

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

18 juni 2016

AANBEVELING

**met betrekking tot de besluiten die moeten
worden getrokken uit het Fyra-debacle**

*(eenparig aangenomen ter
plenaire vergadering van 18 juni 2016)*

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

18 juin 2016

RECOMMANDATION

**relative aux conclusions à tirer
de la débâcle de Fyra**

*(adoptée à l'unanimité en
séance plénière du 18 juin 2016)*

De Assemblée,

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;

– 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

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;

– 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 parti-

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 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

culier 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 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,

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 markt vraag 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 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

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 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

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.

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.