

Vergaderjaar 2012–2013

**22 026**

## **Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens**

**Nr. 368**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 oktober 2012

Op 11 oktober jl. heb ik met uw vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu een Algemeen Overleg gevoerd over verschillende spooronderwerpen. Gedurende dit overleg heb ik u toegezegd de Kamer te informeren over de opties die nu nog mogelijk zijn voor treinverbindingen tussen België en Noord-Brabant.

#### **Omklap van Beneluxtrein naar Fyra Amsterdam – Brussel**

Vanaf 9 december 2012 zullen de vervoerders een nieuwe dienstregeling gaan uitvoeren. Het starten van de Fyra-dienst Amsterdam–Brussel zal als gevolg hebben dat de vervoerders stoppen met de intercitydienst Amsterdam–Brussel («de Beneluxtrein»). Zoals ook door mijn voorgangers gemeld, zou indien de Fyra Amsterdam–Brussel rijdt, het maximaal haalbare zijn om gelijktijdig een intercitydienst tussen Roosendaal en Antwerpen op te starten. Een langere intercitydienst is niet alleen logistiek niet haalbaar, maar stuit ook op juridische en financiële belemmeringen.

In de aanbestedingsdocumenten van de HSL-Zuid in 2000 was al opgenomen dat de Beneluxtrein zou vervallen, maar ook in de daarop volgende business cases van HSA (2001 en 2011) is hier van uitgegaan. Het rijden van een dubbele treindienst zonder extra opbrengsten zouden zware financiële gevolgen hebben voor de vervoerders. Dit staat haaks op de inspanningen die gedaan zijn in 2011 om de financiële HSA-problematiek op te lossen. Ten slotte heeft de Nederlandse Staat ook geen juridisch middel om de Beneluxtrein af te dwingen, aangezien deze treindienst geen onderdeel uit maakt van de hoofd railnet- of de HSL-concessie.

Op 16 oktober jl. meldden diverse media dat de treintickets van de Fyra Amsterdam–Brussel gemiddeld duurder zullen worden dan die van de huidige Beneluxtrein. HSA en NMBS hebben inmiddels bevestigd dat zij

inderdaad voornemens zijn om hogere tarieven te hanteren. Bij de aanbesteding in 2000 en 2001 is afgesproken dat de vervoerders zelfstandig de hoogte van de internationale tarieven mogen bepalen. Dit is ook in lijn met het Europese streven om het grensoverschrijdend treinverkeer verder te liberaliseren. Zoals ik ook gemeld heb in het Algemeen Overleg van 15 februari 2012<sup>1</sup> en het daaropvolgende VAO van 16 februari 2012<sup>2</sup>, vind ik het gerechtvaardigd dat de vervoerders een hogere prijs vragen voor een beter en sneller product. Er zal overigens wel nog de mogelijkheid blijven om zonder toeslag naar België te reizen, maar dat zal dan met de stoptrein Antwerpen–Roosendaal zijn.

### **Toekomstige verbindingen met België**

Voor de verbindingen met België geldt dat de stoptrein Roosendaal–Antwerpen en de Thalys Amsterdam–Parijs in haar huidige vorm behouden blijven. Daarnaast willen NS en NMBS graag met ingang van de nieuwe dienstregeling starten met de Fyra-dienst Amsterdam–Brussel. Indien het in 2005 tussen België en Nederland bereikte compromis niet wordt nageleefd zal er geen Fyra-verbinding Den Haag–Breda–Brussel of ingroeiverbinding Breda–Antwerpen in de Samenwerkingsovereenkomst worden opgenomen. Als dat het geval is resteren er nog twee opties.

#### **Optie 1: Start Fyra Amsterdam–Brussel gedogen**

De eerste optie die resteert is om te gedogen dat NMBS en HSA zonder goedgekeurde Samenwerkingsovereenkomst gaan rijden. Dit zou het volgende betekenen:

- Vanaf december 2012 starten HSA en NMBS een Fyra-dienst Amsterdam–Brussel met V250-hogesnelheidsmaterieel.
- De Beneluxtrein kan niet tegelijkertijd met de Fyra rijden en zal komen te vervallen. Hierdoor dienen reizigers uit Noord-Brabant en Zeeland te kiezen tussen de stoptreinverbinding Roosendaal–Antwerpen of omreizen met een overstap in Rotterdam.
- De Nederlandse Staat zal dan tegelijkertijd ook de Bindend Advies Procedure starten. Dit is een geschilprocedure die is vastgelegd in privaatrechtelijke contracten tussen NMBS en Nederlandse Staat. Deze procedure zal worden gevoerd op basis van het Nederlands contractrecht en dient niet verward te worden met een internationale arbitrageprocedure. De procedure begint met het melden van het geschil aan NMBS en het aanwijzen van een adviseur die namens de Nederlandse Staat wordt aangewezen. Het is vervolgens aan de NMBS om zijn adviseur aan te wijzen. Gezamenlijk benoemen beide adviseurs een onafhankelijke derde.
- Door het gedogen van de Fyra Amsterdam–Brussel, is er geen prikkel meer voor de vervoerders om het aanbod van internationale treinverbindingen in 2013 aan te passen. Hierdoor is de kans klein dat gedurende de bindend adviesprocedure er nog een snelle treinverbinding zal gaan rijden tussen Noord-Brabant en Antwerpen. Deze bindend adviesprocedure zal waarschijnlijk pas eind 2013 worden afgerond, waardoor er gedurende 2013 geen snelle treinverbinding zal komen voor Noord-Brabant.

#### **Optie 2: Start Fyra Amsterdam–Brussel blokkeren**

De tweede optie die resteert is om niet te gedogen dat HSA en NMBS uitvoering geven aan een niet-goedgekeurde Samenwerkingsovereenkomst. De gevolgen zouden dan zijn:

- HSA en NMBS mogen niet starten met een Fyra-dienst Amsterdam–Brussel vanaf december 2012.

---

<sup>1</sup> Kamerstuknr: 22 026, nr. 356.

<sup>2</sup> Kamerstuknr: Handelingen 2011–2012, nr. 55, item 7.

- Doordat de Fyra niet rijdt, kunnen de treinpaden tussen Antwerpen en Brussel benut worden door de Beneluxtrein. NS heeft mij laten weten dat in de Nederlandse dienstregeling het niet meer mogelijk is om de Beneluxtrein in haar huidige vorm te behouden: het resultaat zal zijn dat er alleen een intercitydienst zal kunnen gaan rijden tussen Roosendaal en Brussel (een verkorte Beneluxtrein).
- De Nederlandse Staat kan er dan voor kiezen om of de Bindend Advies Procedure te starten of de Belgische regering nogmaals extra tijd te geven om het compromis uit 2005 na te komen.
- Indien ik de Fyra Amsterdam–Brussel blokkeer, behoudt Noord-Brabant in 2013 haar directe intercityverbinding met Antwerpen en Brussel. Daar tegenover staat wel dat internationale reizigers die vanaf Amsterdam of Rotterdam reizen én die niet de Thalys nemen, zullen moeten overstappen in Roosendaal.

Beide opties zijn onwenselijk voor reizigers die tussen Nederland en België met de trein willen reizen. Mijns inziens is voor de korte termijn het maximaal haalbare resultaat dat vervoerders, naast de Fyra Amsterdam–Brussel, een verbinding Breda–Antwerpen (zonder toeslag en zonder reserveringsplicht) opzetten, maar voor deze optie is de financiële medewerking van Belgische zijde nodig. Ik hoop daarover zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen van mijn Belgische collega minister Maignette. Gezien de onduidelijk en de beperkte tijd heb ik er voor gekozen om parallel de binden advies procedure op te starten tegen de NMBS.

Ook heb ik de vervoerders gevraagd om te kijken naar alternatieve oplossingen, bijvoorbeeld met conventioneel treinmaterieel. De vervoerders hebben mij laten weten dat zij geen alternatieve oplossingen zien met conventioneel treinmaterieel die het financiële probleem aan Belgische zijde kunnen verminderen of wegnemen. Andere oplossingen met V250-materieel stuiten op logistieke moeilijkheden. Mochten de vervoerders deze moeilijkheden kunnen overwinnen, dan ben ik bereid om als tussenoplossing de Fyra Amsterdam–Brussel te gedogen indien deze tijdelijk (zo lang als nodig is totdat er een alternatieve verbinding Breda–Antwerpen is afgesproken) ook stopt in Breda.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus