

Dirk Sterckx vindt dat de EU ten onrechte de zwartepiet krijgt toegeschoven.

17.02.2010

Dirk Sterckx vindt dat de EU ten onrechte de zwartepiet krijgt toegeschoven.

Wie maakt het spoor onveilig?

Dirk Sterckx

(Open Vld) is Europees Parlements lid.

'Het European Rail Traffic Management System - het automatische stopsysteem - is vele jaren op Europese bureaus blijven liggen', zei gedelegeerd bestuurder van de NMBS Marc Descheemaeker. 'De Europese spoorstructuur werkt niet', aldus vakbondsman Jos Digneffe. In afwachting van verder onderzoek werd alvast Europa met de vinger gewezen na de treinramp in Buizingen. Dirk Sterckx is het daar niet mee eens.

Nog vóór er een officiële oorzaak van de verschrikkelijke ramp in Buizingen gekend is, wordt Europa al als schuldige aangewezen: Europa heeft de NMBS verplicht om op te splitsen, wat tot meer onveiligheid leidde, én Europa is er niet in geslaagd om een goed functionerend seinsysteem te creëren. 'Hadden we dat gehad dan...' Met Europa bedoelt men hier de politieke Europese autoriteiten. Ik ben het daar niet mee eens.

De splitsing van de NMBS heeft niet tot meer onveiligheid geleid: dat blijkt uit de statistieken van zowel België als van landen waar de spoorindustrie eerder al gesplitst werd. De ramp in Pécrot dateert van 2001, ruim vóór de NMBS gesplitst werd op 1 januari 2005. De eerste belangrijke Europese wet rond liberalisering dateert al van 1991, waarbij het de bedoeling was om de communautaire spoorwegen aan te passen aan de behoeften van de interne markt en hun efficiëntie te vergroten. In 2004 werd de wetgeving uitgebreid naar aanleiding van het eerste spoorpakket, dat als doel had om het netwerk voor internationaal goederenvervoer te openen én overheidsbedrijven te herstructureren. De opsplitsing van de NMBS werd door Europa geëist, maar heeft niets te maken met het ongeluk in Buizingen.

De veiligheid van de spoorwegen is altijd een nationale bevoegdheid geweest. De spoorwegmaatschappijen en de lidstaten wilden die bevoegdheid ook niet afgeven. Pas in 2004 slaagde Europa er in een Richtlijn over de veiligheid op de spoorwegen op te stellen die voor de lidstaten aanvaardbaar was. Die richtlijn vraagt de lidstaten onder andere om een onafhankelijke autoriteit op te richten die bevoegd is voor de veiligheid van het nationale netwerk. Ik was toen rapporteur voor het Europees Parlement. Ik herinner mij nog een vergadering met verantwoordelijken van de NMBS waaruit bleek dat ze daar maar weigerachtig tegenover stonden. Zij hadden er geen probleem mee dat een spoorwegmaatschappij over haar eigen veiligheid mocht oordelen zonder dat een onafhankelijke autoriteit kon beoordelen of de veiligheidsnormen wel hoog genoeg lagen. Zo'n autoriteit hebben we met veel moeite aan de lidstaten opgelegd, ook in België. Het heeft Europa bloed, zweet en tranen gekost om de lidstaten te overhalen een dergelijke richtlijn aan te nemen. Mijn sterke indruk toen was dat veel lidstaten via nationale veiligheidsmaatregelen vooral hun eigen spoorwegmaatschappijen en -markt wilden beschermen. Uiteindelijk heeft Europa niets te zeggen aan wat voor seinsysteem er op de lijn Quiévrain-Luik of Leuven-'s Gravenbrakel gebruikt wordt. De lidstaat beslist. Europa wil één systeem, maar dan vooral op de internationale hogesnelheidslijnen en op de grote assen voor goederenvervoer. Niet alleen maakt dat de internationale treinrit veel eenvoudiger, het laat de machinisten ook toe om de seinen in de buurlanden te begrijpen. Maar het kost heel wat moeite om de lidstaten hierin mee te krijgen.

Coördinatoren

Al sinds 1990 is de Commissie, samen met een aantal bedrijven uit de industrie, bezig met onderzoek en ontwikkeling rond ERTMS (European Rail Traffic Management System). Vanaf 2000 werden de eerste testprojecten opgezet en werd het startschot voor de eerste commerciële projecten gegeven. Sinds 2005 is het echt mogelijk om commerciële

projecten op te zetten. Ondertussen is al 2000 km Europees spoor voorzien van ERTMS. Over de werking van het systeem zijn de gebruikers tevreden. Toch zijn er nog technische onverzoeenbaarheden tussen projecten en niet alle fabrikanten presteren op een gelijk niveau. Maar het is niet Europa dat investeert in de installatie van ERTMS of het systeem toepast, dat zijn de lidstaten én infrastructuurbeheerders én spoorwegmaatschappijen. Omdat alles volgens de Commissie te traag ging en een aantal grote vervoersprojecten vertraging opliepen, werden in 2005, onder commissaris van Vervoer Jacques Barrot, zes Europese coördinatoren aangeduid. Zij moeten de coördinatieproblemen tussen de lidstaten zo goed mogelijk oplossen. Ook voor ERTMS was zo'n coördinator nodig om alle partijen eindelijk bij de les te krijgen. Om het geheel te ondersteunen heeft de Unie haar Europees spoorwegagentschap opgericht in 2005, met als doel de veiligheid en de interoperabiliteit op het Europese spoorwegnet te verhogen. Europa heeft dus altijd aan de kar getrokken en geprobeerd de lidstaten en de spoorindustrie hierin mee te krijgen.

De splitsing van de NMBS heeft niet tot meer onveiligheid geleid: dat blijkt uit de statistieken van zowel België als van landen waar de spoorindustrie eerder al gesplitst werd.