

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

18 maart 2013

ANTWOORD

**van het Comité van Ministers op de
aanbeveling 846/1 tot behoud van flexibele,
regelmatige en betaalbare treiverbinding op
lijn Brussel-Amsterdam**

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

18 mars 2013

RÉPONSE

**du Comité de Ministres à la recommandation
846/1 tendant au maintien d'une liaison
ferroviaire flexible, régulière et payable
sur la ligne Bruxelles-Amsterdam**

Het tussen Nederland en België eind 2012 afgesproken definitieve plaatje voor internationale HSL-verbindingen tussen Nederland en België zag er in december 2012 als volgt uit:

Le tableau général définitif convenu à la fin de 2012 entre les Pays-Bas et la Belgique pour les connexions internationales à grande vitesse entre la Belgique et les Pays-Bas se présentait comme suit en décembre 2012 :

VERBINDING	FREQUENTIE	START	VOLLEDIGE REALISATIE	BIJZONDERHEDEN
CONNEXION	FRÉQUENCE	DÉBUT	RÉALISATION COMPLÈTE	PARTICULARITÉS
Amsterdam-Parijs (Thalys)	10x/dag	december 2009	reeds in dienst	Zitplaatsgarantie door reservering; voor het gebruik van Thalystreinen is reserveren verplicht
<i>Amsterdam-Paris (Thalys)</i>	<i>10x/jour</i>	<i>décembre 2009</i>	<i>déjà en service</i>	<i>Garantie de place assise par reservation; l'utilisation des rames "Thalys" n'est autorisée qu'avec une réservation obligatoire</i>
Amsterdam-Brussel (Fyra)	16x/dag	december 2012	in 2013	Zitplaatsgarantie door reservering
<i>Amsterdam-Bruxelles (Fyra)</i>	<i>16x/jour</i>	<i>décembre 2012</i>	<i>en 2013</i>	<i>Garantie de place assise par réservation</i>
Antwerpen-Breda (Fyra)	8x/dag	december 2013	april 2013	Geen toeslag, geen reservering
<i>Anvers-Breda (Fyra)</i>	<i>8x/jour</i>	<i>décembre 2013</i>	<i>avril 2013</i>	<i>Pas de surtaxe, pas de réservation</i>

Naast de internationale HSL-verbindingen, met een uiteindelijke frequentie van 26 keer per dag, werd afgesproken dat er ook ieder uur een stoptrein zal blijven rijden tussen Roosendaal en Antwerpen.

Voor wat betreft het tarief voor de treindienst Breda — Antwerpen werd vastgesteld dat deze gelijk zal zijn aan het huidige tarief, zonder toeslag en zonder reserveringsplicht. De reistijd van Breda naar Antwerpen wordt verkort van 1 uur en 8 minuten naar 29 minuten. NMBS en NS zijn overeengekomen om abonnementsformules aan te gaan bieden voor frequente internationale reizigers. Er zal een overbrugging komen voor reizigers die reeds een abonnement hebben.

Zoals bekend is de introductie van de Fyradiens Amsterdam-Brussel problematisch verlopen en hebben de vervoerders deze treindienst met de

Hormis les connexions internationales à grande vitesse qui auront une fréquence définitive de 26 fois par jour, il avait été convenu qu'un omnibus relierait Roosendaal à Anvers toutes les heures.

En ce qui concerne le tarif de la connexion ferroviaire Breda — Anvers, il a été décidé qu'il sera identique au tarif actuel sans surtaxe et sans obligation de réservation. La durée du trajet entre Breda et Anvers est réduite de 1 heure et 8 minutes à 29 minutes. La SNCB et NS ont convenu de proposer des formules d'abonnement aux voyageurs internationaux fréquents. Un système de transfert sera instauré pour les voyageurs qui disposent déjà d'un abonnement.

Comme chacun le sait, l'introduction du service Fyra entre Amsterdam et Bruxelles a connu des problèmes et les transporteurs ont provisoirement

V250 hogesnelheidstreinen op 18 januari 2013 voorlopig gestaakt. Vervoerders hebben besloten dat de V250-treinen pas weer gaan rijden wanneer de betrouwbaarheid van deze treinen voldoende is. Een uitgebreide evaluatie en technische audit wees uit dat deze treinen niet veilig en betrouwbaar kunnen worden ingezet.

De volgende tijdelijke oplossing is gevonden :

Er rijdt sinds 25 januari 2013 een IC-trein tussen Antwerpen en Roosendaal, 8 keer per dag. Deze tijdelijk ingepaste rechtstreekse intercity-trein blijft bestaan tot 11 maart 2013. Sinds 18 februari 2013 rijdt er twee keer per dag een tijdelijke intercity, over conventioneel spoor, tussen Den Haag HS en Brussel Zuid v.v.. Vanaf 11 maart 2013 rijdt deze trein 8 keer per dag. Deze treindienst verbindt de steden Den Haag, Rotterdam, Dordrecht, Roosendaal, Antwerpen, Mechelen en Brussel. De reistijd tussen Den Haag en Brussel bedraagt zo'n 2 uur en 15 minuten. Omwille van het drukke treinverkeer op de hoofdlijn naar Amsterdam, rijdt deze trein niet verder naar Amsterdam, maar Rotterdam en Den Haag bieden een brede waaier aan snelle overstapmogelijkheden naar Amsterdam.

Tijdens het weekend wordt de verbinding voorlopig beperkt tot Antwerpen omwille van werken op het net tussen Antwerpen en Brussel.

De tarieven voor de tijdelijke intercity Den Haag-Brussel zijn vastgesteld conform de tarieven van de Beneluxtrein in het jaar 2012, vermeerderd met de gemiddelde Belgische en Nederlandse inflatie.

Daarnaast werken de vervoerders op dit moment samen scenario's uit voor oplossingen op korte en middellange termijn.

Vanzelfsprekend is en blijft er regelmatig contact tussen de bevoegde ministers van België en Nederland om samen met de vervoerders tot goede structurele oplossingen te komen en om de dienstverlening op deze lijn verder te optimaliseren, waarbij ook enerzijds gekeken wordt naar mogelijkheden voor verdere verbetering van de aansluitingen op de verbinding Antwerpen-Breda en anderzijds naar de noodzaak voor aanpassing van de capaciteit op de lijn Antwerpen-Roosendaal.

suspendu ce service avec les trains à grande vitesse V250 le 18 janvier 2013. Ils ont décidé ensuite que les trains V250 ne circuleraient à nouveau que lorsque leur fiabilité serait suffisante. Une évaluation approfondie et un audit technique ont révélé que ces trains ne peuvent pas circuler en toute sécurité et de façon fiable.

Les solutions provisoires suivantes ont été trouvées :

Depuis le 25 janvier 2013 un IC circule 8 fois par jour entre Anvers et Roosendaal. Ce train IC direct, introduit provisoirement, sera maintenu jusqu'au 11 mars 2013. Depuis le 18 février 2013 un inter city temporaire circule deux fois par jour, sur les voies conventionnelles, entre La Haye HS et Bruxelles Midi. À partir du 11 mars 2013, ce train circulera huit fois par jour pour relier les villes de La Haye, Rotterdam, Dordrecht, Roosendaal, Anvers, Malines et Bruxelles. La durée du trajet entre La Haye et Bruxelles est d'environ 2 heures et 15 minutes. En raison de la densité élevée de la circulation des trains sur la ligne principale vers Amsterdam, ce train ne continuera plus jusqu'à cette ville mais Rotterdam et La Haye offrent un vaste éventail de correspondances rapides vers Amsterdam.

Le weekend, la liaison sera provisoirement limitée à Anvers en raison de travaux sur le réseau entre Anvers et Bruxelles.

Les tarifs pour l'inter city temporaire entre La Haye et Bruxelles sont établis conformément aux tarifs du train Benelux pour 2012, augmentés de la moyenne des inflations belge et néerlandaise.

Par ailleurs, les transporteurs sont occupés à élaborer, ensemble des scénarios de solutions à court et moyen terme.

Il va sans dire que les contacts réguliers seront maintenus entre les ministres compétents belges et néerlandais pour trouver de bonnes solutions structurelles avec les transporteurs et poursuivre l'amélioration des services sur cette ligne tout en examinant d'une part les moyens d'améliorer les correspondances avec le train Anvers-Breda et, d'autre part, la nécessité de modifier la capacité de la ligne Anvers-Roosendaal.

Het voorzien van bijkomende stopplaatsen op het traject Brussel-Amsterdam zou een invloed hebben op de reistijd tussen de diverse stopplaatsen terwijl het verlagen van die reistijd een hoofddoelstelling is binnen het gehele project. Dit is daarnaast niet voorzien in de afspraken tussen de vervoerders en in bijvoorbeeld de concessie die door de Nederlandse Staat aan HSA is verleend. Ook de vervoerders zijn hier in hun respectieve business cases niet van uitgegaan.

Op de suggestie van het mogelijk toelaten van een tweede operator voor de uitbating van de lijn, naast de reeds verleende concessie, kan meegedeeld worden dat er op dit moment geen concessie-overeenkomst bestaat tussen de Belgische Staat en het consortium, waardoor exclusieve rechten zouden worden gegeven voor de commerciële reizigersdiensten tussen Amsterdam/Schiphol en Brussel. Dergelijke overeenkomst bestaat noch op niveau van de HSL, noch op niveau van het conventioneel spoornetwerk. Dit betekent dat, voor wat België betreft, andere operatoren afspraken kunnen maken voor het aanbieden van alternatieve internationale diensten tussen België en Nederland. Aan Nederlandse zijde geldt dat het vervoer over de HSL-Zuid in 2001 openbaar is aanbesteed. Hierbij is een exclusief recht voor nationaal vervoer over de HSL en een niet-exclusief recht voor internationaal vervoer over de HSL in een concessieovereenkomst vastgelegd.

Per 1 januari 2015 wordt voorzien het nationale en internationale hogesnelheidsvervoer samen met het conventionele treinvervoer over het hoofdrailnet onder te brengen in 1 nationale vervoerconcessie. Daarbij is het mogelijk voor andere vervoerders/operatoren om, gezien de Liberaliseringsrichtlijn, grensoverschrijdend personenvervoer (ook over de HSL-Zuid) aan te bieden zolang het hoofddoel van dit vervoer internationaal vervoer betreft en dit het economisch evenwicht van de bestaande nationale concessie niet verstoort.

L'introduction d'arrêts supplémentaires sur le trajet Bruxelles-Amsterdam aurait une influence sur la durée des trajets entre les différents arrêts alors que la réduction cette durée de trajet est un des objectifs principaux de l'ensemble du projet. Cet aspect n'est en outre pas prévu dans les accords passés entre les transporteurs et notamment dans la concession octroyée par l'État néerlandais HSA. Les transporteurs ne se sont pas, non plus, basés sur cette éventualité dans leurs différents cas d'étude.

En ce qui concerne la suggestion d'autoriser un deuxième opérateur pour l'exploitation de la ligne en plus de la concession octroyée, nous sommes en mesure de communiquer qu'en ce moment aucun contrat de concession n'existe entre l'État belge et le consortium qui concèderait des droits exclusifs pour les services commerciaux de voyageurs entre Amsterdam-Schiphol et Bruxelles. Aucun contrat de ce genre n'existe ni en ce qui concerne le TGV ni en ce qui concerne le réseau ferré conventionnel. Cela signifie que, en ce qui concerne la Belgique, d'autres opérateurs peuvent passer des accords pour proposer des services internationaux alternatifs entre la Belgique et les Pays-Bas. Aux Pays-Bas, le transport via le TGV-Sud a fait l'objet d'un marché public en 2001. Un droit exclusif pour les transports nationaux via TGV et un droit non exclusif pour les transports internationaux via TGV ont ainsi été fixés dans un contrat de concession.

Il est prévu qu'à partir du 1er janvier 2015 les transports à grande vitesse nationaux et internationaux, avec les transports ferroviaires conventionnels sur le réseau principal, seront rassemblés en une seule concession nationale de transports. D'autres transporteurs ou opérateurs pourront alors, vu la Directive sur la libéralisation, proposer des transports transfrontaliers de personnes (également sur la ligne TGV-Sud) tant que l'objectif principal de ces transports concerne des transports internationaux et que l'ensemble ne perturbe pas l'équilibre de la concession nationale existante.