

Rijpaden voor treinen moeten fors goedkoper

Vliegtuigreizen zijn te goedkoop en internationale treinreizen te duur, zo lezen we de laatste tijd regelmatig in de pers. Maatregelen om vliegtuigreizen duurder te maken, zoals een vliegtuigtaks en/of BTW op kerosine, kunnen helpen om de prijskloof tussen beide vervoermodi te verkleinen. Maar internationale treinreizen moeten daarbij ook zelf fors goedkoper worden. De nachttrein moet heruitgevoerd worden en het spoorwegnet in stand gehouden.

Niet alleen bij het vastleggen van de kostprijs van internationale treinreizen speelt de hoge kostprijs van de rijpaden van de treinen een te grote rol. Lineas, de belangrijkste goederenvervoerder in België, liet weten dat het de rijpaden voor haar goederentreinen te duur vindt om de concurrentie aan te kunnen met het wegverkeer. En al is dat niet zo direct te merken aan de kostprijs die NMBS-klanten voor hun treinreizen betalen, de hoge kostprijs van de rijpaden remt de NMBS in haar ambitie om meer treinen in te leggen.

Het is dan ook de prijs die de vervoerders zowel in binnen- als buitenland moeten betalen aan de infrastructuurbeheerders, die een forse rem zet op het spoorgebruik. Wil het spoor oprecht een rol spelen in de strijd tegen de klimaatopwarming, dan moeten de prijzen voor de rijpaden fors lager. Het koninklijk besluit dat de ministerraad op 17 mei goedkeurde over 'de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van deze infrastructuur' is een stap in de goede richting, maar volstaat lang nog niet: NMBS moet minder betalen aan Infrabel, maar het uitgespaarde bedrag wordt afgehouden van de dotatie, zodat in eerste instantie geen geld vrijkomt. Het uiteindelijke doel moet zijn dat het gebruik van de sporen reëel goedkoper wordt en er dus meer treinen kunnen gaan rijden voor hetzelfde geld.

Het wordt dan ook dringend de tijd om het ter beschikking stellen van rijpaden door infrastructuurbeheerders universeel te gaan beschouwen als dienstverlening van openbaar nut waarbij de verschillende verantwoordelijke overheden de rijpaden van de infrastructuurbeheerders fors(er) kunnen gaan subsidiëren.

Binnen een kader waarbij het subsidiëren van individuele spoorwegondernemingen een Europees taboe is geworden, moeten die fors gesubsidieerde rijpaden alle spoorvervoerders ten goede komen, ongeacht het type vervoer (binnenlands en internationaal reizigersvervoer of goederenvervoer) en ongeacht het type spoorwegmaatschappij (openbaar dan wel particulier).

Toch blijft het spoorverkeer achter met een belangrijke handicap. Goedkopere treinkaartjes kunnen namelijk niet ver-

hinderen dat een binnen-Europese vlucht beduidend minder tijd in beslag neemt dan een internationale treinreis. In die zin moet het opnieuw inleggen van nachttreinen op de agenda komen, zodat de reiziger de langere reistijd gecompenseerd ziet door het uitsparen van een hotelovernachting.

Om de trein ten volle zijn rol te laten vervullen in de klimaat-, mobiliteits- én milieuproblematiek is er ook op een ander vlak meer nodig. Alvast in eigen land is het nodig dat infrastructuurbeheerder Infrabel stopt met besparingen die de exploitatie van het treinverkeer afremmen, zoals het uitbreken van wissels en uitwijksporen. Niet alleen beknot dit soort besparingsmaatregelen de flexibiliteit van de spoorwegexploitatie en is het een bijkomende oorzaak van vertragingen en van het sluiten van spoorlijnen tijdens spoorwerken, ook verhindert dit de verdere expansie van het spoorwegvervoer omdat door een gebrek aan uitwijkingsmogelijkheden tragere treinen hun snellere soortgenoten nog meer in de weg rijden. Dit is een klacht die te horen is bij zowel het goederen- als reizigersverkeer. Een stevige inhaalbeweging om de vroegere flexibiliteit te herstellen en zelfs te overstijgen is dringend nodig.

De overheid zal dus ook hier met beduidend meer geld over de brug moeten komen. Het is immers een illusie dat een spoorwegexploitatie als instrument voor milieu-, mobiliteits- en klimaatbeheersing, zelfs in een geliberaliseerd kader, zonder financiële tussenkomst van de overheden kan.

Wel blijft het belangrijk dat die overheden erover waken dat hun infrastructuurbeheerders het door de overheid toegestopte geld goed besteden. Indien dit nog niet het geval is, moeten deze spoorwegondernemingen efficiënt worden gerund. Iedere cent die hier kan worden uitgespaard kan op een ander vlak nuttiger worden gebruikt.

Nico Callens, lid Algemene Vergadering van TreinTramBus



Hier worden bijkomende sporen aangelegd, elders verdwijnen uitwijksporen, waardoor reservecapaciteit verdwijnt!

Foto Rudy De Ceunynck