

**Antwoord van de heer Jean-Pascal LABILLE  
Minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking,  
belast met Grote Steden  
op de samengevoegde vragen om uitleg nr. 5-2719- 5.2946 en 5-3219 over  
FYRA van Bert Anciaux, Senator (sp.a)**

Het geschil met Nederland met betrekking tot de lancering van de hoge snelheidsverbinding betrof nooit de afschaffing van de Beneluxtrein, die lang geleden tussen de twee spoorwegmaatschappijen overeengekomen werd.

Dat was eveneens het geval bij de lancering van de hoge snelheidsverbinding tussen Brussel en Parijs, en vandaag verbindt enkel de TGV deze twee steden.

Dat Nederland gewacht heeft om groen licht te geven aan de lancering van de Fyra, ligt in het feit dat het vragende partij was voor een hoge snelheidsverbinding tussen Den Haag en Brussel, die in elk geval door Roosendaal en Dordrecht zou gegaan zijn omwille van het tracé dat Nederland voor de hoge snelheidslijn gekozen had. Volgens marktstudies was deze verbinding echter fors verlieslatend. En Nederland vroeg om een oplossing voor de bediening van het zuiden van hun land.

Het compromis dat op 3 december gevonden werd is het volgende: de NMBS en HSA zullen 8 dagelijkse verbindingen tussen Antwerpen en Breda verzekeren. De lancering van deze nieuwe verbinding werd echter uitgesteld door de problemen met de FYRA.

Ik begrijp natuurlijk de frustratie van de reizigers in navolging van de problemen met de FYRA. Als voogdijminister van de NMBS heb ik er samen met mijn Nederlandse collega sterk op aangedrongen dat de twee operatoren zo snel mogelijk tot een tijdelijk en geloofwaardig alternatief zouden komen voor de reizigers tussen Brussel en Amsterdam.

Sinds 18 februari 2013 is een klassieke IC-treinverbinding tussen Den Haag HS en Brussel-Zuid ingelegd, met twee dagelijkse frequenties heen en terug. Bij deze verbinding komen nog 8 rechtstreekse verbindingen tussen Roosendaal en Antwerpen.

Vanaf 11 maart wordt de frequentie Den Haag HS – Brussel-Zuid verhoogd naar acht verbindingen heen en terug, en valt de rechtstreekse trein Roosendaal-Antwerpen weg. De tijdelijke intercity tussen Antwerpen en Roosendaal was een eerste noodmaatregel, die nu verder wordt uitgebouwd tot de intercity Brussel-Zuid – Den Haag HS. Tussen Antwerpen – Roosendaal blijft een L-trein 16 keer per dag rijden.

Behalve de treinen op de klassieke lijn, beschikken de reizigers naar Amsterdam nog steeds over de mogelijkheid om gebruik te maken van de Thalys.

De klassieke IC-treinverbinding van Den Haag HS zal gedurende de week tot Brussel rijden en tijdens het weekend tot Antwerpen vermits er dan werken zijn tussen Antwerpen en Brussel.

Contact: Valérie Verzele  
GSM: 0496/416471

De klassieke IC-treinverbinding van Den Haag HS zal zonder reservering en aan het tarief van de voormalige Beneluxtrein rijden.

De reactivering van het oude Beneluxrijpad is zowel in België als in Nederland de meest voor de hand liggende oplossing om een doorgaand rijpad mogelijk te maken tussen Brussel en Nederland. Volgens de Nederlandse partners zou het Beneluxrijpad niet meer beschikbaar zijn tussen Den Haag en Amsterdam.

De passagiers voor Amsterdam zullen dus kunnen kiezen uit een rechtstreekse hogesnelheidstrein Thalys of een klassieke verbinding, met een overstap om Amsterdam via Rotterdam te bereiken. De overstappen worden gewaarborgd en zijn volgens NS voorzien om de wachttijd voor de reiziger tot een minimum te herleiden.

De frequentie van de 8 treinen heen en terug per dag tussen Brussel en Den Haag werd bepaald door de operatoren en houdt rekening met de beperkingen rond de kosten, de rijpaden en het beschikbare materieel. De toestand wordt midden april geëvalueerd.