

Is Eurostar onderweg naar Antwerpen?



De Standaard* - 19 Okt. 2018
Pagina 6

* De Standaard/West-Vlaanderen, De Standaard/Oost-Vlaanderen, De Standaard/Antwerpen, De Standaard/Vlaams-Brabant/Brussel, De Standaard/Limburg

Na tien jaar zit de nieuwe beheersovereenkomst voor de NMBS in de laatste rechte lijn, al blijven er knelpunten.

Van onze redacteur Jef Poppelmonde

Brussel De NMBS gaat bestuderen of de Eurostar tussen Londen en Amsterdam in de toekomst ook een halte kan krijgen in Antwerpen-Centraal, het station dat hij nu ondergronds met hoge snelheid voorbijrijdt. Dat staat in de laatste versie van het ontwerp van de beheersovereenkomst van de NMBS, dat De Standaard kon inkijken. Als alles goed gaat, zou dat volgende week op de tafel van de ministerraad belanden.

Een Eurostar-halte in Antwerpen lag in 2013 al eens op tafel, bij de verlenging van de lijn naar Amsterdam. De plannen werden drie jaar later begraven wegens niet rendabel en te duur. De komst van de Eurostar zou immers een grondige herinrichting van het station vragen, met aparte incheckbalies, digitale scanners en afgescheiden perrons.

Het begraven van de plannen was een grote ontgoocheling voor de Antwerpse hotelsector. 'We waren al een toeristische campagne aan het voorbereiden', klonk het. De vraag om een nieuwe analyse komt van de N-VA, de grootste partij in de regering en in Antwerpen.

Sinds vorige maand het doek is gevallen over de luchtvaartmaatschappij VLM, is er geen directe verbinding meer vanuit Antwerpen naar Londen. 'Dat de trein dat verlies opvangt, zou niet meer dan logisch zijn', vindt Stefan Stynen van reizigersorganisatie TreinTramBus.

Met 500.000 inwoners is Antwerpen bovendien van die grootte dat een halte van een hogesnelheidstrein meer dan verantwoord is, zegt hij.

Om het uur een trein

Maar net als in 2013 zal ook nu de grote vraag zijn: weegt de kostprijs op tegen het aantal potentiële reizigers? Zonder op de analyse van de NMBS vooruit te willen lopen, is transporteconoom Eddy Van de Voorde (UAntwerpen) 'gereserveerd'. 'Tot nu toe is de rendabiliteit van de verlenging tot in Amsterdam nog niet eens bewezen. Zo'n trein mikt op zakenreizigers. Die willen graag elk uur een verbinding. Zolang Eurostar die frequentie niet kan bieden, zal de interesse beperkt zijn.'

Niettemin vindt Van de Voorde het goed dat de NMBS de mogelijkheden zal bestuderen. De analyse moet binnen de zes maanden na de goedkeuring van de beheersovereenkomst klaar zijn.

De update van die beheersovereenkomst - waarin de regering en het spoor taken en doelen vastleggen - laat al lang op zich wachten: de vorige dateert uit 2008 en is eigenlijk al zes jaar verlopen. Bij gebrek aan opvolging werd ze meermaals verlengd.

Ook in de laatste versie van het ontwerp blijven de meest heikele punten onopgelost. Die waren ook begin dit jaar al onderwerp van debat tussen de regeringspartijen (DS 7 februari).

Nog wat knelpunten

Het grootste struikelblok is de vraag van de NMBS naar meer vrijheid in haar tariefbeleid. Vandaag zijn de prijzen van tickets en abonnementen gekoppeld aan de stiptheid van de treinen. De NMBS ziet die koppeling het liefst verdwijnen. Maar die vraag ligt politiek uiterst gevoelig. Met die stiptheid gaat het de laatste maanden immers niet de goede richting uit. Ook meer flexibele prijzen - duurdere tickets tijdens de spits, goedkopere in de daluren - zijn nog onderwerp van discussie. De percentages waarmee de prijzen de komende jaren maximaal mogen toenemen, liggen nog niet vast, de regeling voor compensatie bij vertragingen evenmin. Die zou guller worden, maar de NMBS maakt zich zorgen omdat er vandaag al misbruik van het systeem gemaakt wordt.

Jef Poppelmonde

Copyright © 2018 Mediahuis. Alle rechten voorbehouden