

Nog geen licht aan eind van tunnel voor Eurostar



De Morgen - 19 Jan. 2021
Pagina 11

Het gaat slecht met Eurostar. Door de pandemie, de Britse variant van het coronavirus en de brexit rijden er vooral lege treinen tussen Londen en het vasteland. Kan het icoon nog gered worden?

Niemand begint het nieuwe jaar graag met de boodschap van de baas dat het bedrijf zich "in zeer kritieke toestand" bevindt. Dat was nochtans wat Christophe Fanichet afgelopen week moest doen. De CEO van SNCF Voyageurs, de tak van het Franse spoorbedrijf dat Eurostar mee beheert, gaf toe dat het in slechte papieren zit.

In 2020 mocht Eurostar 85 procent minder passagiers verwelkomen. Dit jaar deed de onrust over de Britse coronavariant het aantal reizigers nog verder afnemen, tot 95 procent minder. Dagelijks rijdt er nog maar één trein heen en terug tussen Parijs en Londen. Voor de uitbraak gingen er tijdens de spits twee treinen per uur.

Met de brexit zal de situatie er niet gemakkelijker op worden. De toenemende grenscontroles zullen ervoor zorgen dat het aantal reizigers lager ligt dan voor de pandemie. Bijvoorbeeld Frankrijk liet al weten strengere coronamaatregelen te hanteren voor reizigers uit Groot-Brittannië.

Vorig jaar stopten de aandeelhouders het bedrijf al 200 miljoen Britse pond (bijna 225 miljoen euro) toe. De aandelen van het overkoepelende Eurostar Group zijn grotendeels in handen van de Franse SNCF (55 procent) en bij het consortium Patina Rail (40 procent), dat bestaat uit Caisse de dépôt et placement du Québec en Hermes Infrastructure. De laatste 5 procent is in handen van de NMBS.

Maar dat zal niet genoeg zijn. Eurostar wil dan ook graag overheidssteun. Aangezien het hoofdkantoor van het bedrijf in Londen ligt, kijkt men daarvoor vooral richting de Britse overheid. Vijfentwintig Britse bedrijfsleiders en wetenschappers vroegen in een open brief aan hun regering om steun. Ze schrijven dat Eurostar nood heeft aan "een snel optreden om zijn toekomst veilig te stellen", aldus persagentschap Bloomberg, dat de brief kon inkijken. Voorlopig geeft de Britse minister van Financiën Rishi Sunak geen krimp.

De grote vraag is momenteel wat de nationale spoorbedrijven en de betrokken overheden nog kunnen doen. "Het is nog maar de vraag of Eurostar meer overheidssteun zal krijgen en of hier eisen aan vast zullen zitten, bijvoorbeeld dat ze groener moeten rijden", zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (UAntwerpen). "Het alternatief is het bedrijf failliet laten gaan en kijken welke alternatieven opduiken. Daar komt echter zo'n verlies aan kennis en ingewerkt personeel bij kijken dat het bedrijf weer van onderen uit opgebouwd moet worden. Niet echt aantrekkelijk voor overheden."

Volgens spoorwegjournalist Herman Welter, die de eerste Eurostar-rit van Amsterdam naar Londen meemaakte, is dit het bewijs dat het openbaar vervoer als openbare dienstverlening beschouwd moeten worden. Het zijn vooral privébedrijven als Eurostar die in de problemen raakten bij het uitbreken van de pandemie, betoogt hij. "De marktwerking waar ons economisch systeem op gebouwd is, werkt uitstekend ten tijde van economische groei en stijgende reizigersaantallen", zegt Welter. "Nu dat niet het geval is valt het zakenmodel van Eurostar in duigen."

De toekomst oogt somber. "Het vertrouwen dat de markt er na de pandemie vanzelf weer bovenop komt, ontbreekt volledig", zegt Vanelslander. Volgens hem hangt alles af van hoe goed de vaccins zijn. "Dat zal bepalen in welke mate mensen nog vertrouwen hebben om te reizen. Wanneer er economische groei is maar geen reizigers, dan houdt het op. Hoe langer het einde van de pandemie uit zicht blijft, hoe groter de verliezen bij Eurostar."

Al schuilt er in het toegenomen autoverkeer dat professor economie Bruno de Borger (UAntwerpen) opmerkt, volgens zijn collega Vanelslander misschien ook een mogelijkheid voor Eurostar: "De enige oplossing is het onbemand spoorgebruik van het kanaal: met de shuttle kunnen mensen in hun eigen auto en dus hun eigen bubbel het kanaal oversteken."

SELENA DE WAARD

Copyright © 2021 De Persgroep Publishing. Alle rechten voorbehouden