

SLOTTOESPRAAK
Luc De Ryck
Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer

Dames en heren,

Toen wij als regulator van het Belgische spoor de beslissing namen om deze studiedag te organiseren was ons doel om de discussie over een eventuele liberalisering of deregulering van het reizigersvervoer per spoor in België te openen. Het is immers merkwaardig om vast te stellen dat dit onderwerp hier quasi nooit besproken wordt. Soms lijkt het wel alsof er een taboe op rust.

Maar de evolutie in Europa staat niet stil. Andere landen hebben hun spoorvervoer soms grondig hervormd. De Europese Unie streeft ernaar het spoorvervoer kwalitatief te verbeteren door een vrijmaking van de markt en het invoeren van competitie tussen spoorwegondernemingen. In het goederenvervoer lijkt die strategie succes te boeken. In het reizigersvervoer staan we op Europees vlak nog niet zo ver. Het internationale reizigersvervoer wordt weliswaar vrijgemaakt op 1 januari 2010 maar het gaat al bij al om een beperkt (zij het groeiend) marktsegment. We moeten afwachten hoe deze markt zich na 1 januari 2010 zal ontwikkelen en wat de eventuele implicaties zijn voor het binnenlandse reizigersvervoer als gevolg van cabotage.

Voor het binnenlands reizigersvervoer staan we Europees gezien nog niet ver. Verordening 1370/2007 laat lidstaten immers toe om contracten voor spoorvervoer verder onderhands te gunnen en België maakt daar gebruik van. De poging van het Europees Parlement om een verdere liberalisering te forceren is begin 2007 spaak gelopen. En de Europese Commissie lijkt op dat vlak momenteel een adempauze in te lassen.

Betekent dit dat het debat daarmee gesloten is? Ik durf vermoeden van niet. Het zou dan ook van politieke wijsheid getuigen om zich voor te bereiden om wat mogelijk nog komen gaat.

Er is echter ook nog een andere reden om het debat te voeren. Uit de uiteenzettingen over de situatie in onze buurlanden valt immers op te maken dat een andere organisatie van de openbaar vervoermarkt ook succesvol kan zijn. De Nederlandse voorbeelden van regionale aanbestedingen leren dat je zowel een groter aanbod openbaar vervoer tegen dezelfde prijs kan krijgen, als een zelfde aanbod tegen een lagere prijs. Van het Britse voorbeeld onthoud ik dat ze daar zelfs beide doelstellingen tegelijk willen realiseren, alhoewel moet opgemerkt worden dat het gehanteerde model toch wel verschillend is. In Duitsland blijkt de liberalisering (concessieverlening) succesvol te zijn in het regionale verkeer maar dat is veel minder het geval voor het intercityverkeer waar er maar weinig competitie is tussen verschillende operatoren.

Het was in het beperkte tijdsbestek van deze studiedag uiteraard niet mogelijk om de situatie in alle Europese lidstaten aan bod te laten komen, maar de presentaties lijken toch een aantal elementen gemeenschappelijk te hebben.

Alhoewel er natuurlijk verschillen blijven bestaan lijkt het model van concessieverlening (competitie OM de markt) voor het reizigersnet of gedeelten van het net dominantierender dan de pure competitie OP de markt waarbij dus meerdere aanbieders op hetzelfde net actief zijn. Indien deze vaststelling bevestigd wordt voor andere landen in Europa, zou men dan op termijn niet kunnen spreken van een soort “common best practice” waaruit ook de andere lidstaten iets kunnen opsteken? Of zou dit de discussie op Europees vlak misschien kunnen vergemakkelijken?

Een hot item in de hele discussie blijft het begrip “publieke dienstverlening”, zoals o.a. aangehaald door enkele sprekers in het debat (Freek Smets en Pierre Havelange). Nochtans hoeft een correcte publieke dienstverlening niet noodzakelijk te lijden onder een vrijmaking van de markt. Zeker in het systeem van concessieverlening kan de overheid in de concessievoorwaarden immers kwaliteits- en andere criteria inbouwen die dergelijke dienstverlening garanderen. Op die manier blijft de klant ook centraal staan.

Enkele opgemerkte interventies in het debat waren m.i.

- Er bestaat een algemene noodzaak aan een optimaal gebruik van de aangewende middelen.
- Zijn er misschien lessen te trekken uit de ervaringen in andere netwerkindustriën?
- Bestaat er een alternatief voor de liberalisering?

Guido De Padt (Open VLD) wees o.a. op volgende zaken

- Concurrentie is heilzaam voor de huidige monopolist (NMBS)(iets wat beaamd werd door de vertegenwoordiger van de NMBS)
- De infrastructuur moet wel in overheidshanden blijven.
- Kostenefficiëntie in het openbaar vervoer is een noodzaak, gelet op de grote overheidsbijdrage.

Sabin S’heeren (NMBS) is het er mee eens dat prikkels en stimulansen voor de NMBS nodig zijn maar meent dat niet enkel de liberalisering hiervoor moet zorgen.

Frank Van Setten (Veolia Transport) meent dat het concessiemodel een goede zaak is voor regionale lijnen die verlieslatend zijn en waar er concurrentie is van parallelle buslijnen. Volgens hem werkt het model niet op de grote spoorassen.

Stefan Stynen (Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers) zegt dat zij wel iets zien in het aanbestedingsmodel indien dit inderdaad gunstige gevolgen heeft inzake prijs en kwaliteit. Ook de gebruiksvriendelijkheid dient voorop te staan.

Pierre Havelange (Association des Clients des Transports Publics) kant zich tegen de eventuele eliminatie van de bestaande overheidsoperator (zoals dat bvb. in het verenigd Koninkrijk is gebeurd).

Vastgesteld moet worden dat de NMBS momenteel nog niet klaar is voor een eventuele vrijmaking van de markt en dat dit nog wel even kan duren.

Bij een eventuele liberalisering zal er ook over moeten gewaakt worden dat de bestaande monopolies niet worden vervangen door een oligopolie van enkele grote dominante spelers zoals SNCF en DB.

Wij zijn aan het einde gekomen van een boeiende studiedag. Rest mij nog een woord van dank te richten aan

- U allemaal, voor uw aanwezigheid;
- de sprekers en de deelnemers aan het debat, voor hun bijdrage;
- mijn collega's van de Dienst Regulering voor hun inzet en medewerking;
- de tolken voor de vertaling van alle tussenkomsten gedurende deze dag;
- het personeel van zowel het International Auditorium en de catering als de hostessen voor hun praktische medewerking.

Rest mij tenslotte de aangename plicht om u uit te nodigen voor de drink die plaatsheeft in de lobby. Dank u.