

Brussel, 23 oktober 2018

Het Belgische spoorwegnet is in “herfst- en wintermodus” Infrabel zet zijn werktreinen in om de sporen te reinigen

In de herfst is er minder adhesie en grip op de sporen en dit wordt versterkt door de achtergebleven resten van de vallende bladeren. Zoals elk jaar zet Infrabel daarom speciale reinigingstreinen in. Twee van die werktreinen spuiten voortaan automatisch een mengeling van gel en zandkorrels op de sporen om zo meer grip te krijgen: een zeer efficiënte maatregel. Deze techniek zorgde vorig jaar voor een vermindering van het aantal minuten vertraging voor de reizigerstreinen. Dit is een van de vele preventieve maatregelen om de gevolgen van de weersomstandigheden in de herfst en winter op de stiptheid van het treinverkeer te beperken.

Doel is meer grip met Sandite treinen

Adhesieverlies is een van de fenomenen die een grote impact heeft op het treinverkeer. Dit komt voor in de herfst door een gebrek aan grip van de stalen wielen op de stalen spoorstaven en wordt versterkt wanneer de sporen glad zijn door regen, ijs en het sap van vallende bladeren. Het gevolg is een gladde film op de sporen en dit komt voornamelijk voor in bosrijke gebieden en op plaatsen met veel hellingen.

Sinds midden oktober zet Infrabel dan ook speciale reinigingstreinen in. Zo zijn er sinds dit jaar twee Sandite treinen die een **mengeling van gel met zandkorrels en minuscule roestvaststalen korreltjes (= “Sandite”)** aanbrengen op de spoorstaven in de zone net voor en achter de stopplaatsen. Op die plaatsen is er veel grip nodig bij het remmen en optrekken van de treinen. Deze techniek heeft zijn efficiëntie bewezen. Vorige winter was hierdoor het aantal minuten vertraging voor reizigerstreinen het laagste van de voorbije 3 jaren. Daarom heeft Infrabel beslist om deze maatregel in 2018 uit te breiden.

Sinds de herfst van 2016 rijdt er al **een Sandite trein** op de spoorlijnen van Brussel naar Denderleeuw via Ternat én van Brussel naar Dendermonde. In 2017 kwam daar de spoorlijn Halle - Vilvoorde bij en dit jaar wordt hij ook ingezet op de spoorlijn van Brussel naar Nijvel. Deze trein rijdt elke dag 200 km.

Vanaf dit jaar is er ook een **tweede Sandite trein** in gebruik die dagelijks 175 km aflegt. Die zal eveneens twee keer per dag op weekdagen, telkens voor de ochtend- en avondspits, rijden tussen Leuven, Ottignies, Namen en Ciney.

Een bijkomende nieuwigheid dit jaar is dat beide Sandite treinen **automatisch op basis van GPS-coördinaten** de Sandite aanbrengen, waardoor een operator die het systeem bedient niet meer nodig is.

Nog andere reinigingstreinen en terreinacties in de herfst

Infrabel zet 's nachts in de provincies Namen en Luxemburg (tussen Ciney en Athus) nog een **andere reinigingstrein** in. Die bevochtigt tijdens zijn traject eerst de spoorstaven om ze meteen daarna te reinigen. Dit gebeurt door te remmen waardoor de bladresten van de sporen schuren. In Limburg (tussen Zonhoven en Leopoldsburg) rijdt er ook **een reinigingstrein** die water aan hoge druk op de spoorstaven spuit om zo de bladresten te verwijderen.

Bovendien hebben de technische ploegen **de spoorwegbermen langs het spoor gesnoeid**. Een nauwe samenwerking met de spoorondernemingen laat ook toe om **verschillende preventieve maatregelen** te nemen zoals de mobilisatie van hulplocomotieven (voornamelijk op spoorlijnen met steile hellingen) of de sensibilisering van de treinbestuurders om hun rijgedrag wat aan te passen.

Controles op het terrein en voorbereidingen in de onderhoudscentra

Vanaf 1 oktober is er al een verhoogde waakzaamheid en krijgen de verschillende diensten binnen Infrabel meerdere keren per dag vooruitzichten van het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI). De **gerichte weerrapporten** bevatten gedetailleerde regionale info en waarschuwen ons voor die klimatologische fenomenen die het meest het treinverkeer kunnen verstoren: bladval, vochtigheid, wind, vorst, ijs en

sneeuw. In functie van die weersvoorspellingen kunnen de technische ploegen de nodige preventieve maatregelen genomen.

Via **gerichte infrastructuurinspecties** kunnen ze de eventuele kwetsbare punten van de spoorstaven en bovenleiding opsporen want die kunnen in geval van grote temperatuurschommelingen mogelijk breken. In de weken voorafgaand aan 1 oktober hebben de terreinploegen ook de goede werking van de verwarmingsinstallaties van onze wissels op de hoofdsporen gecontroleerd. Die **wisselverwarming** dient om te voorkomen dat sneeuw en ijzels de wissels blokkeert. De bediening verloopt automatisch vanuit de seinhuizen en is bovendien energiebesparend want de werking is afgestemd op de temperatuurmetingen.

Daarnaast werden, verspreid over heel het land, onze **Logistieke Centra Infrastructuur bevoorraad** met voldoende strooizout, zand en antivries producten. Vanuit die strategische onderhoudscentra gebeurt het onderhoud en de modernisering van de spoorinfrastructuur, maar gebeuren ook de interventies van onze technische ploegen op het terrein.

Ontijzeling van bovenleiding en mobilisatie van sneeuwploegen in de winter

Een grote vijand tijdens de winter is de ijsvorming op de bovenleiding. Dit verstoort de voeding van de elektrische treinen waardoor sommige treinen kunnen stilvallen. Daarom organiseert Infrabel **speciale treinritten die de ijzel van de bovenleiding schrapen**, onder andere in de regio's rond Luik en Luxemburg maar ook in Brussel (namelijk de hogesnelheidslijn naar Frankrijk).

Een andere uitdaging voor ons spoornet is de hevige sneeuwval in combinatie met intense wind. Dan is de wisselverwarming niet meer toereikend, maar kan Infrabel wel rekenen op **de mobilisatie van zijn sneeuwploegen**. Tientallen ploegen staan via een wachtsysteem in heel België paraat om vanuit de onderhoudscentra ter plaatse te gaan om sneeuw te ruimen aan sporen, wissels, overwegen en op de perrons. In real time doen zij, 24/24 en in weer en wind, alles om de lokale problemen zo snel mogelijk op de lossen.

Samen Koning Winter bestrijden ten dienste van onze klanten

In tegenstelling tot wat men in sommige buurlanden doet, werd in België het treinverkeer tot nu toe nog nooit stilgelegd als gevolg van slechte of extreme weersomstandigheden. Het is wel mogelijk dat in overleg met de spooroperatoren wordt beslist om **de snelheid op bepaalde spoorlijnen tijdelijk te verlagen of om de treindienst aan te passen** om op die manier altijd de veiligheid te garanderen.

Dankzij de gezamenlijke en permanente inzet van vele duizenden medewerkers kan Infrabel de ongeveer 4.000 dagelijkse treinen op ons stervorming spoornet ook tijdens de herfst- en winterperiode veilig en vlot laten rijden. Een **kwalitatieve dienstverlening voor al onze klanten** (de spooroperatoren maar ook de havens, luchthavens, terminals en 200 industriële ondernemingen die zijn aangesloten op ons netwerk) én voor de ruim 800.000 dagelijkse reizigers vormt hierbij het centrale uitgangspunt.

