Contributed by Correspondent
zondag, 06 februari 2011 -

Een jaar na de dodelijke treinramp van Buizingen heeft de bijzondere commissie Spoorveiligheid een rapport van meer dan 300 bladzijden afgeleverd. Er is sprake van een 'gedeelde verantwoordelijkheid' voor het feit dat de spoorveiligheid in ons land de voorbije 30 jaar nooit werd verhoogd. Het was inderdaad in die periode een komen en gaan van bazen en ministers van allerlei pluimage.

Wat onderbelicht blijft in het rapport is de rol van de grote Europese producenten van veiligheidsmaterieel. In de productie van het nieuwe noodzakelijke veiligheidssysteem ETCS overheerst de Duitse en de Franse producenten de Europese markt. Toen eind vorige eeuw de NMBS dringend moest beslissen om een nieuw veiligheidssteem in de sporen en de meer dan 1000 treinen in te bouwen, hadden Siemens en ACEC nog niet uitgevochten wie de plak zou zwaaien in de Europese veiligheidsnormering.

Op Europees vlak weegt België niet door in de discussie tussen de Franse en Duitse spoorwegindustrie. Bovendien moeten NMBS en Infrabel zich plooien naar de Europese normen van openbare aanbesteding van aankopen van treinmaterieel.

De NMBS aarzelde halverwege de jaren negentig om die redenen om te investeren in het TBL-veiligheidssysteem. De investering van 38 miljoen euro zou wel eens deels weggesmeten geld kunnen zijn, wanneer achteraf blijkt dat een ander Europees veiligheidssysteem de norm wordt. De spoorwegen kregen een eerste verwittiging met de treinramp van 2001 in Pécrot waar acht doden vielen. De 18 doden en meer dan 150 gewonden van het ongeval van Buizingen zijn dus onrechtstreeks een slachtoffer van kapitalistische concurrentie tussen bedrijven. Ook het treinpersoneel gaat gebukt onder het ontbreken van een doeltreffend veiligheidsysteem op de sporen en in de treinen.

Een hele generatie aan gepensioneerde treinbestuurders moet vervangen worden door nieuw treinpersoneel met 130 keer het voorbijrijden van een rood sein tot gevolg in 2010. In 2006 werd een rood sein amper 48 keer voorbijgereden...

Ontslagnemend minister Vervotte maakt zich sterkt dat door dit rapport de veiligheidsproblematiek

ten gronde niet meer kan worden ontweken, wie er ook in de volgende regering in de meerderheid of de oppositie zit. Daar mogen toch enkele vraagtekens bij worden geplaatst. Het onderling overleg tussen Infrabel en NMBS draait op tijd en stond vierkant. In januari bekvechtten die aparte bedrijven nog over wie verantwoordelijk was voor de barslechte stiptheid van het treinverkeer in 2010. Bovendien rijden steeds meer spoorwegoperatoren op het Belgisch spoornet zonder voldoende afdwingbare veiligheidsmaatregelen. De veiligheidsinstatie van het spoor, de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen (DVIS) moet als onafhankelijke instantie meer armslag krijgen.

Maar één en ander moet in wettelijke voorschriften worden gegoten wat alleen door … een nieuwe regering kan gebeuren. Ondertussen liggen rechtse politieke partijen op vinkenslag om van deze gelegenheid gebruik te maken om de structuur van de NMBS-Groep te vereenvoudigen door de overkoeplende rol van de NMBS-Holding in het personeelsbeleid te versplinteren tussen de NMBS en Infrabel. Dit is hun schot voor de boeg van de onderhandelingen over het nieuwe sociaal akkoord en het beheerscontract van de NMBS-Groep.