

Infrabel is verplicht om het treinverkeer op bepaalde spoorlijnen te onderbreken wegens nieuwe veiligheidseisen

Sinds 22 mei moet Infrabel voldoen aan nieuwe bepalingen van DVIS (de Belgische autoriteit voor de spoorveiligheid). Voortaan mag het personeel niet meer werken met zwaar werfmaterieel in de buurt van een spoor dat in dienst is. Om onderhouds- en vernieuwingswerken te kunnen uitvoeren, heeft Infrabel geen andere keuze dan het treinverkeer op bepaalde spoorlijnen volledig te onderbreken. De eerste gevolgen hiervan zijn dit weekend voelbaar in de regio Doornik.

Verbod om zwaar werfmaterieel te gebruiken in de buurt van een spoor in dienst

Om de 5 jaar is Infrabel, de Belgische spoorinfrastructuur- en netwerkbeheerder, wettelijk verplicht om zijn veiligheidscertificaat bij DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen) aan te vragen. Dit document omvat de aanvaarding van een aantal eisen die de spoorveiligheid garanderen.

18 mei laatstleden werd Infrabel officieel geïnformeerd over de beslissing van DVIS om dit veiligheidscertificaat – geldig van 22 mei 2018 tot 21 mei 2023 – te verlenen. DVIS koppelde hier echter verschillende voorwaarden aan vast die heel wat beperkingen inhouden en ingaan vanaf 22 mei.

Tot nu toe mochten de werken met zwaar werfmaterieel worden uitgevoerd op een spoor dat buiten dienst is terwijl de treinen op het naastliggende spoor konden rijden; de doortocht van een trein werd toegestaan na een contact tussen het seinhuis en een Infrabel-bediende die op het terrein aanwezig was en verzekerde dat het spoor vrij was. **De Belgische autoriteit voor de spoorveiligheid verbiedt voortaan de toepassing van deze procedure “S460”.**

Als gevolg hiervan legt DVIS Infrabel voortaan op om de sporen volledig buiten dienst te nemen tijdens werken waarbij er een potentieel risico is op indringing door zwaar werfmaterieel in het spoor in dienst.

Zware gevolgen vanaf dit weekend in Doornik

Infrabel volgt deze beslissing van DVIS en zal zijn procedures aanpassen voor de toekomstige organisatie van zijn werven. Maar deze verplichting treedt zonder enige overgangperiode in werking en zal een grote impact hebben op de werven op het Belgische spoorwegnet, zowel voor de onderhouds- als de vernieuwingswerken.

De eerste belangrijke gevolgen van deze nieuwe bepalingen zullen dit weekend voelbaar zijn door de vernieuwing van 3 wissels aan de uitrit “Zuid” van het station Doornik. Deze werf, die al lang vooraf is gepland, omvatte de onderbreking van 2 van de 4 toegangssporen aan het station: een spoor van de lijn Doornik – Brussel (lijn 94) en een ander spoor van de lijn Doornik – Bergen (lijn 78). Wegens het verbod van de procedure “S460” moet Infrabel de spoorlijn richting Bergen volledig buiten dienst stellen. Ongeveer 80 treinen kunnen hierdoor vertraging oplopen en/of geschrapt worden. Gezien de korte tijdsspanne is het onmogelijk om alternatieven in te zetten.

Op andere spoorlijnen heeft Infrabel besloten om ’s nachts (wanneer het treinverkeer volledig is onderbroken) langer te werken om de noodzakelijke werven goed te kunnen uitvoeren. Hierdoor zijn de laatste treinen ’s avonds en de eerste treinen ’s ochtends geschrapt.

In **Wallonië** is er momenteel impact op volgende baanvakken: ‘Marloie – Rochefort’ en ‘Libramont – Aarlen’ op de lijn 162 Namen – Aarlen, ‘Ans - Luik-Guillemins’ op de lijn 36 Luik – Brussel en ‘Bergen – Jurbise’ op de lijn 96 Bergen – Brussel. Wat **Vlaanderen** betreft, is de impact momenteel beperkt en secundair als gevolg van de werken in Wallonië. Er wordt een trein van Geraardsbergen via Aat naar Bergen beperkt tot Jurbise.

NMBS doet er alles aan om **alternatieven voor de reizigers** te vinden, maar vraagt haar klanten om zich te informeren vooraleer een rit te plannen in de betrokken zones. Infrabel en NMBS werken hand in hand om de toekomstige hinder te bepalen en eventuele maatregelen te nemen om zo de hinder door deze werken voor de reizigers te beperken.

Infrabel moet de beslissing van DVIS toepassen maar vreest de verstrekkende gevolgen die deze nieuwe bepalingen zullen hebben zoals:

- onmogelijkheid om onderhouds- en herstellingstaken uit te voeren die kunnen leiden tot een buitendienststelling van bepaalde sporen/baanvakken;
- achteruitgang van de stiptheid bij annulatie van onderhoudswerken (die een snelheidsvermindering op het betrokken spoor opleggen);
- financieel verlies wanneer voorziene investeringswerken niet kunnen plaatsvinden;
- technische werkloosheid van de betrokken ploegen (intern of onderaannemers)