

## E-mailbericht

---

**Van:** [redacted]@live.nl [redacted]@live.nl  
**Instellen op:** publiek - CEND - DCO [redacted]  
**Cc:**  
**Verzonden:** 26-9-2012 om 13:17  
**Ontvangen:** 26-9-2012 om 13:18  
**Onderwerp:** FW: Beneluxtrein

---

Uw kenmerk is [redacted]

Geachte collega,

Er is bij Informatie Rijksoverheid een vraag binnengekomen waarvoor wij uw medewerking nodig hebben. Zou u onderstaande vraag willen beantwoorden?

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Publieksvoorlichter Informatie Rijksoverheid

--- Original Message ---

From: [redacted]@live.nl  
Received: 25-9-2012 13:40:47 uur CET  
To: Informatie Rijksoverheid  
Subject: Beneluxtrein

Referring website: <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/contact-met-ienm>

Aard van uw vraag: Privé  
Aanspreekvorm: Mevrouw  
Naam: [redacted]

Telefoonnummer: [redacted]

E-mailadres: [redacted]@live.nl

Organisatie:

Onderwerp: Beneluxtrein

Vraag:

[redacted]

Beste,

mijn naam is [REDACTED]. Ik heb zojuist de site doorzocht om te zien of binnenkort de problematiek omtrent de Beneluxtrein besproken wordt. Ik zou graag op de hoogte raken over hoe de gang van zaken op dit moment is. Heb vorige week een klein bericht gelezen over behoud ervan, maar dat was mijns inziens wel erg weinig informatie. Gaan de plannen om hem af te schaffen nu door en zo ja, wanneer? Welke partij in de besluitvorming is het eens met de afschaffing en welke niet (hoe zit bijvoorbeeld in België).

Ik wil gewoon graag meer weten. Ik reis zelf elke week naar België, dus als het binnenkort gaat veranderen wil ik dat zo snel mogelijk weten.

Vriendelijke groet,  
[REDACTED]

Referentienummer:  
1 Message Properties Refnummer

AAN:

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

De minister van IenM, Den Haag

[REDACTED]  
[REDACTED]

Betreft: Brabantwerpen-expressie als voorlopige vervanger Beneluxtrein

Amsterdam, 10 oktober 2012

Geachte dames Schultz van Haegen, [REDACTED], [REDACTED]

[REDACTED] is zeer bezorgd over de aanhoudend slechte berichten over het naast de rechtstreekse Fyra- en Thalysverbindingen tussen de Nederlandse Randstad en Antwerpen, Brussel en Parijs, niet van de grond komen van een treinverbinding tussen Den Haag, Breda en België. [REDACTED] heeft begrip voor de aarzelingen aan Belgische zijde, maar vindt tevens dat er een voor de reizigers aanvaardbare oplossing zou moeten komen. In dat kader richt ik mij tot u allen.

Er bestaan afspraken over het bieden van een rechtstreekse treinverbinding tussen Den Haag, Breda en België, die (deels) over de hogesnelheidslijnen zou gaan rijden. Deze treinverbinding zal medio december nog niet worden gerealiseerd. Zolang deze verbinding er nog niet is, dient een oplossing te worden gezocht.

[REDACTED] stelt voor, de rechtstreekse Intercitytreindienst die nu wordt geboden op het traject Zwolle - Nijmegen - Den Bosch - Breda - Roosendaal zo'n vijf keer per dag (eens per drie uur) door te trekken als IC naar Antwerpen. Deze treinen zouden dan kunnen worden gereden door het getrokken materieel dat wij nu in de Beneluxtrein zien. Tussen Roosendaal en Antwerpen zou deze trein kunnen worden gesleept door een locomotief van de NMBS of door een meersysteemlocomotief zoals we die kennen in de huidige Beneluxdienst. In een bijlage gaan wij nader in op de logistieke aspecten van deze treinvoorziening. Wij noemen deze treindienst de "Brabantwerpen-expressie".



Op deze wijze wordt voor treinreizigers van en naar Noord-Brabant en Gelderland een aanvaardbare treinverbinding met Antwerpen in stand gehouden. Dat is goed voor de Gelderse en Brabantse treinreiziger en de Antwerpse economie.

Reizigers van en naar Den Haag hebben met dit compromis geen rechtstreekse verbinding met Antwerpen en Brussel, maar afgezien van het ongemak van een overstap te Rotterdam en enige wachttijd op de aansluitende trein hebben zij geen nadeel van het ontbreken van een rechtstreekse trein naar Antwerpen. En voor reizigers van of naar de Randstad blijft ook de keuzevrijheid in stand tussen een goede "gewone" treinverbinding (met een overstap te Roosendaal) en de keuze voor de hogesnelheidstrein.

Al met al biedt de door [REDACTED] voorgestelde Brabantwerpen-expressie een mooie tussenoplossing voor de periode tot een rechtstreekse hogesnelheidsdienst tussen Den Haag, Breda en Antwerpen is gerealiseerd.

[REDACTED] realiseert zich terdege, dat betrokkenen alles op alles zullen moeten zetten om deze oplossing al medio december gerealiseerd te krijgen. Daarom een dringend beroep op u allen, zich ten volle in te zetten om deze treindienst per medio december 2012 gerealiseerd te krijgen.

Graag verneem ik spoedig u aller reacties.

Met verschuldigde hoogachting,

[REDACTED]

[REDACTED]

Bijlage: logistieke opmerkingen

De Brabantwerpen-Expresse kan worden gereden met de rytuigen die nu in de Beneluxtrein rijden. Deze rytuigen zijn zowel in Nederland als in België toegelaten.

De rit Roosendaal - Zwolle v.v. duurt een kleine drie uur per richting. In Zwolle is sprake van een korte kering. Om dit logistiek efficiënt te organiseren, zou de Brabantwerpen-Expresse trek-trek moeten rijden met NS-locomotieven van het type 1700 of 1800. Te Roosendaal zouden beide Nederlandse locomotieven moeten worden afgekoppeld, en een Belgische of meersysteemlocomotief aangekoppeld. In Antwerpen zou, nadat op het ondergrondse station de reizigers zijn uitgestapt, de trein kunnen doorrijden naar een rangeerterrein waar de locomotief kan omlopen en waar rustig op de vertrektijd kan worden gewacht.

Een omloop ziet er dus als volgt uit

Stam 1:

Vertrekt omstreeks 0:15 uur uit Antwerpen. Arriveert om 0:40 uur in Roosendaal. Belgische loc eraf, Nederlandse locs ervoor en erachter. Vertrekt als trek-trek om 0:51 naar Zwolle. Arriveert om 3:43 in Zwolle. Vertrekt om 3:48 weer uit Zwolle en arriveert om 6:41 in Roosendaal. Nederlandse locomotieven eraf, de zojuist Antwerpen gearriveerde Belgische locomotief ervoor. Omstreeks 6:50 vertrek naar Antwerpen, na aankomst in Antwerpen reizigers laten uitstappen, doorrijden naar opstelrein en tijd afwachten voor terugrit, die om 9:15 uit Antwerpen zal vertrekken. Enzovoort.

(0 uur is niet letterlijk 0 uur, maar het eerste uur dat de dienst rijdt. Hierbij is even uitgegaan van de patroontijden van de dienstregeling 2012; indien deze in 2013 verschuiven, schuiven deze treinen dus mee. Er dient in korte tijd te Roosendaal veel rangeerwerk te geschieden. Ruimte op de sporen komt daar wel vrij doordat de Beneluxtrein dan niet meer rijdt. Wellicht is het raadzaam, iets eerder uit Antwerpen te vertrekken, en zo wat meer tijd te krijgen. Ook dient de aansluiting op de Intercity Amsterdam - Roosendaal - Vlissingen zo goed mogelijk te zijn )

Stam 2

Alles 3 uur later

Stam 3:

Alles 6 uur later.

Op Roosendaal zou het wenselijk zijn, twee Nederlandse locomotieven extra paraat te hebben, om te zorgen dat een vertraging van de trein uit Zwolle niet betekent dat door het tijdrovende rangeren of het überhaupt ontbreken van locomotieven de tegentrein te laat of niet kan vertrekken.

Dus benodigd (exclusief de normale technische reserve):

3 stammen Benelux-rijtuigen

4 of 6 locomotieven 1700/1800 (bij NS ruimschoots voorhanden)

1 locomotief NMBS of huur

Besparing

2 stammen binnenlands materieel NS plus eventuele locomotieven.

Al het materieel is per half december beschikbaar.

Te Roosendaal wordt wel nogal wat van de logistiek en sporencapaciteit gevergd. Het liefst zouden wij de Nederlandse locomotieven op het Belgische gedeelte aan de treinstammen vast laten zitten, maar wij hebben begrepen dat voor deze locomotieven in België geen toelating is, ook niet met gestreken stroomafnemers en gesleept.

IENM/BSK - 2012/219735

## E-mailbericht

---

**Van:** [redacted]@hotmail.com [redacted]@hotmail.com  
**Instellen op:** publiek - CEND - DCO [EX:/O=Min. V&W/ou=VW-  
BSK/cn=Recipients/cn=CEND/cn=publiek]  
**Cc:**  
**Verzonden:** 25-10-2012 om 11:57  
**Ontvangen:** 25-10-2012 om 11:59  
**Onderwerp:** FW: Afschaffing Beneluxtrein

---

Uw kenmerk is [redacted]

Geachte collega,

Er is bij Informatie Rijksoverheid een vraag binnengekomen waarvoor wij uw medewerking nodig hebben. Zou u onderstaande vraag willen beantwoorden?

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Publieksvoorlichter Informatie Rijksoverheid

--- Original Message ---

**From:** [redacted]@hotmail.com  
**Received:** 24-10-2012 20:50:34 uur CET  
**To:** Informatie Rijksoverheid  
**Subject:** Afschaffing Beneluxtrein

Referring website: <http://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm/contact-met-ienm/bewindspersonen-uitnodigen>

Aard van uw vraag: Privé

Aanspreekvorm: Mevrouw

Naam: [redacted]

Telefoonnummer: [redacted]

E-mailadres: [redacted]@hotmail.com

Organisatie:

Onderwerp: Afschaffing Beneluxtrein

[redacted]

Vraag:

Beste Nederlandse Overheid,

Met deze brief wil ik mijn ongenoegen uiten over de afschaffing van de Beneluxtrein Brussel-Amsterdam. Deze zal vervangen worden door de Fyra HST, waarvoor een toeslag zal moeten worden betaald. Naar mijn mening zijn de Nederlandse Spoorwegen en de NMBS nu helemaal doorgedraaid!

Ik reis elke week van Vlissingen naar Mechelen (en weer terug). Ik maak dus regelmatig gebruik van de Beneluxtrein. Indien deze afgeschaft gaat worden betekent dit voor mij dat ik elke week de stoptrein moet nemen. Waardoor ik moet overstappen in Antwerpen en dit voor mij minimaal een uur vertraging oplevert. Ik zou geen gebruik kunnen maken van de Fyra omdat deze niet tussen Roosendaal en Mechelen rijdt. Verder worden alle treintickets naar België verhoogd. Belachelijk en ik zal u vertellen waarom.

Ten eerste wordt de Beneluxtrein regelmatig door veel mensen gebruikt. Elke week zit de trein stampensvol, waardoor het altijd maar hopen is of er een zitplaats te vinden is. Bij het afschaffen van de Beneluxtrein zullen vele reizigers verplicht worden om gebruik te maken van de stoptrein. Waardoor deze trein overvol zal raken.

Ten tweede moeten de NS en de NMBS nadenken over de reizigers die regelmatig de trein vanuit Nederland naar België nemen. Een ticket naar Fyra moet vooraf gereserveerd worden. Maar als iemand dagelijks naar België moet reizen (voor werk, school etc.) is dit niet te doen. Vele zullen dus overstappen naar de onmilieuvriendelijke auto.

Verder had ik vernomen dat de overheid juist streefde naar meer treinen naar België? Het is toch te raar voor woorden dat er nu juist minder treinen ingezet zullen worden. De NS en NMBS denken niet aan de wensen van de reiziger, maar aan het eigen gemak en winst. Daarom wil ik u vragen om te zorgen dat de afschaffing van de Beneluxtrein te stoppen! De trein moet er zijn om mensen gemakkelijk te vervoeren, zodat er minder gebruik wordt gemaakt van de auto.

Ik hoop dat u mijn standpunten ondersteunt en u iets aan de afschaffing van de Beneluxtrein wilt doen,

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

Referentienummer:

1 Message Properties Refnummer

,

[REDACTED]



IEMM/BSK-2012/221625

Van: Informatie Rijksoverheid [mailto:noreply@informatierijksoverheid.nl]

Verzonden: woensdag 24 oktober 2012 12:49

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: aangekondigde prijsstijging trein Brussel

Uw kenmerk is [REDACTED]

Geachte heer [REDACTED],

Hieronder volgt een reactie op uw e-mail gericht aan Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, waarin u uw ongenoegen uit over de aangekondigde prijsstijging van treinvervoer naar Brussel en de minister verzoekt dit besluit terug te draaien.

Wij danken u voor de moeite die u heeft genomen om uw opmerkingen onder de aandacht te brengen. Wij hebben uw e-mail ter informatie doorgestuurd naar het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Mocht naar aanleiding van uw bericht aanvullende informatie gewenst zijn, dan neemt de betreffende beleidsafdeling contact met u op.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Publieksvoorlichter Informatie Rijksoverheid

Mocht u naar aanleiding van dit bericht nog een vraag hebben of heeft u een andere vraag, dan kunt u hiervoor het contactformulier op [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl) invullen. Wij vragen u gebruik te maken van het contactformulier om spam en virussen te voorkomen.

--- Original Message ---

From: [REDACTED].eu

Received: 23-10-2012 13:51:16 uur CET

To: Informatie Rijksoverheid

Subject: aangekondigde prijsstijging openbaar vervoer (NS) trein Brussel

Referring website: <http://www.rijksoverheid.nl/contact>

Aard van uw vraag: Beroepsmatig

Aanspreekvorm: De heer

Naam: [REDACTED]

[REDACTED]

Telefoonnummer: [REDACTED]

E-mailadres: [REDACTED]

Organisatie: [REDACTED]

Onderwerp: aangekondigde prijsstijging openbaar vervoer (NS) trein Brussel

Vraag:

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Ik vernam van de enorme prijsstijging treinbiljet naar Brussel (overigens ook het [REDACTED], waar ik [REDACTED] deelnam). Het is allemaal nog zo'n beetje uit de tijd van het marktfundamentalisme en verkeerd kapitalisme.

Ik heb daarover de NS en Hi-Speed benaderd om die verandering weer 'terug te draaien'. Op jaarbasis kost [REDACTED] dat eur 300. Dat is 4x reizen die niet meer kunnen worden gemaakt, vanwege beperkt budget.

De NS stelt dat het een 'onomkeerbaar' beleid is. Hi-speed heeft (nog) niet gereageerd.

Waar voor mij het geld vandaan moet komen om die enorme prijsstijging te kunnen betalen is mij onbekend. Bij Hi-speed heb ik gevraagd om een donatie van eur 300.

Het is altijd goed als een bedrijf streeft naar verbeteringen. Dit op zoek gaan naar 'efficiency' betekent goedkoper en beter. Dit kan ik niet in het 'onomkeerbare' beleid (omkeren kan altijd, het huidige beleid is nu toch omgekeerd?) ontdekken.

Waarom reizigers een aanzienlijke stijging moeten accepteren is mij dan ook niet helder. Dat is behoorlijk geantidateerd. In deze tijd zou ik als leiding eerder gekozen hebben voor personeelvermindering en/of salarisverlaging om de klant te vrijwaren van nadelen.

Noch de NS, noch de website van Hispeed kent geen optie om goed via email te 'communiceren'.

Alleen de minister kan nog zorgen dat het besluit wordt teruggedraaid. Ik verzoek u dan ook vriendelijk de eigenaardige beslissing niet te laten doorgaan.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Referentienummer:

1 Message Properties Refnummer

[REDACTED]

!ENM/BSK - 2012/221716

26 oktober 2012

[REDACTED]  
CC: Minister Infrastructuur & Milieu

Geachte [REDACTED],

Volgens de berichten in de media zal per 7 December de "internationale trein" Brussel – Amsterdam worden opgeheven en zal de Fyra gaan rijden op dat bewuste tracé.

Ik ben forens en abonneementhouder bij zowel NMBS en NS. Ik reis eerste klas vanaf Mechelen naar Rotterdam en terug. In de huidige situatie heb ik een jaartraject abonneement Rotterdam – Roosendaal Grens dat mij op het moment Euro 5525 per jaar kost (geldig t/m 30 April 2013). Daarnaast een traject abonneement voor het Belgische tracé Mechelen – Grens dat per jaar op dit moment Euro 2677 kost. Een traject abonneement Antwerpen – Grens kost op dit moment Euro 1451. Ter vergelijking met onderstaande kost het tracé Antwerpen – Rotterdam mij op dit moment dus Euro 7,066.

In de nieuwe situatie zal ik volgens de verkregen informatie van conducteurs en stationspersoneel elke reis specifiek moeten gaan reserveren. Ik kan dus niet meer besluiten een uurtje langer of korter op kantoor te blijven om wat zaken af te ronden. Daarnaast ga ik voor dit inflexibel kaartjes systeem ook nog eens de volgende schrikbarende bedragen betalen. Rekening houdend met slechts 220 reisdagen per jaar ga ik jaarlijks  $220 * 2 * \text{Euro } 48$  (tarief enkel) = Euro 21120 kwijt zijn. Dit is een verdrievoudiging van het tarief en aanzienlijk meer dan de 40-60% aangekondigde verhoging. Er was in het verleden ook beloofd dat er een abonneementsvorm zou komen met vrije zitplaatsen waar nu over wordt gezwegen. Ik ben niet alleen. Er zijn vele forensen die dagelijks op en pendelen en er niet voor te verkiezen met de auto te rijden, ook niet te vergeten de grote groepen studenten die over de grens studeren.

Ik had ook verwacht dat de NS (Highspeed?) mij persoonlijk zou informeren over de opkomende veranderingen daar zij toch op de hoogte moet zijn wie haar vaste klanten zijn. Om mij voor te bereiden op wat er gaat veranderen, wat te doen met mijn huidige abonneementen, maar helaas is er een complete radio stilte. Ook heb ik vernomen dat juist in de ochtend en avond spits treinen in het begin onvolledig zullen rijden, waardoor een forens op Rotterdam met volkomen ongepaste tijden te maken krijgt.

Ik hoop dat mijn verhaal gehoor krijgt en oplossingen worden gevonden anders is een auto het goedkoopste alternatief en de Fyra alleen voor de rijken in de samenleving.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

## E-mailbericht

---

**Van:** [REDACTED] DCO [EX:/O=MIN. V&W/OU=VW-BSK/CN=RECIPIENTS/CN=CEND/CN=[REDACTED]]  
**Instellen op:** publiek - CEND - DCO [REDACTED]  
BSK/cn=Recipients/cn=CEND/cn=publiek  
**Cc:** [REDACTED] DCO [EX:/O=Min. V&W/OU=VW-BSK/cn=Recipients/cn=[REDACTED]]  
**Verzonden:** 31-10-2012 om 10:24  
**Ontvangen:** 31-10-2012 om 10:24  
**Onderwerp:** FW: klacht over nieuwe dienstregeling Amsterdam-Brussel

---

Ha [REDACTED],

Willen jullie deze innemen als burgerbrief?

Dank! Groet, [REDACTED]

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 30 oktober 2012 21:06  
**Aan:** [REDACTED] DCO; [REDACTED]  
[REDACTED] - DCO; [REDACTED]  
**Onderwerp:** klacht over nieuwe dienstregeling Amsterdam-Brussel

Geachte Mevrouw Schulz van Haegen,

Geachte [REDACTED],

Onderwerp : opschorting Beneluxtrein / Fyra

Tot op heden is er grote onduidelijkheid over hoe de situatie er na 9 december 2012 zal uitzien. Als regelmatig gebruiker van de oude Beneluxtrein tussen Den Haag (NL) en Aalst (B), wens ik via dit schrijven mijn ongenoegen te uiten over de Fyra.

Voor mezelf is de Fyra dermate gebruiksonvriendelijk dat ik besloten heb om hem NIET te nemen, hoewel ik gemiddeld 40 keer per jaar tussen bovengenoemde steden reis.

De Fyra is te duur. Voor een enkele rit betaal ik met de Benelux-trein nu ongeveer 19 euro voor een enkele rit (Den Haag-Brussel) met gebruik van de voordeelurenkaart, Rail Plus (NL) en Raill Pass (B). Voor het flextarief met de Fyra + kosten aansluitende treinen, wordt dat straks ruim 70 euro. Ofwel 50 euro duurder. Waardoor ik per jaar 2000 euro per jaar meer kwijt ben.

Met deze Fyra dien ik extra over te stappen te Rotterdam. Door deze overstap wordt het voordeel van de "snelle" Fyra tenietgedaan.

[REDACTED]

Met de Fyra kan ik geen fiets meenemen. Het is toch te zot voor woorden dat je in de toekomst niet meer met de fiets op een fatsoenlijke manier de grens over kan. Het worden vooroorlogse taferelen met gezeul van rijwielen tussen bagageruimtes van boemeltreinen en intercity's. De klok wordt decennia teruggedraaid.

Met de Fyra moet je reserveren. Je kan hierdoor niet meer impulsief beslissen om een relatief korte reis te maken. Ik begrijp het nut hiervan niet. Reserveren is toch ook niet nodig tussen pakweg Middelburg en Groningen. Bij de oude Beneluxtrein kan je een kaartje kopen dat 1 maand geldig is (voorheen zelfs 2 maanden). Dat is pas handig en slim !

Het alternatief (Den Haag-Rosendaal / boemeltrein Rosendaal-Antwerpen / Antwerpen-Aalst) zal (inclusief overstappen) ruim een uur langer duren dan de huidige Benelux-trein. Ik verlies in dit geval 40 uur per jaar (ofwel een volledige werkweek) door extra-reistijd.

De huidige Beneluxtrein legt dit traject op de best denkbare manier af. Elke wijziging betekent overlast voor de gebruikers. De pil kan enigszins verguld worden door een toeslagvrije intercity tussen Rosendaal en Antwerpen of tussen Breda en Antwerpen. Deze trein zou als alternatief kunnen dienen voor mensen die - net als ik - niet gediend zijn van de Fyra.

Helaas ben ik niet de enige gedupeerde door de Fyra. Alle internationale reizigers uit de steden Leiden, Den Haag, Delft, Dordrecht, en Mechelen gaan er op achteruit. Ook alle internationale treinreizigers met een fiets is dit trieste lot beschoren. Het gaat al snel om 1 miljoen (!) potentieel gedupeerden. Op facebook is zelfs een groep actief waar honderden misnoegde Benelux-reizigers de zaak op de voet volgen. Ook circuleert er een petitie tegen de afschaffing van de Beneluxtrein waarop reeds duizenden mensen getekend hebben.

Ik wens U, geachte Mevrouw Schulz van Haegen, geachte [REDACTED], veel wijsheid toe in de te nemen beslissingen.

Hoogachtend,

[REDACTED]

[REDACTED]

IENM/BSK-228048  
2012/

Van:



Aan: Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Ter attentie van mevrouw Wilma Mansveld, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
NEDERLAND

Betreft: Verzoek om betaalbare abonnementen zonder reserveringsplicht voor Fyra Amsterdam - Brussel

Antwerpen, 7 november 2012

Geachte mevrouw Mansveld,

Een grote groep mensen pendelt dagelijks of bijna dagelijks per trein heen en weer tussen Nederland en België en andersom voor werk of studie. Dit grensoverschrijdende pendelvervoer dreigt echter per 9 december onbetaalbaar en zeer omslachtig te worden.

Op die datum wordt de Intercity Amsterdam - Brussel v.v., ook bekend als de Beneluxtrein, namelijk vervangen door de hogesnelheidstrein Fyra Amsterdam - Brussel die over de HSL zal rijden. Voor deze trein gelden zeer hoge tarieven en een reserveringsplicht. Bovendien worden vooralsnog geen abonnementen aangeboden. Pendelaars tussen bijvoorbeeld Antwerpen en Rotterdam moeten hierdoor voor iedere verplaatsing van en naar hun werk of studie een los ticket kopen. Op jaarbasis zien zij hun reiskosten meer dan verdubbelen.

Ik heb een brief gestuurd aan de vervoerbedrijven NS Hispeed en NMBS met het verzoek om per 9 december betaalbare abonnementen zonder reserveringsplicht aan te bieden. Deze brief is ondertekend door 180 (bijna) dagelijkse grensoverschrijdende pendelaars. Bijgaand doe ik u een kopie van deze brief toekomen.

Ik wil u verzoeken om binnen uw bevoegdheid te doen wat nodig en wat mogelijk is om een goed aanbod voor grensoverschrijdende pendelaars af te dwingen. Naar mijn mening is het tariefvoorstel van NS Hispeed en NMBS namelijk strijdig met een aantal beleidsdoelen, zoals vrij verkeer van personen binnen Europa en stimulering van duurzame vormen van vervoer. Bovendien wordt een grote mate van ongelijkheid gecreëerd, doordat de tarieven per spoorkilometer voor internationale Fyra-reizigers veel hoger liggen dan die voor binnenlandse Fyra-reizigers, terwijl een vergelijkbare kwaliteit wordt geboden. De reserveringsplicht is ook niet van toepassing voor binnenlandse Fyra-reizigers.

Ik heb de brief ook verstuurd aan de leden van de Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en aan uw Belgische collega, de heer Paul Magnette, Minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden.

Ik zie uw reactie met belangstelling tegemoet. U kunt mij bereiken op telefoonnummer [redacted] of E-mail adres [redacted]@gmail.com.

Hoogachtend,

[redacted signature]

[redacted name]

Bijlage: Brief aan NS Hispeed en NMBS (met handtekeningenlijst en overige bijlagen)

Van:

[REDACTED]

Aan:

NS Hispeed  
Ter attentie van [REDACTED]  
Postbus 767  
1000 AT Amsterdam  
NEDERLAND

NMBS Europe  
Ter attentie van [REDACTED]  
Hallepoortlaan 40  
1060 Brussel  
BELGIË

Kopie:

Rover  
TreinTramBus  
Mevrouw Wilma Mansveld, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, Nederland  
De leden van de Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, Nederland  
De heer Paul Magnette, Minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en  
Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, België  
De leden van de Commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven,  
België

Betreft: Verzoek om betaalbare abonnementen zonder reserveringsplicht voor Fyra Amsterdam -  
Brussel

Antwerpen, 7 november 2012

Geachte [REDACTED], geachte [REDACTED],

In naam van een grote groep mensen die dagelijks of bijna dagelijks per trein heen en weer pendelt tussen Nederland of België verzoek ik u om per 9 december betaalbare abonnementen zonder reserveringsplicht aan te bieden voor de Fyra Amsterdam - Brussel. Zonder een dergelijk aanbod wordt grensoverschrijdend woon-werk- en woon-studieverkeer onbetaalbaar en zeer omslachtig. In deze brief licht ik ons verzoek toe.

### ***Internationale pendelaars***

Een grote groep mensen pendelt dagelijks of bijna dagelijks per trein heen en weer tussen Nederland en België en andersom voor werk of studie. Wij doen dat met de Intercity Amsterdam - Brussel v.v., ook bekend als de Beneluxtrein. Velen van ons hebben voor dit pendelvervoer een NS jaar- of maandnet- of trajectabonnement in combinatie met een NMBS jaar- of maandtrajectabonnement. De meesten van ons vinden het reizen met de Beneluxtrein over het algemeen een betaalbare, comfortabele en laagdrempelige manier van pendelen.



Zeer binnenkort, op 9 december aanstaande, verdwijnt de Beneluxtrein en wordt deze vervangen door de internationale hogesnelheidstrein Fyra Amsterdam - Brussel. Een deel van ons heeft uitgekeken naar dit moment waarop de reistijd fors verkort zou worden, maar velen van ons hebben zich hier ook zorgen over gemaakt. Want zou de nieuwe trein betaalbaar blijven en zou het reizen net zo flexibel blijven?

Van de kant van NS Hispeed en NMBS bleef het stil. Velen van ons zijn aangemeld op de nieuwsbrief over de Beneluxtrein, maar deze lijkt een stille dood te zijn gestorven. Ook van de nieuwsbrief over de Fyra naar Brussel hebben wij nog geen bericht ontvangen. Schriftelijke en telefonische vragen aan de klantendiensten van NS Hispeed en NMBS bleven onbeantwoord of het antwoord was vaag of onjuist.

Door berichtgeving in de media is de afgelopen tijd echter duidelijk geworden dat de realiteit erger dreigt te worden dan onze meest pessimistische verwachtingen.

### ***Veel duurdere tickets***

Op 16 oktober lekten de tarieven voor Fyra Amsterdam - Brussel uit; later werd in de media bevestigd dat de uitgelekte tarieven correct waren. De prijzen voor een enkele reis voltarief bleken te stijgen met 34% voor de langste afstand Amsterdam - Brussel tot 82% voor de kortste afstand Rotterdam - Antwerpen (zie bijlage 2). Ook de (beperkt beschikbare en ruim voor de reisdatum te boeken) Supersavers zijn voor de kortere trajecten nog veel duurder dan de huidige Superdagretours en Weekendretours.

Wij vinden de toeslagpercentages veel te hoog en vinden het onterecht dat deze voor kortere trajecten hoger liggen dan voor langere trajecten. Bovendien zijn binnenlandse en grensoverschrijdende kortingskaarten zoals de Voordeelurenkaart en RailPlus niet geldig op Fyra Amsterdam - Brussel, waardoor pendelaars die met losse tickets reizen (bijvoorbeeld omdat zij slechts enkele keren per week reizen en/of vooral na de ochtendspits reizen) dubbel nadeel ondervinden.

De toeslagpercentages voor Fyra Amsterdam - Breda (met vergelijkbare tijdwinst) liggen consequent rond de 20% voor zowel korte als lange afstanden (zie eveneens bijlage 2). Doordat de tickets voor deze trein zijn opgebouwd uit het normale NS-tarief plus een toeslag, is op het NS-tarief de Voordeelurenkaart toepasbaar. Wij vinden dit een redelijkere en eerlijkere prijsstelling en zien niet in waarom hier voor het internationale vervoer van afgeweken zou moeten worden.

Wij keken echter vooral in spanning uit naar informatie over abonnementen...

### ***Geen abonnementen?***

... en die kwam niet. In de uitgelekte tarieven wordt met geen woord gerept over abonnementen en ook vragen van ons hierover bij de klantendiensten bleven onbeantwoord. Wij hebben een naar voorgevoel dat er op 9 december geen abonnementen zijn en dat wij dan dus met onbruikbare abonnementen blijven zitten. Mogelijk zijn de goedkopere tickets van de Fyra dan inmiddels uitverkocht.

Als er geen abonnementen zouden komen, dan is iemand die 5 dagen per week pendelt tussen Rotterdam en Antwerpen en steeds een Supersaver zou bemachtigen per jaar meer dan €9.000 kwijt (zie bijlage 3). Vergeleken met de huidige jaarabonnementen is dat een prijsstijging van 126% ofwel meer dan een verdubbeling! De werkelijke reiskosten per jaar zullen echter nog hoger liggen, omdat niet altijd een Supersaver bemachtigd zal kunnen worden en omdat door uitgelopen vergaderingen en dergelijke soms een nieuw ticket zal moeten worden gekocht (zie **Reserveringsplicht**). Pendelaars op andere trajecten zoals Mechelen - Rotterdam of Antwerpen - Den Haag en pendelaars die eerste klas reizen zullen hun jaarlijkse reiskosten met vergelijkbare percentages zien toenemen.

Ter vergelijking: een pendelaar op het traject Amsterdam - Rotterdam (dat qua afstand en reistijd vergelijkbaar is met Antwerpen - Rotterdam) kan een toeslagabbonnement voor de Fyra kopen, waarmee zijn totale reiskosten per jaar op ongeveer €4.000 uitkomen (zie eveneens bijlage 3). Het toeslagabbonnement is een meerprijs van slechts 14% ten opzichte van een Jaartrajectabbonnement via de Oude Lijn. En dankzij het behoud van de Jaartrajectabbonnement kan deze pendelaar ook van de treinen en bestemmingen op de Oude Lijn gebruik maken, kan hij in de Voordeeluren met korting op andere trajecten reizen, kan hij tegen marginale meerkosten kiezen voor een NS Jaarabbonnement dat in heel Nederland geldig is en kunnen in de Voordeeluren reisgenoten gebruik maken van Samenreiskorting. Voor het dubbele bedrag heeft de internationale pendelaar zonder abbonnement al deze voordelen niet, terwijl hij net zo goed grootgebruiker is van het Nederlandse spoorwegnet.

**Dit is ons belangrijkste verzoek: beschikbaarheid van abbonnementen voor Fyra Amsterdam - Brussel per 9 december (ons pendelvervoer gaat op die datum immers gewoon door) met een prijsniveau dat vergelijkbaar is met Fyra Amsterdam - Breda. Wij verzoeken u om deze abbonnementen (net als op Fyra Amsterdam - Breda) uit te voeren in de vorm van een toeslagabbonnement bovenop binnenlandse abbonnementen tot de grens. Op die wijze blijven de nevenvoordelen van de binnenlandse abbonnementen behouden. Als het introduceren van een nieuw abbonnement vóór 9 december niet haalbaar is, willen wij dat onze huidige abbonnementen via Roosendaal Grens geldig blijven op Fyra Amsterdam - Brussel totdat de nieuwe abbonnementen er wel zijn. Door de combinatie van een NS- en NMBS-abbonnement is een dergelijke regeling naar onze mening goed te handhaven.**

#### ***Reserveringsplicht***

Bij het online gaan van de NS dienstregeling per 9 december werd bekend dat alle internationale reizigers op Fyra Amsterdam - Brussel een zitplaats moeten reserveren. Een reserveringsmogelijkheid kan een toegevoegde waarde hebben, maar is wat ons betreft beslist niet nodig op de korte afstanden waarover de Fyra rijdt. Reserveringsplicht vinden wij echter waardeloos: hiermee gaat alle flexibiliteit verloren. Voor veel pendelaars geldt dat zij 's ochtends nagenoeg altijd dezelfde trein nemen, maar dat zij niet vooraf kunnen voorspellen hoe laat zij terug reizen. Vergaderingen kunnen altijd uitlopen en er kan altijd meer werk liggen dan verwacht. Verder vinden wij het kunnen meereizen met de trein naar keuze belangrijker dan een zitplaats: 40 minuten staan is niet direct een prettig vooruitzicht, maar als de trein toch vol is doen we dit liever dan een uur wachten op de volgende trein!

Als motivatie voor de reserveringsplicht hebben wij enkele malen gehoord dat het vervoer van staanplaatsen onveilig zou zijn bij een snelheid van 250 km/u. Echter, reizigers met Fyra Amsterdam - Breda (en overigens ook binnenlandse reizigers met Fyra Amsterdam - Brussel, in zowel Nederland als België) hoeven niet te reserveren, wat impliceert dat hier wel staanplaatsen worden toegelaten, terwijl binnen Nederland ook 250 km/u gereden zal worden.

Kortom, wij willen dat vaste klanten op elk moment de vrijheid krijgen om te kiezen welke trein ze nemen. Concreet betekent dit dat voor de gehele trein de reserveringsplicht moet worden gewijzigd in een reserveringsmogelijkheid. Als alternatief geven we ter overweging mee om een deel van de trein (eventueel alleen in de spitsuren) alleen toegankelijk te maken voor abbonnementhouders.

#### ***Te weinig treinen***

Bij het online gaan van de nieuwe dienstregeling werd verder duidelijk dat in eerste instantie slechts 10 Fyra's Amsterdam - Brussel per richting per dag gaan rijden, in plaats van de beloofde (en huidige!) 16. Hierdoor zal er op grote delen van de dag (waaronder de spitsuren!) slechts om de twee uur een trein

rijden. Een gemiste trein door een uitgelopen vergadering, verslapen of een vertraagde bus gaat dus zeer grote gevolgen hebben. Voor veel pendelaars zullen de treintijden niet meer aansluiten op hun werktijden, of op de openingstijden van de crèche of sportvereniging.

Naar onze mening zou de Beneluxtrein eigenlijk pas vervangen mogen worden door Fyra Amsterdam - Brussel als er genoeg materieel is om de hele dag een uurdienst aan te bieden. Een twee-uurdienst in de spitsuren vinden wij onacceptabel en wij verzoeken u om in elk geval te onderzoeken of de dienstregeling zodanig aangepast kan worden dat de gaten van twee uur in daluren in plaats van de spitsuren vallen. Zo lang er geen uurdienst wordt aangeboden gedurende de hele dag, willen we dat vaste klanten zonder extra kosten gebruik kunnen maken van de tussenliggende Thalys- en stoptreinen.

### ***Stoptrein is geen alternatief***

Voor de volledigheid willen we nog vermelden dat wij een reis met een Nederlandse Intercity in combinatie met de stoptrein Roosendaal - Antwerpen geen acceptabel alternatief vinden. De reistijd zou hiermee op het traject Rotterdam - Antwerpen toenemen met 25 minuten, wat voor de meeste mensen zou betekenen vroeger van huis vertrekken en later thuis aankomen. Ook dit is een inbreuk op het gezins- en sociale leven. Verder zouden wij het principiële onjuist vinden als met veel gemeenschapsgeld een hogesnelheidslijn wordt aangelegd en die groep die er dagelijks baat bij zou hebben, zou aangewezen zijn op een veel trager alternatief.

### ***Tenslotte***

In deze brief zijn de gevolgen voor reistijd en -kosten van de hoge tarieven, het ontbreken van abonnementen en de reserveringsplicht van Fyra Amsterdam - Brussel beschreven. De individuele gevolgen kunnen echter veel ingrijpender zijn. Veel mensen baseren de keuze voor woon- en werkplaats op de (toekomstige) aanwezigheid van een goede treinverbinding. Deze treinverbinding dreigt nu voor ons onbruikbaar te worden. Pendelaars voor wie alternatieven zoals de stoptrein of de auto niet realistisch zijn, kunnen hierdoor gedwongen worden om ander werk te zoeken of te verhuizen.

Als vaste NS- en NMBS-klanten (velen van ons al vele jaren) voelen wij ons in de kou gezet. Maar wij willen u er ook op wijzen dat door het ontbreken van betaalbare abonnementen zonder reserveringsplicht een belangrijke potentie van Fyra Amsterdam - Brussel onbenut zal blijven. Rotterdam en Antwerpen komen straks op nog geen 40 minuten reistijd van elkaar te liggen. Dat is een reistijd die vergelijkbaar is met populaire forenzentrajecten zoals Utrecht - Rotterdam of Gent - Brussel. Naar onze mening ligt er dus nog een grote potentie voor internationaal pendelvervoer, waar nu op ingespeeld moet worden in plaats van haar buiten beschouwing te laten.

### ***Samenvattend***

Onze bezwaren:

- Fyra Amsterdam - Brussel en Amsterdam - Breda hebben dezelfde naam, dezelfde treinen en dezelfde snelheid. Toch worden internationale reizigers benadeeld met veel hogere tarieven en reserveringsplicht.
- NS Hispeed en NMBS lijken het bestaan van internationale pendelaars te ontkennen. Die pendelaars zijn er echter wel en kunnen volgens ons nog in aantal toenemen. Door de reserveringsplicht en het ontbreken van betaalbare abonnementen wordt dit marktpotentieel echter niet benut.
- Als vaste klanten worden wij slecht geïnformeerd over de vooruitzichten per 9 december. Door het ontbreken van abonnementen worden wij niet alleen op kosten gejaagd, maar worden ons bovendien voordelen ontnomen die andere vaste klanten wel hebben, zoals korting op andere trajecten.

**Onze wensen:**

- Beschikbaarheid van abonnementen voor Fyra Amsterdam - Brussel per 9 december met een prijsniveau dat vergelijkbaar is met Fyra Amsterdam - Breda en uitgevoerd in de vorm van een toeslagabonnement bovenop binnenlandse abonnementen tot aan de grens. Totdat deze beschikbaar zijn willen we dat onze huidige abonnementen via Roosendaal Grens geldig blijven.
- Tevens redelijk geprijsde losse tickets voor wie regelmatig reist maar niet vaak genoeg om een abonnement aan te schaffen. Dit kan door bestaande kortingskaarten geldig te verklaren.
- Geen reserveringsplicht.
- Behoud van een uurdienst gedurende de hele dag per 9 december. Zo lang dit niet met Fyra Amsterdam - Brussel waargemaakt kan worden willen we dat de Beneluxtrein blijft rijden, ofwel willen we toegang tot de tussenliggende Thalys treinen.

Deze brief is ondertekend door 180 dagelijkse of bijna dagelijkse pendelaars op de Beneluxtrein (zie bijlage 1) en is om het belang te onderstrepen in kopie verstuurd naar reizigersorganisaties, ministers en volksvertegenwoordigers (zie briefhoofd). Gezien de korte tijdspanne waarin wij genoodzaakt zijn initiatief te nemen, hebben we niet alle pendelaars kunnen bereiken. Wij vertegenwoordigen dus een grotere groep. Wij rekenen op een snelle en bevredigende oplossing en zien uw antwoord met belangstelling tegemoet. We zijn ook graag bereid om onze wensen in een gesprek toe te lichten. U kunt mij bereiken op telefoonnummer [REDACTED] of E-mail adres [REDACTED]@gmail.com.

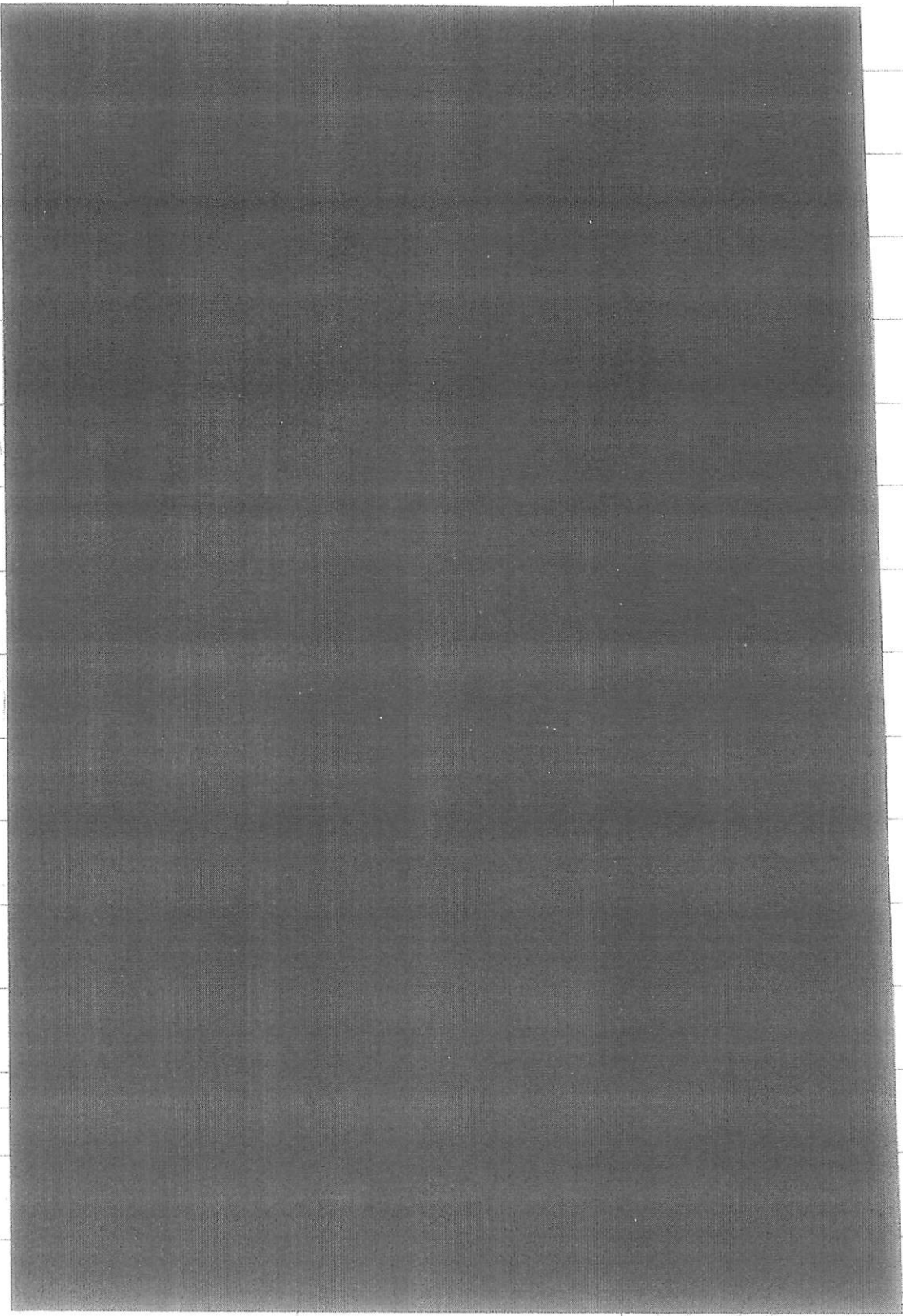
Hoogachtend,

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]

- Bijlagen:
1. Handtekeningen pendelaars Beneluxtrein
  2. Tariefvergelijking Beneluxtrein - Fyra enkele reis
  3. Tariefvergelijking Beneluxtrein - Fyra pendelvervoer op jaarbasis

Bijlage 1. Handtekeningen pendelaars Beneluxtrein

Naam	Woonplaats	Handtekening
		

Naam	Woonplaats	Handtekening



Naam	Woonplaats	Handtekening

Naam	Woonplaats	Handtekening
[Redacted content]		



Naam	Woonplaats	Handtekening

Naam	Woonplaats	Handtekening

Naam	Woonplaats	Handtekening
[Redacted content]		



Naam	Woonplaats	Handtekening
[Redacted content]		

Naam	Woonplaats	Handtekening

Naam	Woonplaats	Handtekening



Naam	Woonplaats	Handtekening

Naam	Woonplaats	Handtekening



## Bijlage 2. Tariefvergelijking Beneluxtrein - Fyra enkele reis

In onderstaande tabel zijn de tarieven voor een enkele reis Antwerpen - Rotterdam (vol tarief, tweede klas) via Roosendaal (route van de Beneluxtrein) en via de HSL (route van de Fyra) met elkaar vergeleken. Het prijsverschil tussen de beide routes is tevens vergeleken met het prijsverschil tussen een enkele reis Amsterdam - Rotterdam via Den Haag en dezelfde reis via de HSL. Tenslotte zijn de reiskosten per kilometer tussen Antwerpen en Rotterdam vergeleken met de reiskosten per kilometer tussen Amsterdam en Rotterdam, zowel via de HSL als via normaal spoor.

- De genoemde reistijden en frequenties zijn die per 9 december. De genoemde tarieven zijn de huidige tarieven; de tarieven voor Antwerpen - Rotterdam via de HSL zijn de uitgelekte tarieven zoals deze zijn gepubliceerd op [www.treinreiziger.nl](http://www.treinreiziger.nl).

	Amsterdam - Rotterdam Via Den Haag		Amsterdam - Rotterdam Via HSL		Antwerpen - Rotterdam Via Roosendaal		Antwerpen - Rotterdam Via HSL	
Afstand in km		85		69		99		95
Reistijd in minuten		70		41		90		38
Frequentie in treinen per uur per richting		4		3		1		1
Vrije treinkeuze		Ja		Ja		Ja		Nee
Kortingskaarten geldig		Ja		Ja		Ja		Nee
Tarief enkele reis	€	13,60	€	16,40	€	19,20	€	35,00
<b>Index t.o.v. oude route</b>				<b>121</b>				<b>182</b>
Tarief enkele reis per km	€	0,16	€	0,24	€	0,19	€	0,37
<b>Index t.o.v. Amsterdam - Rotterdam</b>						<b>122</b>		<b>155</b>

### Conclusies en opmerkingen:

- Een vol tarief enkele reis Antwerpen - Rotterdam met de Fyra kost 82% meer dan het huidige vol tarief met de Beneluxtrein.
- Een vol tarief enkele reis Amsterdam - Rotterdam met de Fyra kost echter slechts 21% meer dan een vol tarief enkele reis via de Oude Lijn.
- Voor Fyra Amsterdam - Brussel zijn ook goedkopere Supersaver tickets beschikbaar die ongeveer het prijsniveau van het vol tarief van de Beneluxtrein hebben. Deze tickets zijn echter beperkt beschikbaar en moeten vroeg geboekt worden.
- De Beneluxtrein kent momenteel het Superdagretour (geldig na 9 uur) en Weekendretour dat aanzienlijk goedkoper is dan de goedkoopste Fyra tickets. Deze formules verdwijnen per 9 december; ook voor de stoptrein Antwerpen - Roosendaal.
- De reiskosten per spookilometer liggen voor een vol tarief enkele reis Antwerpen - Rotterdam met de Fyra 55% hoger dan voor een vol tarief enkele reis Amsterdam - Rotterdam met de Fyra.
- Tussen Antwerpen en Rotterdam kent de Fyra reserveringsplicht. Kortingskaarten zijn niet toepasbaar. Op de Fyra tussen Amsterdam en Rotterdam geldt geen reserveringsplicht en zijn kortingskaarten toepasbaar.

### Bijlage 3. Tariefvergelijking Beneluxtrein - Fyra pendelvervoer op jaarbasis

In onderstaande tabel zijn de jaarlijkse reiskosten van een voltijds pendelaar (5 dagen per week; feest- en vakantiedagen zijn hiervan in mindering gebracht) Antwerpen - Rotterdam (tweede klas) via Roosendaal (route van de Beneluxtrein) en via de HSL (route van de Fyra) met elkaar vergeleken. Het kostenverschil tussen de beide routes is tevens vergeleken met het kostenverschil tussen een jaar lang voltijds pendelen op het traject Amsterdam - Rotterdam via Den Haag en op het traject Amsterdam - Rotterdam via de HSL. Tenslotte zijn de jaarlijkse reiskosten per kilometer tussen Antwerpen en Rotterdam vergeleken met de jaarlijkse reiskosten per kilometer tussen Amsterdam en Rotterdam, zowel via de HSL als via normaal spoor.

De genoemde reistijden en frequenties zijn die per 9 december. De genoemde tarieven zijn de huidige tarieven; de tarieven voor Antwerpen - Rotterdam via de HSL zijn gebaseerd op de uitgelekte tarieven zoals deze zijn gepubliceerd op [www.treinreiziger.nl](http://www.treinreiziger.nl).

	Amsterdam - Rotterdam Via Den Haag	Amsterdam - Rotterdam Via HSL	Antwerpen - Rotterdam Via Roosendaal	Antwerpen - Rotterdam Via HSL
Afstand in km	85	69	99	95
Reistijd in minuten	70	41	90	38
Frequentie in treinen per uur per richting	4	3	1	1
Vrije treinkeuze	Ja	Ja	Ja	Nee
NS Jaarkaart tegen marginale meerprijs	Ja	Ja	Ja	Nee
Samenreiskorting	Ja	Ja	Ja	Nee
Dalurenkorting buiten vaste traject	Ja	Ja	Ja	Nee
Jaartarief	€ 3.546,00	€ 4.026,00	€ 4.069,00	€ 9.201,43
Index t.o.v. oude route		114		226
Jaartarief per km	€ 41,57	€ 58,52	€ 41,10	€ 97,16
Index t.o.v. Amsterdam - Rotterdam			99	166

#### Conclusies en opmerkingen:

- Vooral nog worden geen abonnementen voor Fyra Amsterdam - Brussel aangeboden. Pendelaars zullen met losse tickets moeten reizen
- Een voltijds pendelaar tussen Antwerpen en Rotterdam ziet, als hij steeds Supersaver tickets weet te bemachtigen, zijn jaarlijkse reiskosten met 126% toenemen ten opzichte van de huidige abonnementen via Roosendaal. De werkelijke reiskosten zullen nog hoger liggen, omdat niet altijd een Supersaver bemachtigd zal kunnen worden en soms een ticket omgeboekt zal moeten worden door uitgelopen vergaderingen e.d.
- Een voltijds pendelaar tussen Amsterdam en Rotterdam kan echter voor een meerprijs van slechts 14% een Fyra toeslagabonnement kopen. Voor dat geld heeft hij vrije treinkeuze en tal van nevenvoordelen van zijn trajectabonnement.
- Bij het ontbreken van abonnementen zijn voor een fulltime pendelaar tussen Antwerpen en Rotterdam met de Fyra de reiskosten per spoorkilometer 66% hoger dan voor een fulltime pendelaar tussen Amsterdam en Rotterdam met de Fyra.
- De Fyra pendelaar tussen Antwerpen en Rotterdam moet voor iedere rit een zitplaats reserveren. De Fyra pendelaar tussen Amsterdam en Rotterdam heeft vrije treinkeuze.
- De Fyra pendelaar tussen Amsterdam en Rotterdam kan dankzij zijn NS Jaartrajectabonnement in de Voordeeluren met korting reizen op andere trajecten en in de Voordeeluren kunnen reisgenoten met korting meereizen. Ook kan hij tegen marginale meerkosten kiezen voor een NS Jaarabonnement dat in heel Nederland geldig is. De Fyra pendelaar tussen Antwerpen en Rotterdam heeft geen van deze voordelen.

IENM/BSK-2012 / ~~236708~~  
228631

[REDACTED]  
Van: [REDACTED] Publiek DGB - DGB  
Verzonden: vrijdag 9 november 2012 19:05  
Aan: [REDACTED]  
Onderwerp: de Beneluxtrein en de Fyra

09-11-2012

Ons kenmerk: IENM/BSK-2012/221625

Geachte meneer [REDACTED]

Dank u wel voor uw bericht van 29 oktober jl. aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de Beneluxtrein en de Fyra. De minister heeft mij gevraagd om uw bericht te beantwoorden en dat doe ik bij dezen graag.

Het klopt dat de prijs van een treinticket naar België gaat stijgen. U doet een dringend verzoek om deze verandering terug te draaien. De minister heeft daartoe helaas niet de mogelijkheid.

NS Hispeed heeft mij laten weten dat de gemiddelde prijs van een treinreis tussen Nederland en België zal stijgen, omdat de nieuwe treindienst tussen beide landen zal gaan rijden over de hogesnelheidslijn (HSL-Zuid). De huidige intercitytreindienst (Beneluxtrein) zal vervangen worden door de hogesnelheidstreindienst Fyra. Tegenover de hogere ticketprijs staat dat de reistijd met de Fyra voor de meeste mensen korter zal zijn dan met de Beneluxtrein.

De Europese Unie heeft besloten tot de liberalisering van het internationale personenvervoer per spoor. De Belgische en de Nederlandse overheid hebben geen bevoegdheid over de internationale treindiensten en kunnen geen verplichtingen opleggen omtrent ticketprijzen; door de eerder genoemde liberalisering hebben vervoerders het recht deze zaken zelf te beslissen.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Indien u op deze e-mail wilt reageren, dan kan dat niet via een reply, maar alleen via [www.rijksoverheid.nl/contact/contactformulier](http://www.rijksoverheid.nl/contact/contactformulier). Wilt u dan de eerdere correspondentie meesturen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Plv. directeur Openbaar Vervoer en Spoor

IENM/BSK-2012 / ~~249965~~  
230595

## E-mailbericht

Van: [REDACTED] - DCO [EX: [REDACTED]]

Instellen op: [REDACTED] DCO [EX: [REDACTED]]

Cc:

Verzonden: 14-11-2012 om 9:53

Ontvangen: 14-11-2012 om 9:53

Onderwerp: FW: Afschaffing beneluxtrein

Ha [REDACTED],

Willen jullie deze overnemen?

Groet, [REDACTED]

Van: [REDACTED]@hotmail.com]

Verzonden: woensdag 14 november 2012 9:43

Aan: [REDACTED] DCO

Onderwerp: Afschaffing beneluxtrein

Beste,

Graag zou ik willen reageren op het afschaffen van de beneluxtrein tussen Brussel en Amsterdam.

Ik nam deze trein geregeld en nu ook nog af en toe. Deze trein zit altijd bomvol en is een handige verbinding tussen Brussel en Nederland, helemaal omdat je niet hoeft te reserveren en hij een pak goedkoper is dan de Thalys.

Ik zou dan ook echt willen vragen deze verbinding te behouden.

Hartelijke groet,

[REDACTED]  
Nederlandse woonachtig in Brussel

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag



**Bestuurskern**  
DG Bereikbaarheid  
Staf DG  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**



**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/236708

Datum 22 november 2012  
Betreft Beneluxtrein en de Fyra

Geachte meneer ,

Bedankt voor uw brief van 26 oktober jl. aan de directie van NS Hispeed, die u cc laat toekomen aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Graag beantwoord ik uw bericht over de Beneluxtrein en de Fyra.

U schrijft over de aanstaande veranderingen die u als forens tussen Rotterdam en Mechelen te wachten staan omtrent prijsstijging, abonnement en reserveringsplicht. Het klopt dat de treinticket tussen België en Nederland voor een reis met de Fyra duurder zal zijn dan een ticket voor de Beneluxtrein en er voor de Fyra een reserveringsplicht zal gelden. De minister heeft niet de mogelijkheid hier verandering in te brengen.

NS Hispeed heeft mij laten weten dat de gemiddelde prijs van een treinreis tussen Nederland en België zal stijgen, omdat de nieuwe treindienst tussen beide landen zal gaan rijden over de hogesnelheidslijn (HSL-Zuid). De huidige intercitytreindienst (Beneluxtrein) zal vervangen worden door de hogesnelheidstreindienst Fyra. Tegenover de hogere ticketprijs staat dat de reistijd met de Fyra voor de meeste mensen korter zal zijn dan met de Beneluxtrein.

De Europese Unie heeft besloten tot de liberalisering van het internationale personenvervoer per spoor. De Belgische en de Nederlandse overheid hebben geen bevoegdheid over de internationale treindiensten en kunnen geen verplichtingen opleggen omtrent ticketprijzen, abonnementen of reserveringsplicht; door de eerder genoemde liberalisering hebben vervoerders het recht deze zaken zelf te beslissen.

Ondanks dat wij geen verplichtingen kunnen opleggen aan NMBS en NS Hispeed, probeert de Nederlandse overheid door middel van financiële compensatie de vervoerders toch zover te krijgen een treinverbinding op

te zetten tussen Breda en Antwerpen die toeslagvrij is en geen reserve-  
ringsplicht kent.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

- Met vriendelijke groet,



*Medewerker Advisering*

**Bestuurskern**  
DG Bereikbaarheid  
Staf DG

**Datum**  
22 november 2012

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/236708

Burgerbrief

Houder: ienm/bsk/63506



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag



**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Openbaar Vervoer en Spoor  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/228048  
**Uw kenmerk** *Zug 006*  
Brief 7 november 2012

**Datum** 10 december 2012  
**Betreft** Verzoek om betaalbare abonnementen zonder  
reserveringsplicht voor Fyra Amsterdam - Brussel

Geachte ,

Dankuwel voor uw brief van 7 november jl. aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en uw e-mailbericht van 8 november jl. aan de heer Fukken en mij over de Beneluxtrein en de internationale Fyra-verbinding. De staatssecretaris heeft mij gevraagd om uw brief te beantwoorden en dat doe ik bij dezen graag.

U spreekt namens een grote groep mensen van een verslechtering van de situatie voor pendelaars tussen Nederland en België vanaf 9 december door hogere reiskosten en minder flexibiliteit. Deze veranderingen worden veroorzaakt door respectievelijk het ontbreken van abonnementen en hogere ticketprijzen enerzijds en door de reserveringsplicht en minder treindiensten per dag anderzijds. U verzoekt de staatssecretaris om binnen haar bevoegdheid te doen wat mogelijk is om een goed aanbod voor grensoverschrijdende pendelaars af te dwingen. De staatssecretaris heeft daartoe helaas niet de bevoegdheid.

De Europese Unie heeft besloten tot de liberalisering van het internationale personenvervoer per spoor. De Belgische en de Nederlandse overheid hebben geen bevoegdheid over de internationale treindiensten en kunnen geen verplichtingen opleggen omtrent ticketprijzen, abonnementen of reserveringsplicht; door de eerder genoemde liberalisering hebben vervoerders het recht deze zaken zelf te beslissen.

Ook is de staatssecretaris niet bevoegd om de vervoerders te dwingen tot het behoud van de Beneluxtrein. De Beneluxtrein is een treindienst die is ontstaan na een overeenkomst tussen de Belgische en Nederlandse vervoerders NMBS en NS. Zij rijden deze dienst omdat ze er winst op maken. Deze treindienst is geen onderdeel van de verplichtingen die de Nederlandse overheid NS oplegt en daarom kan de minister de NS en NMBS niet dwingen de Beneluxtrein te blijven rijden.



Op 3 december jl. is er een overeenkomst getekend tussen Nederland en België. Door deze overeenkomst zal er naast de Fyra Amsterdam – Brussel tevens een extra treindienst gereden gaan worden tussen Breda en Antwerpen door de vervoerders. Deze treindienst start vanaf april 2013 en zal 8x per dag per richting rijden. Er zal geen toeslag en geen reserveeringsplicht gelden op de Fyra Breda - Antwerpen. Daarnaast worden de vervoerders NS en NMBS door middel van deze overeenkomst verplicht om zich in te spannen om de huidige stoptreinverbinding Roosendaal – Antwerpen te verbeteren. Verder kunnen reizigers die vanuit Den Haag naar België reizen – zoals u – op Rotterdam Centraal op hetzelfde perron overstappen van een binnenlandse trein op de internationale Fyra.

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Openbaar Vervoer en Spoor

**Datum**  
10 december 2012

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/228048

2012/88

De groep in wiens naam u schrijft, [REDACTED], zullen wanneer zij met de Fyra naar België reizen, tijdelijk gebruik kunnen blijven maken van hun abonnementen. Deze tijdelijke regeling zal gelden totdat de vervoerders met een blijvende oplossing komen zoals een specifieke abonnementsformule voor Fyra internationaal. Wel zullen abonnementhouders tot die tijd een Fyra-toeslag moeten aanschaffen voor hun treinreis per Fyra.

Voor uitgebreide informatie over de nieuwe situatie rondom Fyra verwijst ik u naar het vier pagina tellende persbericht van NS Hispeed, waarin veel informatie staat: <http://www.nshispeed.nl/web/file?uuid=e1985901-9861-4a00-bf29-08b6cc217eb4&owner=b5820d65-bde1-41fe-8a24-c12a7b7ca729> (ook via <http://www.nshispeed.nl/nl/pers/persberichten>, titel "3 december 2012 - Vanaf 9 december met Fyra op hogesnelheid tussen Amsterdam en Brussel").

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Plv. directeur Openbaar Vervoer en Spoor



Burgemeester



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Houdoe ienm/BSK/66012

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag



**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Openbaar Vervoer en Spoor  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
www.rijksoverheid.nl

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2012/243200 en  
IENM/BSK-2012/222111  
**Uw kenmerk** 209965  
Brief 30 november 2012

Datum 10 december 2012  
Betreft Situatie rondom Fyra en afschaffing Beneluxtrein

Geachte ,

Dankuwel voor uw berichten van 30 oktober jl. en 30 november jl. aan respectievelijk de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de Beneluxtrein en de internationale Fyra-verbinding. De minister en staatssecretaris hebben mij gevraagd om uw berichten te beantwoorden en dat doe ik bij dezen graag.

U spreekt van een verslechtering van de situatie voor treinreizigers tussen Nederland en België door hogere reiskosten en minder flexibiliteit. Deze veranderingen worden veroorzaakt door de toeslag, hogere ticketprijzen en de reserveringsplicht. Daarnaast vindt u het onbegrijpelijk dat er geen mogelijkheid bestaat om een fiets mee te nemen in de Fyra. U schrijft over een alternatief voor de Beneluxtrein om hierboven genoemde nadelen voor grensoverschrijdende treinreizigers te verhelpen. Met de komst van een Fyra-verbinding tussen Breda en Antwerpen zonder reserveringsplicht en toeslag komt er een snelle en toegankelijke verbinding tussen (Zuid-)Nederland en België.

De Europese Unie heeft besloten tot de liberalisering van het internationale personenvervoer per spoor. De Belgische en de Nederlandse overheid hebben geen bevoegdheid over de internationale treindiensten en kunnen geen verplichtingen opleggen omtrent toeslagen, ticketprijzen, reserveringsplicht of de mogelijkheid tot het meenemen van een fiets; door de eerder genoemde liberalisering hebben vervoerders het recht deze zaken zelf te beslissen.

Ook is het ministerie van Infrastructuur en Milieu niet bevoegd om de vervoerders te dwingen tot het behoud van de Beneluxtrein of een alternatief daarvan. De Beneluxtrein is een treindienst die is ontstaan na een overeenkomst tussen de Belgische en Nederlandse vervoerders NMBS en NS. Zij rijden deze dienst omdat ze er winst op maken. Deze treindienst is geen onderdeel van de verplichtingen die de Nederlandse overheid NS oplegt en daarom kan de minister de NS en NMBS niet dwingen de Beneluxtrein te blijven rijden.

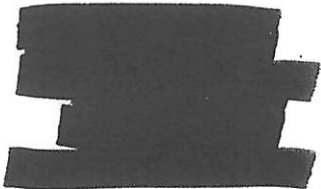


Indien vervoerders weigeren hun internationale treindiensten aan te passen, is het enige middel voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu om de treinvervoerders financieel te compenseren. Met gebruik van dit middel heeft mijn ministerie op 3 december 2012 een overeenkomst gesloten met de Belgische Staat en de vervoerders NS en NMBS. Hierbij is afgesproken dat er vanaf april 2013 een Fyra-verbinding tussen Breda en Antwerpen zal gaan rijden. Deze treindienst kent geen reserveringsplicht en toeslag. Daarnaast worden de vervoerders NS en NMBS door middel van deze overeenkomst verplicht om zich in te spannen om de huidige stop-treinverbinding Roosendaal – Antwerpen te verbeteren. Verder kunnen reizigers die vanuit Den Haag naar België reizen – zoals u – op Rotterdam Centraal op hetzelfde perron overstappen van de binnenlandse Intercity op de internationale Fyra.

Voor verdere informatie over de situatie rondom de Fyra, verwijst ik u naar de site van NS Hispeed ([www.nshispeed.nl](http://www.nshispeed.nl)) en het op 3 december door NS Hispeed uitgebrachte persbericht. Dit vier pagina tellende document bevat veel informatie over de Fyra tussen België en Nederland.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,



Plv. directeur Openbaar Vervoer en Spoor

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**  
Openbaar Vervoer en Spoor

**Datum**  
10 december 2012

**Ons kenmerk**  
~~IENM/BSK-2012/243260~~  
IENM/BSK-2012/22111

*ZuggbS*