

Verslag aan het federaal parlement: Spoorwegveiligheid

Als gevolg van het ongeluk in Buizingen op 15 februari 2010 heeft de Kamer van Volksvertegenwoordigers, een bijzondere commissie in het leven geroepen om de veiligheid van het spoorwegennet te onderzoeken. Op verzoek van de voorzitter van die commissie heeft het Rekenhof bepaalde aspecten van het investeringsbeleid van de NMBS-Groep onderzocht. De belangrijkste vaststellingen uit het verslag volgen hierna.

- *Europese richtlijnen*

Het Europese beleid inzake spoorvervoer wil een eengemaakte markt tot stand brengen door middel van toegangsregels en normen. Sinds 1991 beogen de Europese richtlijnen de zelfreglementering in de sector te vervangen door een openbare reglementering. Tot de omzetting van richtlijn 2004/49 over de spoorwegveiligheid kon concreet geen enkele significante evolutie worden vastgesteld in de rol van de Staat.

Die richtlijn wil vermijden dat de liberalisering van spoorvervoer ten koste gaat van het al bereikte hoge veiligheidsniveau. De veiligheidsaspecten werden in Belgisch recht omgezet door de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

Het Belgische nationale kader komt overeen met het Europese kader. België heeft een nationaal veiligheidsagentschap opgericht (de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen, of kortweg DVIS), alsook een onafhankelijk onderzoeksorgaan. Het Rekenhof is van oordeel dat beide organen van de FODS Mobiliteit en Vervoer meer personeel moeten krijgen.

Uit de gegevens van het Europees Spoorwegbureau voor de periode 2004-2007 blijkt dat België binnen de negen meest nabije landen van de Europese Unie voor de meeste gemeenschappelijke veiligheidsdoelen ongunstig gerangschikt was.

- *Europese interoperabiliteit*

De uitbouw van een Europese markt voor spoorvervoer steunt onder meer op normen over interoperabiliteit en veiligheid. Die normen moeten in een langetermijnperspectief worden uitgevoerd, gezien de levensduur van de spoorweginvesteringen en om het concurrentievermogen van de spoorwegsector te vrijwaren.

Concreet worden enkel de lijnen van Europees belang aangepast als de infrastructuur wordt vernieuwd of als er nieuwe infrastructuren worden aangelegd. Doordat België in het hart van Europa ligt, geldt dat echter voor het grootste deel van zijn spoorwegnet.

Volgens het Rekenhof roept de strategie van de Infrabel en van de NMBS inzake uitrusting voor automatische treinbeveiliging vragen op.

Hoewel de voormalige NMBS een tiental jaar geleden opteerde voor een Europees systeem, besloten de huidige NMBS en Infrabel nadien het systeem TBL1+ te ontplooiën. Dat systeem beschermt weliswaar de treinen beter, maar het is niet compatibel met het voorgaande TBL1 en niet conform de Europese standaard. Normatief heeft het een preciaire status omdat het niet kan worden opgelegd aan operatoren of kan worden toegevoegd aan een lijn van het TEN-T-netwerk.

- *Investerings GSM-R en ETCS*

Tot en met 2009 werd 131.424.900 euro geïnvesteerd in het gsm-netwerk GSM-R, waarvan 104.261.000 euro voor de infrastructuur en 27.163.930 euro voor de uitrusting van het rollend materieel. Voor het beveiligingssysteem ETCS gaat het om 74.464.000 euro voor infrastructuur en 19.940.000 voor rollend materieel.

In 2000 werd het plan voor de uitbouw van een GSM-R-netwerk in België goedgekeurd en de doelstellingen van het project zijn sindsdien niet gewijzigd. De uiterste datum voor de realisatie van het project GSM-R verschuift van 2005 (in 2001) naar 2009 (in 2008) voor de infrastructuur en naar december 2010 voor de boorduitrustingen.

De bouw van de GSM-R infrastructuur is gerealiseerd in juni 2009. De installatie van de boorduitrustingen wordt afgerond tegen einde 2010. Het GSM-R netwerk zoals het nu is uitgebouwd is echter enkel voldoende voor 'voice' communicatie. Datatransmissie in het raam van een Europees veiligheidssysteem zal bijkomende investeringen vergen.

Hoewel voor het ETCS-project de eerste principiële beslissing ook eind jaren '90 werd genomen, kenmerkt dit project zich door een veel moeizamer verloop. De uiterste datum voor de realisatie van het volledige project verschoof van 2015 (in 1999), over 2010 (in 2001) en 2012 (in 2004) naar - afhankelijk van het projectonderdeel - een datum tussen 2013 en 2020 (in 2006).

Eind 2009 was slechts 74 km spoor uitgerust met ETCS en 800 seinen met TBL1+. Er werden amper 25 voertuigen uitgerust met TBL1+ en 6 met ETCS.

Volgens het Rekenhof zijn er geen indicaties dat de geringe uitvoering van dit project tot nu toe te wijten zou zijn aan een gebrek aan middelen.

De regelmaat waarmee in beide projecten de deadlines worden aangepast, illustreert dat de vooropgestelde planning zeer relatief is.

Het Rekenhof erkent dus weliswaar dat de complexiteit van de projecten niet mag worden onderschat, maar ziet toch duidelijke indicaties dat de projectorganisatie en –leiding voor de investeringsprojecten GSM-R en ETCS in de bestudeerde periode voor verbetering vatbaar waren.

Beheerscontracten

Parallel met de Europese regelgeving heeft de wet van 21 maart 1991 aan de voormalige NMBS, later aan de drie maatschappijen van de NMBS-groep, het statuut van autonoom overheidsbedrijf verleend en een contractuele relatie ingesteld tussen de Staat en deze maatschappijen.

Het Rekenhof stelt in het algemeen vast dat er voor de spoorwegveiligheid in de beheerscontracten tussen de Staat en de vennootschappen van de NMBS-groep, geen doelstellingen zijn geformuleerd in termen van resultaten.

Bij het opstellen van de beheerscontracten 2008-2012 werden de meeste bepalingen over de spoorwegveiligheid niet meer opgenomen, omdat de Staat voorrang heeft gegeven aan het controleren van de naleving van deze wettelijke en reglementaire verplichtingen inzake veiligheid.

Dit nieuw nationaal kader inzake de veiligheid van de spoorwegexploitatie vormt volgens het Rekenhof geen beletsel om in de beheerscontracten bepalingen op te nemen over:

- de spoorwegveiligheid als prioriteit, rekening houdend met de andere doelstellingen;
- de bijdrage van de gefinancierde investeringen aan de verbetering van het veiligheidsniveau;
- de verplichtingen van elke vennootschap inzake coördinatie van de investeringen.

Slechts in de mate dat de directie Spoorvervoer van de FOD Mobiliteit en Vervoer meer middelen krijgt, kunnen doelstellingen en middelen in de beheerscontracten worden geïntegreerd of kunnen de investeringsprojecten om het gewenste veiligheidsniveau te realiseren beter worden geëvalueerd.

Informatie voor de pers

Het Rekenhof controleert de openbare financiën van de federale Staat, de gemeenschappen, de gewesten en de provincies. Het draagt bij tot een beter overheidsbeheer door de parlementaire vergaderingen, de beheerders en de gecontroleerde diensten nuttige en betrouwbare informatie te bezorgen, die voortvloeit uit een tegensprekelijk onderzoek. Als collaterale instelling van het parlement werkt het Rekenhof onafhankelijk van de overheden die het controleert.

Het integrale verslag *Spoorwegveiligheid* werd aan het federaal parlement overhandigd. Dit verslag (120 p.), de samenvatting (1 p.) en dit persbericht zijn beschikbaar op de website van het Rekenhof (www.rekenhof.be).

Contactpersoon:
Karl Hendrickx
Cel Federale Publicaties
02 551 89 85