervoersaanbod post-Fyra. De leden constateren, op grond van hetgeen hen is gepresenteerd, dat dit vervoersaanbod niet strookt met de doelstelling van Fyra, namelijk het realiseren van snel, rechtstreeks vervoer tussen Amsterdam en Brussel tegen een redelijke prijs. In plaats daarvan is er volgens de vervoerders sprake van twee soorten treinverbindingen tussen Amsterdam en Brussel: “de ene voor de klant die wat meer tijd heeft en minder

disposent pas à l’heure actuelle du transport par la ligne à grande vitesse-Sud prévu à l’époque.” Il ajoute: “C’est pourquoi le gouvernement décide avec les NS que, dès la prochaine possibilité, à savoir l’organisation des services ferroviaires 2018, une offre de transport plus conforme aux possibilités offertes par la ligne à grande vitesse-Sud et de nature à mieux satisfaire les aspirations du voyageur (international) sera mise en place.”. Enfin, en ce qui concerne le transport sur la ligne à grande vitesse-Sud, il est précisé que: “le gouvernement fera procéder à une étude de marché pour déterminer si d’autres transporteurs en Europe sont en mesure de fournir de meilleures prestations que les NS sur la ligne à grande vitesse-Sud. Si l’étude de marché montre que l’offre peut être encore améliorée et si cela répond à un souhait des usagers, les NS devront s’y conformer. À l’automne prochain, le gouvernement conclura de nouveaux accords avec les NS au sujet de la mise en oeuvre de la nouvelle offre et des prestations qui s’y rapportent. Si les NS ne respectent pas les accords et qu’un autre transporteur s’avère être en mesure de fournir les prestations attendues, le concédant conviendra avec les NS qu’ils recourront aux services de cette tierce partie.”;

— que les commissions réunies Finances et Mobilité & Coopération transfrontalière du Parlement Benelux se sont penchées à de multiples reprises sur ce dossier depuis l’apparition des problèmes concernant le Fyra et l’insuffisance de l’offre de transport des NS et de la SNCB;

— que les commissions réunies Finances et Mobilité & Coopération transfrontalière du Parlement Benelux ont par ailleurs organisé, le 15 avril 2016, une audition avec des représentants des NS (Mme Kaper, directeur NS International) et de la SNCB (M. De Ganck, directeur général SNCB Transport) sur l’offre de transport post-Fyra actuelle et celle qui est prévue dans un avenir proche. Les membres ont constaté, sur la base de la présentation qui leur a été faite, que cette offre de transport ne correspond pas à l’objectif du Fyra, à savoir la mise en place à un tarif raisonnable d’une liaison rapide et directe entre Amsterdam et Bruxelles. En lieu et place de cela, il existe, selon les porteparole, deux types de liaisons ferroviaires entre Amsterdam et Bruxelles: “la première s’adresse aux clients qui disposent d’un peu plus de temps

wil betalen, de ander voor de klant die meer geld over heeft voor een snelle en comfortabele reis.” De leden van de verenigde commissies achten dit op geen enkele wijze nastrevenswaardig. Fyra was nu juist bedoeld als de trein die tegelijkertijd een betaalbare én snelle verbinding zonder noodzaak om vooraf te reserveren tussen de beide hoofdsteden zou zijn. Het (betreurenswaardige) gegeven dat NS en de NMBS tot op heden niet de prestaties hebben geleverd die eerder wel overeen zijn gekomen, dat hiermee de reiziger in de kou is komen te staan en dat dit gepaard is gegaan met forse financiële verliezen zijn geen reden om in de toekomst niet alsnog het gewenste en overeengekomen vervoersaanbod te realiseren;

verzoekt de regeringen

— de aanbevelingen van de Nederlandse parlementaire enquêtecommissie Fyra daadwerkelijk over te nemen;

— specifiek in het kader van aanbeveling 1 te bewerkstelligen dat er op de kortst mogelijke termijn meer snelle treinen met goed betaalbare vervoersbewijzen direct over de hogesnelheidslijn tussen Nederland en België van Amsterdam naar Brussel gaan rijden met een beperkt aantal tussenhaltes;

— specifiek in het kader van aanbeveling 11 te bewerkstelligen dat de samenwerking tussen de Nederlandse en Belgische vervoerders mede is gebaseerd op een goede en tijdige inventarisatie van belangen en risico's en dat hierover tijdig duidelijke afspraken worden gemaakt.

*De rapporteur,*  
André POSTEMA

*De voorzitters,*  
Willem DRAPS  
Joost TAVERNE

et souhaitent payer moins cher, l'autre à des clients qui sont disposés à payer davantage pour un voyage rapide et confortable.” Aux yeux des membres des commissions réunies, cette formule ne saurait constituer l'objectif vers lequel tendre. Le Fyra avait précisément été conçu comme un train qui permettrait tout à la fois de bénéficier d'une liaison rapide et financièrement abordable et sans nécessité de réservation préalable entre les deux capitales. Le constat (regrettable) que les NS et la SNCB n'ont pas été en mesure à ce jour de fournir le service qui avait été prévu, que le voyageur est abandonné à lui-même et que cette situation a entraîné des pertes financières substantielles ne constitue pas une raison pour ne pas mettre en place pour l'avenir l'offre de transport souhaitable qui avait été annoncée;

demande aux gouvernements

— de reprendre concrètement les recommandations de la commission d'enquête parlementaire néerlandaise relative au Fyra;

— dans le cadre, spécifiquement, de la recommandation n° 1, de faire en sorte que des trains rapides relient dans les meilleurs délais Amsterdam et Bruxelles par la ligne à grande vitesse entre les Pays-Bas et la Belgique, à des tarifs abordables avec un nombre limité d'arrêts intermédiaires;

— dans le cadre, spécifiquement, de la recommandation n° 11, de faire en sorte que la coopération entre les transporteurs néerlandais et belge soit fondée notamment sur la réalisation en temps opportun d'un inventaire détaillé des intérêts et des risques et que des accords clairs soient conclus en temps voulu à ce sujet.

*Le rapporteur,*  
André POSTEMA

*Les présidents,*  
Willem DRAPS  
Joost TAVERNE