

Vonnis Buizingen van 3 december 2019 zet functionering van het spoornet op de helling: Infrabel ziet geen andere mogelijkheid dan hoger beroep aan te tekenen

BRUSSEL, 20 december 2019 – 15 februari 2010 zal voor altijd in het geheugen van alle Belgen gegrift staan. Voor de slachtoffers, hun familieleden en het spoorpersoneel van ons land is de dag van de treinramp een van de zwartste dagen uit hun leven. Het vonnis van 3 december van de politierechtbank kan uiteraard het onuitwisbare leed nooit wegnemen, maar had wel een belangrijke stap kunnen zijn die iedereen kon helpen om, na een pijnlijke juridische procedure, de bladzijde om te slaan.

Na een grondige analyse van deze gerechtelijke beslissing stelt Infrabel evenwel vast dat de motivatie van het vonnis het functioneren van het spoornet op de helling zet. Hierdoor wordt het voor Infrabel quasi onmogelijk om zijn verplichtingen van openbare dienst en zijn opdracht als infrastructuurbeheerder te blijven uitoefenen. Zo zouden er bijvoorbeeld, om dit vonnis te kunnen uitvoeren, nog slechts 400 treinen per dag door de Brusselse Noord-Zuidverbinding kunnen rijden, in plaats van 1.200 vandaag.

Alle betrokkenen verlangen er terecht naar om deze pijnlijke bladzijde te kunnen omslaan, maar Infrabel ziet geen andere mogelijkheid dan in hoger beroep te gaan om de normale en veilige uitoefening van zijn opdrachten van openbare dienst voor zijn klanten te blijven garanderen.

Infrabel wil geenszins zijn verantwoordelijkheid ontlopen en het betekent ook niet dat we geen respect zouden hebben voor de slachtoffers. Via deze beroepsprocedure vraagt Infrabel beoordeeld te worden op het criterium van een normaal voorzichtige en toegewijde spoorinfrastructuurbeheerder.

Bovendien wenst Infrabel te benadrukken dat de beroepsprocedure geen enkel gevolg heeft voor de schadevergoedingen van de slachtoffers.

Kruisende treinen

De rechtbank heeft vastgesteld dat Infrabel, sinds het ongeval in Buizingen, de aanbevelingen over de veiligheid op het Belgische spoornet geformuleerd door de Commissie Spoorveiligheid, heeft uitgevoerd. Het is de vaste wil van Infrabel om de veiligheid op het spoornet voortdurend te verhogen.

In haar vonnis verklaarde de rechtbank echter dat *"de beslissing om de treinen te kruisen rampzalig bleek: doel van deze beslissing was de vertraging van 10 minuten van trein E1707 in te halen."* De *"keuze om de doorstroming boven de veiligheid te stellen is onaanvaardbaar."* *"Aangezien INFRABEL de beslissing om de treinen te kruisen, had aanvaard, had het de betreffende wissels in*

beschermingsstand moeten plaatsen om te anticiperen op een eventuele en mogelijke menselijke fout.

Indien we zouden berusten in het vonnis, zou dit betekenen dat we de wissels op 80% van ons spoornet in beschermingsstand moeten plaatsen. Om dit overal toe te passen, zouden we het spoornet volledig moeten hertekenen en het treinverkeer helemaal herorganiseren, met alle gevolgen van dien voor de spooklanten en de mobiliteit in België.

Zo heeft Infrabel de gevolgen van het vonnis voor de infrastructuur in twee spoorroosters ingeschat. In het spoorrooster van Halle zouden de nodige spoorbruggen gebouwd moeten worden. Deze werken zouden minstens 10 jaar duren, en gedurende al die tijd zouden we, om het vonnis te kunnen naleven, het treinverkeer in het spoorrooster met ongeveer 60% moeten verminderen.

Voor het spoorrooster in Brussel zou de capaciteit met ongeveer 65% afnemen. Een trein op drie die vandaag over het Belgische net rijdt, moet door dat spoorrooster: dit betekent dat het hele treinverkeer in ons land anders georganiseerd zou moeten worden. Volgende treinen zouden niet meer vanuit Brussel kunnen rijden: de hogesnelheidstreinen, Thalys, Eurostar, de piekuurtreinen en treinen naar Dendermonde, Bergen, Doornik en Namen. Hierdoor zouden er dagelijks slechts 400 treinen door de Noord-Zuidverbinding kunnen rijden, in plaats van 1.200 vandaag.

Als Infrabel geen hoger beroep zou aantekenen, zouden deze gevolgen vanaf 2 januari om 16.00u van toepassing worden.

Foutieve informatie over de bevoegdheden van Infrabel en het TBL1+-systeem

Alleen noodremsystemen (TBL1+) of permanente snelheidscontrolesystemen (ETCS), die sinds 2008 worden uitgerold, beperken de risico's in geval van een seinvoorbijrijding en bij kruisingen, met dien verstande dat het nulrisico niet bestaat.

Tot slot stelt de rechtbank vast dat ***“het TBL1+ -baken vlakbij het sein HE.1 geen automatische remming mogelijk maakte maar wel GSM-radiocontact met de bestuurder. “De (NMBS) heeft getalmd om TBL1+ in al haar rollend materieel te installeren en (Infrabel) heeft de NMBS hier nooit op aangesproken om ervoor te zorgen dat het TBL1+-systeem op de sporen effect zou hebben”.***

Deze bewering klopt niet: het TBL1+ -baken maakte het wel degelijk mogelijk de trein met een noodstop tot stilstand te brengen. Dit is net de functie van dergelijke bakens in het spoor. Bovendien laat de rechtbank in haar redenering doorschemeren dat Infrabel bevoegd zou zijn om de uitrusting van elke trein op het spoornet te controleren, maar Infrabel heeft die bevoegdheid niet.

Infrabel betreurt deze nieuwe beroepsprocedure en begrijpt dat dit zwaar zal vallen voor de slachtoffers en hun familieleden. Met een dergelijke motivatie van het vonnis van 3 december moet Infrabel echter zijn verantwoordelijkheid opnemen om de toekomst van het spoornet en de dienstverlening voor de reizigers te verzekeren.