

# TV-tips



PANORAMA: HET VRIJE SPOOR

09/01, CANVAS, 21.35U

februari stemmen ze er in Straatsburg over." **Geef dan eens wat concrete tips aan onze beleidsmakers?**

**HEIRBAUT:** "Om te beginnen moet je goed weten hoe je het openbaar vervoer wil organiseren. Zo wordt er in België nog iets te veel naast elkaar gewerkt, al was het maar omdat het vaak verschillende overheden zijn die verantwoordelijk zijn. De Lijn en de NMBS kijken bijvoorbeeld niet naar elkaar en dat is absoluut noodzakelijk. In Nederland en Duitsland sluiten de dienstregelingen van bus en trein wel op elkaar aan, zodat je onmiddellijk kan overstappen. Zelfs taxi's worden daarin meegenomen.

»Daarover moet je dus eerst een visie ontwikkelen en dan pas kun je nadenken hoe je daarin de concurrentie gaat laten spelen. Zo moet het ook op een sociaal aanvaardbare manier worden gedaan, waarbij voor de hele sector dezelfde lonen gelden. Het kan niet de bedoeling zijn dat een Brits bedrijf hier treinen laat rijden met onderbetaalde Roemeense treinbestuurders."

**Bestaat het gevaar niet dat commerciële spelers enkel rendabele lijnen gaan uitbaten en de staat voor de verlieslatende, maar even noodzakelijke verbindingen mag opdraaien?**

**HEIRBAUT:** "Je kunt er als overheid voor

## "Laat onze treinreportage een alarmbel zijn"

Rijden we straks in treinen van de NV Winstbejag in plaats van de NV Openbare Dienstverlening? Als het van Europa afhangt, mag de NMBS in de nabije toekomst in elk geval concurrentie verwachten op eigen rails. Om te zien wat die liberalisering van het spoor precies kan betekenen, ging reportagemaker Rob Heirbaut voor *Panorama* op onderzoek uit.

**ROB HEIRBAUT:** "Volgens de Europese Commissie zouden de Europese spoorwegen vanaf 2019 volledig geliberaliseerd moeten zijn. Dat wil zeggen dat de NMBS vanaf dan concurrentie kan krijgen, zoals dat al in verschillende landen het geval is. Wij zijn eens gaan onderzoeken wat er gebeurt als een overheidsbedrijf geen monopolie meer heeft op het binnenlands reizigersvervoer.

»Het meest extreme voorbeeld is natuurlijk Groot-Brittannië, waar men de boel regelrecht geprivatiseerd heeft. De Britse NMBS is gewoon opgedoekt. In Duitsland mocht Deutsche Bahn blijven bestaan, maar kreeg het concurrentie van privé-initiatieven, waaraan het steeds meer terrein verliest."

**En wat is uw besluit?**

**HEIRBAUT:** "Dat de NMBS absoluut nog niet klaar is om die concurrentiestrijd aan te

gaan. Dat heeft de nieuwe spoorbaas Jo Cornu ook met zoveel woorden toegegeven. De buitenlandse tegenhangers zijn dat wel al en hebben zich zelfs al op die markt geworpen. Maar het meest frappante is dat ook de overheid nog steeds geen visie op de hele problematiek heeft gegeven."

**Moeten we bang zijn van de liberalisering?**

**HEIRBAUT:** "Het hangt ervan af hoe je die doorvoert. Net daarom moet de politiek er eens goed over nadenken hoe we dat zullen organiseren. Je moet het zeker niet doen zoals in Groot-Brittannië, maar er zijn manieren waarop je via concurrentie wél een betere dienstverlening kunt verkrijgen. Al moet de overheid de zaken dan wel in handen nemen en bijsturen wat nodig.

»Laat onze reportage dus een alarmbel zijn om in actie te schieten. Je mag het gerust zien als een manier om het thema op de politieke agenda te zetten, zodat de partijen gedwongen worden om daarover een standpunt in te nemen. Alleen zo weet de kiezer waarvoor hij gaat stemmen.

»In Nederland heeft het bevoegde ministerie een impactstudie laten maken en wordt er in het parlement over gedebatteerd. Bij ons blijft het stil. Eigenlijk lijken alleen de europarlementsleden ermee bezig te zijn, want in

zorgen dat dat niet gebeurt. In Nederlands Limburg en Friesland gebeurde zelfs het omgekeerde. Daar was het overheidsbedrijf NS niet meer geïnteresseerd in wat het als onrendabele lijnen beschouwde. De provinciebesturen hebben dan een aanbesteding gehouden, nu zijn het private firma's die in Limburg en Friesland voor het openbaar vervoer zorgen. Met subsidies, uiteraard.

**De overheid moet dus toch nog betalen?**

**HEIRBAUT:** "Ja, maar minder dan het hen vroeger kostte, dus de winst blijft. En wat je ook ziet, is dat die privébedrijven erin slagen om ook op die lijnen toch meer passagiers aan te trekken en een betere dienstverlening aan te bieden. Dus ook met zogenaamd onrendabele lijnen valt iets te doen, maar je zult er altijd iets van belastinggeld in moeten stoppen."

**Bent u na uw onderzoek voorstander geworden van liberalisering?**

**HEIRBAUT:** "Ik kijk er in elk geval anders tegenaan. Op zich is het niet meer dan een normale manier van aanbesteden, waarbij een bedrijf voor een bepaalde tijd kan bieden op een concessie en de beste wint. Als je dat goed doet, zoals in het Duitse Nordrhein-Westfalen, dan valt er zeker iets voor te zeggen."