

Brussel, 5 januari 2018

Significante daling van het aantal seinvoorbijrijdingen op het spoor in 2017

Vermindering van aantal treinen die door rood reden met 39,5% ten opzichte van 2016

In 2017 reden er, op een totaal van ongeveer 1,3 miljoen treinen op de hoofdsporen, 55 treinen door een rood licht. Dit is een significante daling (-39,5%) ten opzichte van 2016 toen er 91 seinvoorbijrijdingen waren.

Analyse van de seinvoorbijrijdingen op de hoofdsporen

Elke dag rijden er gemiddeld 3.600 reizigerstreinen en 400 goederentreinen op de hoofdsporen van het Belgische netwerk. **Op een jaartotaal van +/- 1,3 miljoen treinen waren er vorig jaar 55 seinvoorbijrijdingen, dit zijn er 36 minder dan in 2016. Dit is een daling met 39,5%.**

- Reizigerstreinen : 24 seinvoorbijrijdingen in 2017 tegenover 50 in 2016
- Goederentreinen : 13 seinvoorbijrijdingen in 2017 tegenover 19 in 2016
- Werktreinen : 18 seinvoorbijrijdingen in 2017 tegenover 22 in 2016

Een seinvoorbijrijding leidt zeker niet systematisch tot een gevaarlijke situatie. Er is geen risico wanneer de trein het "1ste potentieel gevaarlijk punt" (zoals de kruising met een ander spoor) dat volgt op het sein niet bereikt. Vorig jaar werd het **1ste potentieel gevaarlijk punt** in 19 van de 55 seinvoorbijrijdingen bereikt, ofwel in 34,5% van de seinvoorbijrijdingen (tegenover 46% in 2016).

Voor de bijsporen stellen we een lichte stijging vast van het aantal seinvoorbijrijdingen: 72 in 2017 tegenover 65 in 2016. Het risiconiveau in de bijsporen is veel beperkter want het betreft treinen die aan lage snelheid rijden (20 tot 40 km/u) en het zijn ritten die zonder reizigers gebeuren.

Verdere uitrol van ETCS : een prioriteit

Deze bemoedigende resultaten passen in een progressieve verhoging van de veiligheid op het Belgische spoorwegnet dat vandaag hoofdzakelijk gebaseerd is op de verdere uitrol van het ETCS-programma. **ETCS (European Train Control System) biedt de hoogste garantie voor de veiligheid want dit systeem bewaakt permanent de snelheid van een trein en komt tussen wanneer de toegelaten snelheid wordt overschreden.**

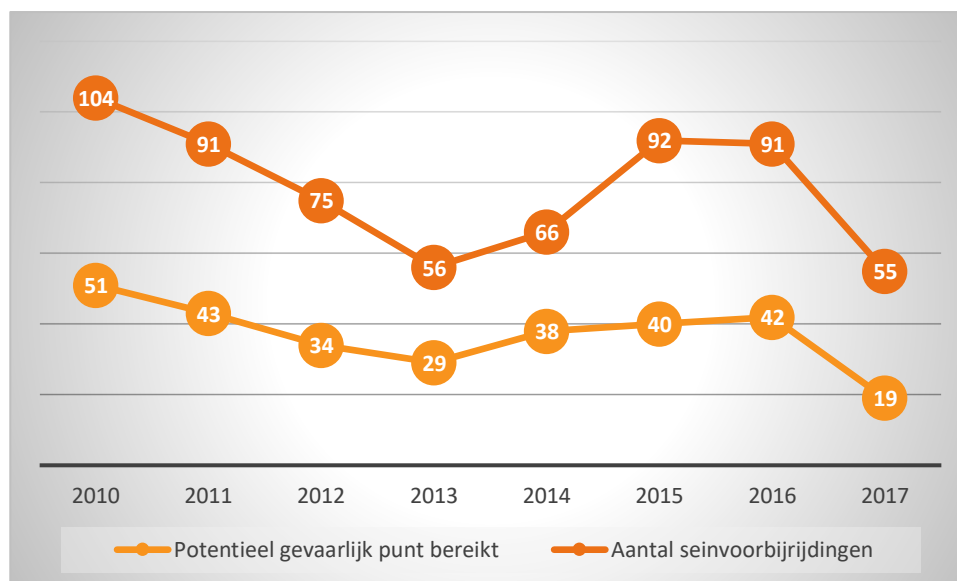
Momenteel beschikt ongeveer 22% of 1.463 km van de hoofdsporen over ETCS en dit maakt van Infrabel een van de leiders in Europa voor wat ETCS betreft. Het doel van Infrabel is en blijft om tegen eind 2022 de volledige spoorinfrastructuur uit te rusten met ETCS. ETCS komt bovenop de installatie van het automatisch stopsysteem TBL1+ dat eind 2015 door Infrabel op het Belgische netwerk werd gerealiseerd.

Vervolg van het globale actieplan

De factoren die verbonden zijn aan de seinvoorbijrijdingen zijn divers. Als belangrijkste oorzaken stellen we **menselijke factoren** vast zoals afleiding of een verkeerde inschatting van de situatie door de treinbestuurder of de seinhuisbediende.

Daarom neemt Infrabel, samen met de volledige spoorwegsector, **al meerdere jaren verschillende maatregelen voor een verdere verbetering van de werkomgeving.** In 2017 werden er sensibiliseringsacties en opleidingsdagen met uitwisselingen van ervaringen georganiseerd. Die acties worden voortgezet in 2018. Dit jaar zal ook een geautomatiseerd systeem, dat toelaat dat een treinbestuurder makkelijker het betrokken seinhuispersoneel kan bereiken, operationeel zijn. Dit zal verlopen via GSM-R (het digitale communicatie-netwerk voor de spoorwegen).

Overzicht van seinvoorbijrijdingen op hoofdsporen tijdens periode 2010 – 2017



Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwegennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen. De onderneming stelt vandaag zo'n 10.600 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1,1 miljard euro (2016).