

Internationale betrekkingen

VAN 22 MAART TOT 25 MAART 2010

VERSLAG VAN EEN STUDIEREIS IN NOORD-ITALIË EN ZWITSERLAND VAN EEN DELEGATIE VAN DE COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

1. Doelstelling van de studiereis

Deze studiereis had de volgende doelstellingen :

1. Onderzoek van de mogelijkheid om kantelbaktreinen in te zetten op de lijn Brussel–Luxemburg– Straatsburg–Bazel:
 - a) bezoek aan de fabriek van Alstom in Savigliano, waar kantelbaktreinen worden geproduceerd;
 - b) traject tussen Italië en Zwitserland met een nieuwe kantelbaktrein.
2. Ontmoeting met gebruikers van kantelbaktreinen:
 - a) Virgin Trains (private operator in het Verenigd Koninkrijk);
 - b) SBB/CFF (openbare spoorwegoperator in Zwitserland);
 - c) verwerving van inzicht in de nationale en Europese veiligheidsnormen en de interoperabiliteit;
 - d) vergelijking tussen de verschillende systemen op het vlak van kosten en prestaties.
3. Analyse van het Zwitserse spoorwegnet op het vlak van veiligheid, stiptheid en kwaliteit van de dienstverlening:
 - a) haar infrastructuurstrategie;
 - b) haar operationele werking.
4. Ervaringsuitwisseling met de Zwitserse overheid : ontmoeting met de commissie Vervoer en Telecommunicatie van het Zwitserse parlement.

2. Samenstelling van de delegatie

Voorzitter

François Bellot (MR, voorzitter)

Leden van de commissie

Ludo Van Campenhout (Open Vld)

Jef Van den Bergh (CD&V)

Valérie De Bue (MR)

Jan Mortelmans (VB)

David Geerts (sp.a)

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!)

David Lavaux (cdH)

Patrick De Groote (N-VA)

Paul Vanhie (LDD)

Secretaris

Joris Van Den Bossche

3. Programma

Maandag 22 maart 2010

a) Alstom

Na een vlucht van Brussel naar Turijn en een busrit bracht de delegatie een bezoek aan de fabriek van Alstom in Savigliano.

Eerst werd het bedrijf voorgesteld: Alstom is een van de belangrijkste producenten in de spoorwegsector met acht productiesites en klanten over de hele wereld. Het bedrijf investeert veel in de ontwikkeling van systemen voor een betere beveiliging van spoorvervoer.

Vervolgens werd dieper ingaan op de activiteiten in de productiesite van Savigliano en meer in het bijzonder op de ontwikkeling van kantelbaktreinen ("pendolino's") sinds 1967.

De kantelbaktechnologie, die zich nu reeds in een vierde fase van ontwikkeling bevindt, heeft de volgende voordelen:

- Door de hoek van maximaal 8° tussen trein en rails neemt de snelheidscurve met 20 tot 30 % toe, waardoor de reistijd aanzienlijk korter wordt. Door het permanente draaien van de rijtuigen op de rails leidt de snelheidsverhoging niet tot een vermindering van het comfort van de reizigers;
- De technologie kan worden geïnstalleerd in bestaande treinen, wat de investeringskost beperkt houdt, de installatie versnelt en de impact voor het leefmilieu minimaliseert;
- De kostprijs voor het onderhoud van de sporen verlaagt door de krachtverdeling, de beperking van de opgehangen massa (als gevolg van de hoge ligging op het spoor) en het ontwerp van het draaistel.

In de nieuwste generatie van kantelbaktreinen zijn er bovendien meer faciliteiten aan boord, wordt de beschikbare reizigerscapaciteit verder verhoogd en wordt de interoperabiliteit versterkt.

Indien een kantelbaktrein zou worden ingezet op het traject Brussel-Luxemburg, kan een tijdwinst van 8 minuten worden geboekt, al zijn vooraf dan wel een aantal infrastructuurinvesteringen noodzakelijk.

b) Virgin Trains

In de namiddag gaf Chris Gibb, chieff operating officer van Virgin Trains, toelichting bij de impact van de introductie van kantelbaktreinen in het Verenigd Koninkrijk.

De hogesnelheidslijn West Coast Main Line (Glasgow/Edinburgh – Manchester – London) is door de combinatie van snelheid, punctualiteit en comfort (internet, ontbijt, ruime zitplaatsen) een groot succes: zoals blijkt uit de stijgende winst en het toenemende reizigersaantal, zijn klanten bereid om te betalen voor uitstekende dienstverlening. Dit type van spoorvervoer is een volwaardig alternatief voor andere vervoersmodi en heeft bovendien minder impact op het leefmilieu. Om de invoering van kantelbaktreinen en de implementatie van het Europese beveiligingssysteem te vergemakkelijken, werd vooral geopteerd voor een snelle modernisering van de vloot (in plaats van een vernieuwing van de bestaande, "uitgeleefde", treinen). Dezelfde spoorlijn wordt overigens ook met succes gebruikt voor goederenvervoer.

Slechts één maal heeft een ongeval op deze lijn plaatsgevonden: op 24 februari 2007 ontspoorde in Grayrigg een trein. Ondanks het ernstige karakter van het incident bleek de meerwaarde van de kantelbaktrein: er waren geen dodelijke slachtoffers en de stoffelijke schade bleef relatief beperkt.

Dinsdag 23 maart 2010

a) Pendolinetrip

Na een bustrip naar Domodossola reisde de delegatie met de pendolino ETR610 via de Lötschbergtunnel naar Bern (Zwitserland). Aan boord van de trein werd informatie verstrekt:

- Er werd toelichting gegeven bij de strategie van SBB/CFF, de openbare spoorwegoperator in Zwitserland;
- De veiligheidssystemen aan boord van de trein werden voorgesteld;
- De delegatieleden hadden de gelegenheid om de bestuurderscabine te bezoeken en kregen uitleg over de interoperabiliteitsmogelijkheden van dit type van treinen.

b) Gedachtewisseling met SBB/CFF

Tijdens de inleidende uiteenzetting en de gedachtewisseling die er op volgde, kwam de ontwikkeling van het spoorvervoer in Zwitserland aan bod, met bijzondere aandacht voor de keuzes inzake rollend materieel, de interoperabiliteit in een internationale context en de inspanningen voor automatische beveiliging.

Het aanbod van SBB/CFF neemt permanent in omvang, kwaliteit en veiligheid toe. Het spoorvervoer wordt in Zwitserland beschouwd als een prioritaire vervoersmodus:

- een vergelijking met België toont aan dat naar verhouding meer dan dubbel zoveel verplaatsingen van personen in Zwitserland met de trein gebeuren;
- Zwitserland beschikt over het dichtste en meest intensief gebruikte spoorinfrastructuurnetwerk ter wereld.

Die situatie werd mogelijk gemaakt door de combinatie van een wijdvertakt en betrouwbaar aanbod (88 % van de treinen komt op tijd of met een vertraging van ten hoogste drie minuten aan), dat aan een hoge snelheid wordt uitgevoerd en dat in hoge mate interoperabel is met andere vervoersmodi.

De kantelbaktechnologie is in volle opmars bij de aankopen van nieuw rollend materieel door SBB/CFF. De commerciële snelheid neemt daardoor toe, terwijl de kosteneffectiviteit niet achteruitgaat. Onderzoek wijst uit dat de tevredenheid van klanten over dit type van treinen groot is.

Inzake automatische beveiligingssystemen heeft Zwitserland evenzeer als andere landen met grote complexiteit te kampen door het feit dat de systemen geleidelijk en in verschillende tijdvakken tot stand zijn gekomen. Verschillende beveiligingssystemen worden momenteel door SBB/CFF gebruikt of zullen in de toekomst worden gebruikt: Integra-Signum, ZUB, ERTMS niveau 1 (voor tragere lijnen, volledig uit te rollen tegen 2017) en ERTMS niveau 2 (voor lijnen die een snelheid van hoger dan 160 kilometer per uur halen). ERTMS (European Rail Traffic Management System) is het standaardbeveiligingssysteem in Europa en bestaat uit twee onderdelen:

- ETCS (European Train Control System) zorgt voor een controle van de snelheid of de voorbijrijdingen van rode seinen. ETCS niveau 1 zorgt voor een beperkte snelheidscontrole, met ETCS niveau 2 is een permanente snelheidscontrole mogelijk;
- GSM-R (GSM for Railways) is een infrastructuurnetwerk van mobiele telefonie, dat efficiënte communicatie met treinbestuurders mogelijk maakt.

Ondanks het feit dat de belangrijkste Zwitserse spoorwegoperator actief is in een land dat geen lidstaat van de Europese Unie is, opteert SBB/CFF voor het Europese ERTMS-systeem om zo optimale interoperabiliteit en veiligheid voor alle gebruikers te waarborgen. Een meer gedetailleerde analyse toont aan dat ERTMS in vergelijking met Signum en ZUB de volgende voordelen oplevert:

- de vermindering op termijn van het aantal systemen (doordat voor internationale lijnen ERTMS in elk geval noodzakelijk wordt);

- een intrinsieke verbetering van de beveiliging (door het meer geautomatiseerde karakter ervan);
- een grotere beschikbaarheid van actieve monitoring (waardoor er minder defecten zullen zijn);
- geen toename van de bestaande onderhoudskosten.

In de overgangperiode wordt een belangrijke financiële en logistieke inspanning geleverd, maar op middellange en lange termijn geniet ERTMS op alle vlakken de voorkeur.

c) Voorstelling met betrekking tot interoperabiliteit tussen nationale en Europese standaardsignalisatiesystemen

De heren Michel Van Lieffringhe, voorzitter van het ETCS-comité van UNIFE, de federatie van Europese werkgeversorganisaties, en François Lacôte, een van de grondleggers van de Franse TGV, gaven nadere toelichting over de mogelijkheden en moeilijkheden op het vlak van beveiliging bij de totstandbrenging van interoperabiliteit tussen treinen.

De eerste stappen naar automatische beveiliging van spoorvervoer werden reeds meer dan vijftig jaar geleden gezet. De complexiteit van het huidige dispositief is groot: niet minder dan 23 verschillende systemen worden in Europa gebruikt. Alstom staat in voor de ontwikkeling van KVB (Frankrijk), TBL (België), ATB (Nederland), SCMT (Italië) en ERTMS. De snelle ontplooiing van ERTMS in verschillende landen is een feit: volgens de huidige planning zullen binnen afzienbare tijd 3385 treinen met ERTMS zijn uitgerust.

De spreker ging verder in op enkele concrete ERTMS-ontplooiingen, in het bijzonder twee trajecten die recent in België werden gerealiseerd: enerzijds het traject tussen Luik en de grens met Duitsland, anderzijds het traject tussen Antwerpen en de grens met Nederland.

De grootste uitdaging, de waarborging van de interoperabiliteit bij internationale lijnen, is ook een succes geworden. Verder heeft een evaluatie uitgewezen dat de punctualiteit van en de klantentevredenheid over treinen die met ERTMS-technologie zijn uitgerust groot is.

Woensdag 24 maart 2010

Deze dag werd gewijd aan de uitwisseling van ideeën in het Zwitserse parlement. De delegatie ging in gesprek met zeven volksvertegenwoordigers uit de commissie Vervoer en Telecommunicatie van het Zwitserse parlement en met de heer Pierre-André Meyrat, leidinggevend ambtenaar in het Zwitserse federale ministerie van verkeer met bevoegdheid voor de financiering van de infrastructuur.

De heer Germanier, voorzitter van de commissie, wees op de prioriteit die in Zwitserland al lang wordt gegeven aan de ontwikkeling van het spoorvervoer. Dat blijkt niet alleen uit beleidsbeslissingen van de overheden, maar ook uit de resultaten van referenda: in Zwitserland heeft de bevolking zich al vaak over onderwerpen van mobiliteit en infrastructuur uitgesproken en telkens werd een twistpunt in het voordeel van openbaar vervoer en tegen de aantasting van de openbare ruimte door autowegen beslecht. In één geval (referendum over de bescherming van de Alpiene regio's tegen transitverkeer) werd een beslissing van het parlement zelfs ongedaan gemaakt door een beslissing van de bevolking.

De aandacht voor spoorvervoer in Zwitserland gaat ver in de tijd terug: de eerste grote infrastructuurprojecten dateren reeds uit de 19de eeuw. Zwitserland is geen lidstaat van de Europese Unie, maar onderschrijft volledig de noodzaak van maximale interoperabiliteit van internationale spoorlijnen en goede afspraken met andere landen. Om de Zwitserse trajecten te kunnen verbinden met internationale hogesnelheidslijnen, heeft de Zwitserse overheid zelfs investeringen in het buitenland betaald.

In de relaties met de reizigers wordt systematisch geopteerd voor een integrale benadering van het openbaar vervoer:

- de nationale spoorwegmaatschappijen en de andere vervoersbedrijven stemmen hun aanbod op elkaar af, in functie van de noden van de klanten;
- reizigers kunnen één ticket of abonnement kopen, dat ze kunnen gebruiken voor alle vormen van openbaar vervoer van om het even welke maatschappij.

Zwitserland ontwikkelt momenteel een visie voor de toekomst van de spoorwegen in de volgende 20 jaar ("Rail 2030"), wat bijkomende investeringen ten belope van 12 tot 21 miljard Zwitserse frank zal vergen. De investeringen, waarvan de omvang mede wordt verklaard door de bijzondere topografie van het land, zullen worden gefinancierd vanuit het fonds voor de grote infrastructuur van het openbaar vervoer.

De heer Pierre-André Meyrat toonde met cijfergegevens aan dat de spoorwegen als vervoermodus nergens populairder zijn dan in Zwitserland: per inwoner werden in 2008 2422 treinkilometers afgelegd (in België is dat slechts 1000 kilometer), wat het resultaat is van een voluntaristisch beleid van de verschillende overheden ter bevordering van het openbaar vervoer. 8 tot 9 percent van de federale begroting wordt besteed aan openbaar vervoer.

De overheidsfinanciering van het openbaar vervoer verloopt via drie sporen:

- Vanuit de lopende federale begroting worden de volgende uitgaven gefinancierd:
 - het onderhoud van de infrastructuur: daarvoor worden middelen toegekend aan SBB/CFF, maar ook aan de private spoorwegmaatschappijen;
 - de aanpassing van de infrastructuur ten behoeve van personen met een verminderde mobiliteit;
 - de door de kantons gevraagde vervoerprestaties: de kantons betalen daarvoor aan de centrale overheid een geïndividualiseerde bijdrage die in een jaarlijkse procedure wordt vastgesteld, in functie van de lengte van de betrokken lijnen en het aantal private spoorwegmaatschappijen op hun grondgebied (de diensten van privémaatschappijen kosten meer dan investeringen van de openbare spoorwegmaatschappij). In globo betalen de federale overheid en de kantons elk ongeveer de helft van een operationeel jaarbedrag van 800 miljoen euro;
 - de vergoeding voor de bevordering van het gecombineerd vervoer;
- Het Fonds voor de grote infrastructuur van het openbaar vervoer (FTP-fonds) staat in voor de financiering van de uitbreiding van het spoorweginfrastructuurnetwerk. Het in 1998 opgerichte Fonds, dat zelf niet over rechtspersoonlijkheid beschikt, put uit drie financieringsbronnen: een heffing op vrachtwagenverkeer, een belasting op brandstoffen en 0,1 % van de BTW-opbrengsten in Zwitserland. Het moet de vernieuwing van de infrastructuur realiseren door middel van vier grote projecten:
 - de verwezenlijking van de Lötschberg- en Gothardtunnels op spoorlijnen doorheen de Alpen;
 - Rail 2000 (algemeen plan voor een verbetering van het aanbod);
 - de beperking van de geluidshinder door een verbetering van de remsystemen van goederenwagens en door de plaatsing van geluidswerende schermen;
 - de aansluiting van de Zwitserse spoorweginfrastructuur op de hogesnelheidslijnen in de buurlanden (op het eigen grondgebied wordt niet voor hogesnelheidslijnen geopteerd: door de beperkte omvang van het grondgebied zou de tijdwinst niet in verhouding staan tot de vereiste investeringen);

- Een algemeen infrastructuurfonds dient vooral voor de financiering van de weginfrastructuur, maar investeert ook een kleiner bedrag in een verbetering van het agglomeratieverkeer door middel van de uitbouw van spoorweginfrastructuur.

De heer Meyrat behandelde ook de problematiek van de liberalisering van het spoorvervoer. Concurrentie in de spoorwegsector is in Zwitserland op het eerste gezicht een realiteit: naast de openbare spoorwegoperator SBB/CFF zijn 30 tot 40 private spoorwegmaatschappijen actief op het Zwitserse grondgebied. De vrijmaking van de markt is zeker een succes in het domein van het goederenvervoer: de competitiviteit is gestegen en de verdeling tussen vervoersmodi gaat steeds meer in de richting van spoorverkeer. In het personenvervoer is er de facto echter geen liberalisering:

- o Voor trajecten op lange afstand is er een monopoliesituatie, waarbij SBB/CFF over concessies beschikt. Er bestaat een beperkte wettelijke basis om die concessies in een mededingingsprocedure toe te wijzen, maar de mogelijkheden blijven beperkt en er is geen wil bij de bevolking om dit echt te realiseren. Wel worden nieuwe beheersinstrumenten ontwikkeld om de organisatie van dit type van vervoer efficiënter te maken;
- o Wat de kortere trajecten en agglomeratieverkeer betreft, is er een evolutie naar een toewijzing van concessies voor lokaal busvervoer door middel van een mededingingsprocedure; voor spoorvervoer bestaan daar echter geen concrete plannen voor. Zwitserland voert ter zake dus een ander beleid dan de Europese Unie.

Donderdag 25 maart 2010

De delegatie nam in Bern de trein naar Brussel-Zuid.