

**RAADGEVENDE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUXRAAD**

---

21 december 2012

**AANBEVELING**

**tot behoud van een flexibele, regelmatige en  
betaalbare treinverbinding op de lijn  
Brussel - Amsterdam**

*(eenparig aangenomen ter  
plenaire vergadering van 15 december 2012)*

**CONSEIL INTERPARLEMENTAIRE  
CONSULTATIF  
DE BENELUX**

---

21 décembre 2012

**RECOMMANDATION**

**tendant au maintien d'une liaison ferroviaire  
flexible, régulière et payable sur la ligne  
Bruxelles-Amsterdam**

*(adoptée à l'unanimité en  
séance plénière du 15 décembre 2012)*

A. Verwijzend naar de eerdere aanbeveling vanwege De Interparlementaire Beneluxraad (Stuk nr. 817/2 dd. 19 Juni 2010) en het antwoord van het Comité van Ministers (doc. 817/3, dd. 17 juni 2011)

B. Gelet op het feit dat reeds 55 jaar de klassieke IC-treinen zestien maal per dag Amsterdam verbinden met Brussel;

C. Gezien deze klassieke IC-treinverbinding tussen België en Nederland werd afgeschaft op 9 december 2012 en een duurdere HST verbinding (Fyra trein) werd ingevoerd waarvoor er nog geen volwaardige abonnementsformule beschikbaar is, de ticketprijs hoog is en waarbij men op voorhand dient te reserveren;

D. Gezien de reizigers en de vele gebruikers van de Beneluxtrein de afschaffing van de IC-treinen tussen Brussel, Mechelen, Antwerpen, Roosendaal, Dordrecht, Rotterdam, Den Haag, Schiphol en Amsterdam, als een verarming van het aanbod beschouwd;

E. Gezien veel studenten en werkende burgers systematisch gebruik maakten van de Beneluxtrein;

F. Gezien de Beneluxtrein symbool stond voor de verbondenheid tussen onze landen en gezien deze treinverbinding een substantiële bijdrage leverde tot de uitwisseling en culturele verbondenheid van het Nederlandstalige taalgebied;

G. Gezien de kritische opmerkingen vanwege het Algemeen-Nederlands Verbond en het protest vanwege de Reizigersverenigingen TreinTramBus en Rover;

H. Overwegende dat de samenwerking in de Rijn-Schelde delta op gebied van onderwijs en arbeidsmarkt steeds hechter wordt.

I. Gelet op het bereikte akkoord Tussen België en Nederland betreffende de modaliteiten van de ingebruikname van de Fyra hogesnelheidstrein op de Lijn Brussel – Amsterdam sinds 9 december 2012 en de ingebruikname in april 2013 van de Fyra trein op lijn Antwerpen- Breda.

A. Se référant à la recommandation antérieure du Conseil Interparlementaire de Benelux (doc. 817/2 du 19 Juin 2010) et à la réponse du Comité de Ministres (doc. 817/3, du 17 juin 2011);

B. Vu que des trains IC classiques relient Amsterdam et Bruxelles 16 fois par jour depuis déjà 55 ans;

C. Vu la suppression de cette liaison IC classique entre les Pays-Bas et la Belgique le 9 décembre 2012 et la mise en service d'une ligne TGV plus onéreuse (train Fyra) pour laquelle il n'existe pas encore de formule d'abonnement satisfaisante, dont le prix des billets sont élevés et qui requiert une réservation à l'avance;

D. Vu que les voyageurs et les nombreux utilisateurs du train Benelux considèrent la suppression des trains IC entre Bruxelles, Malines, Anvers, Roosendaal, Dordrecht, Rotterdam, La Haye, Schiphol et Amsterdam;

E. Vu que de nombreux étudiants et travailleurs utilisaient systématiquement le train Benelux;

F. Vu que le train Benelux constituait un symbole de la solidarité entre nos pays et que cette liaison ferroviaire contribuait de manière substantielle aux échanges et à la communauté culturelle au sein de la région de langue néerlandaise;

G. Vu les observations critiques du Algemeen-Nederlands Verbond et les protestations des associations de voyageurs TrainTramBus et Rover;

H. Considérant que la coopération dans le Delta Rhin-Escaut dans les domaines de l'enseignement et du marché du travail est de plus en plus étroite;

I. Vu l'accord entre la Belgique et les Pays-Bas concernant les modalités de la mise en service du train à grande vitesse Fyra sur la ligne Bruxelles–Amsterdam depuis le 9 décembre 2012 et la mise en service en avril 2013 du train Fyra sur la ligne Anvers- Breda;

J. Gezien het technische falen van de Fyra waardoor talloze vertragingen en afgelastingen worden vastgesteld,

K. Gezien geen alternatief werd voorzien voor het capaciteitsprobleem dat zich tengevolge het wegvallen van de Beneluxtrein, momenteel op de lijn Roosendaal-Antwerpen manifesteert,

Vraagt de regeringen van de Beneluxlanden:

1. om in onderling overleg te bewerkstelligen dat de reserveringsplicht voor de Fyra herzien wordt en een abonnementsformule voor pendelaars op te nemen;

2. om een internationale top samen te roepen over het treinverkeer tussen België en Nederland;

3. om het aantal dagelijkse verbindingen tussen Amsterdam en Brussel op korte termijn te brengen op 16 maal per dag;

4. te onderzoeken of er geen bijkomende stopplaatsen moeten worden voorzien voor de hogesnelheidstrein Fyra op het traject Brussel-Amsterdam;

5. de mogelijkheid te onderzoeken om een tweede operator toe te laten voor de uitbating van de lijn;

6. pragmatische oplossingen te zoeken voor het technische falen;

7. voor de Fyra Antwerpen-Breda voldoende rekening te houden met aansluitingen;

8. een oplossing te bieden voor het huidige capaciteitsprobleem op de lijn Antwerpen-Roosendaal.

J. Vu les problèmes techniques qui affectent le train Fyra et qui génèrent de nombreux retards et suppressions;

K. Vu qu'aucune solution n'a été prévue au problème de capacité qui se pose actuellement à la suite de la suppression du train Benelux sur le trajet Roosendaal-Anvers

Demande aux gouvernements des pays du Benelux:

1. de faire en sorte, de commun accord, de reconsidérer l'obligation de réserver en vigueur sur le train Fyra et de mettre en place une formule d'abonnement pour les navetteurs;

2. de réunir un sommet international à propos des liaisons ferroviaires entre la Belgique et les Pays-Bas;

3. de porter à bref délai à 16 le nombre de liaisons quotidiennes entre Amsterdam et Bruxelles;

4. d'examiner la nécessité de prévoir éventuellement des arrêts supplémentaires pour le train à grande vitesse Fyra sur le traject Bruxelles-Amsterdam;

5. d'envisager la possibilité de permettre l'exploitation de la ligne par un deuxième opérateur;

6. de rechercher des solutions pragmatiques aux problèmes techniques;

7. de tenir suffisamment compte pour le train Fyra des correspondances sur le tronçon Anvers-Breda;

8. de proposer une solution aux actuels problèmes de capacité sur la ligne entre Roosendaal et Anvers.