

## **ADVIES 18/03**

# **STIPTHEID VAN DE REIZIGERSTREINEN VAN DE BINNENLANDSE DIENST EN BEHEERSING VAN INCIDENTEN**

## **SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN**

### **1. Inleiding**

Een hoog stiptheidsniveau voor de reizigerstreinen van de binnenlandse dienst vereist:

- Een robuust vervoersplan. De uitvoering van het treinverkeer volgens de dienstregeling en de stiptheid hiervan zijn daar de essentiële kenmerken van. De robuustheid van een vervoersplan hangt af van tal van factoren zoals: het ontwerp van de dienstregelingen, de organisatie van de treindienst, de configuratie van het spoorwegnet, de stations en lijnen, de organisatie van onderhouds- en vernieuwingswerken aan de spoorweginfrastructuur, het real time beheer van het verkeer;
- De beheersing van (het risico op) incidenten. Dit houdt in: preventie, beheer en opgedane ervaring.

In 2010 werkten de NMBS en Infrabel een gemeenschappelijk “Actieplan Stiptheid” uit. Ondanks de positieve effecten van de vele acties daalde de stiptheid van de reizigerstreinen in 2016 en 2017 opnieuw, na een verbetering in 2014 en 2015. Bovendien duren de gevolgen van een incident gemiddeld vaak langer en is de cumulatieve vertraging groter. De hoofdreden hiervoor is dat geen of onvoldoende rekening wordt gehouden met verscheidende fundamentele factoren die moeten bijdragen tot de robuustheid van het vervoersplan en dat ze niet het voorwerp uitmaken van doelgerichte en overlegde acties tussen de NMBS en Infrabel. Bovendien hebben gebeurtenissen buiten het spoorwegsysteem almaar negatievere gevolgen voor de stiptheid van de treinen.

## **2. Belangrijkste aanbevelingen**

Deze aanbevelingen staan niet los van elkaar. Ze interageren met elkaar en de realisatie ervan zal ze wederzijds versterken.

### **2.1. Omkeertijd van de treinen in het eindstation en aflossing van het rijdend personeel**

Hoewel vertraagde en afgeschafte treinen als gevolg van onvoldoende omkeertijden in het eindstation en een gebrekkige aflossing van het rijdend personeel weinig voorkomen op de meeste verbindingen, zijn er toch gevallen waarin die terugkerend voorkomen. Het Comité beveelt de NMBS aan om:

- Een systematisch onderzoek uit te voeren van de vertraagde en afgeschafte treinen als gevolg van zulke oorzaken;
- Naar oplossingen te zoeken voor terugkerende gevallen. In de veronderstelling dat op korte termijn geen bevredigende oplossingen kunnen worden gevonden, o.a. binnen de beurtregelingen van het rijdend personeel en het rollend materieel, moeten wijzigingen van het vervoersplan worden overwogen.

### **2.2. Configuratie van het spoorwegnet, de stations en lijnen**

De configuratie van het spoorwegnet, de stations en lijnen is een doorslaggevende factor voor de robuustheid van het vervoersplan. Dit moet een vlot verkeer onder normale omstandigheden verzekeren, maar ook, in geval van incidenten, verdere vertragingen of afgeschafte treinen vermijden of beperken als gevolg van verstopte stations en lijnen.

Om het huidige vervoersplan robuuster te maken, beveelt het Comité Infrabel en de NMBS aan om in onderling overleg normen vast te leggen waarin voor elke as van het net het volgende wordt vastgelegd:

- De afstand tussen de groepen wissels om van het ene naar het andere spoor te gaan, de afstand tussen seinen in volle baan;
- Het aantal, de plaats en de lengte van de zijsporen;
- De configuratie van de roosters van de knooppuntstations en de grote tussenstations, het aantal perron- en uitwijksporen.

Vervolgens moeten deze normen zo snel mogelijk worden toegepast.

Het Comité beveelt ook aan:

- Dat de NMBS en andere spoorwegmaatschappijen Infrabel op de hoogte brengen van hun voorgestelde vervoersplannen voor 2025-2035;

- Dat Infrabel de configuratie van het spoorwegnet (met omleidingsreiswegen) uitwerkt om de robuustheid van de voorgestelde vervoersplannen te verzekeren, dat het de nodige investeringen en de planning hiervan bepaalt.

### **2.3. Organisatie van de onderhouds- en vernieuwingswerken aan de infrastructuur**

Het Comité begrijpt dat de vernieuwingswerken en, in zekere mate, de onderhoudswerken niet zonder gevolg blijven voor de treindienst. Maar om de hinder hiervan voor de reizigers tot het minimum te beperken, beveelt het aan:

- Dat Infrabel de uitvoering van vernieuwings- en moderniseringswerken zodanig plant dat deze zo snel mogelijk klaar zijn, dat het niet meer dan 2 werven tegelijk op eenzelfde as voorziet en dat het geen dienst op enkelspoor organiseert over meer dan 6 à 8 kilometer;
- Dat Infrabel en de NMBS nauwer samenwerken in verband met de planning van werken en de daaruit voortvloeiende wijzigingen van de dienstregeling, door in het bijzonder te letten op de robuustheid van de gewijzigde dienstregelingen.

### **2.4. Beheersing van “kleine” vertragingen**

Bij de opmaak van de dienstregelingen worden buffers opgenomen in de reistijden, om “kleine” vertragingen op te vangen die te wijten zijn aan kleine incidenten of tijdelijke snelheidsbeperkingen. Maar een verhoging van deze buffers met als enige doel de problemen in verband met robuustheid op te lossen heeft vaak perverse gevolgen: ze leidt tot een daling van de capaciteit van het net en houdt het risico op minder nauwkeurige operatoren in die de notie van “op de minuut rijden” uit het oog verliezen.

Het Comité beveelt de NMBS en Infrabel aan om o.a. in het kader van de volgende aanpassingen van het vervoersplan:

- Op bepaalde assen een specifieke dienstregeling te voorzien tijdens piekuren van maandag tot vrijdag, waarbij niet het basisrooster voor gecadanceerde treinen wordt overgenomen dat de rest van de dag, geldt;
- Sommige piekurtreinen die momenteel de Noord-Zuid verbinding in Brussel bedienen, afleiden naar de oostelijke en westelijke ringlijnen (lijnen 26 en 28) waar de stations ook een goede aansluiting bieden op het stadsvervoer en meer bepaald de metro te Brussel-Schuman, Mérode, Brussel-West en Simonis;
- Lijnen 26 en 28 voorzien van zijsporen met een perron en uitwijksporen, meer bepaald in Schaarbeek-Josaphat/Evere en Brussel-West.

## **2.5. Bijsturingsscenario's en lijnkennis van de treinbestuurders in geval van verkeersonderbrekingen in een station of op een baanvak**

Het uitwerken van bijsturingsscenario's is onontbeerlijk om zich voor te bereiden op sterk verstoorde situaties die niet te voorzien zijn maar wel vastgesteld worden, zoals de onbereikbaarheid van een groot station en de onderbreking van de dienst op een belangrijk baanvak gedurende enkele uren of dagen. De toepassing van zulke scenario's impliceert meestal het gebruik van omleidingsreiwegen. Een van de voorwaarden om omleidingsreiwegen te organiseren is de lijnkennis van de treinbestuurders. Volgens de huidige wetgeving moet iedere treinbestuurder in het bezit te zijn van een of meer bevoegdheidsbewijzen die de infrastructuur aangeeft waar hij gemachtigd is te rijden.

In dit kader beveelt het Comité aan om:

- Indien mogelijk, voor elke spoorwegverbinding een omleidingsreiweg te bepalen en, in voorkomend geval, de realisatie van nieuwe verbindingen of vertakkingen te overwegen waarmee sommige van deze reiwegen kunnen worden ingekort of "kop-staartbewegingen" van omgeleide treinen kunnen worden vermeden;
- Deze omleidingsreiwegen op te nemen in de lijnkennis van alle betrokken treinbestuurders;
- Indien een vertakking of baanvak op een omleidingsreiweg niet in het bevoegdheidsbewijs van de treinbestuurder wordt vermeld, de mogelijkheid te onderzoeken of hij zonder loods op deze vertakking of dit baanvak mag rijden, mits een (vast te leggen) maximumsnelheid wordt nageleefd en op voorwaarde dat de weersomstandigheden een goede zichtbaarheid garanderen (geen mist of sterke sneeuwval).

## **2.6. Externe gebeurtenissen: maatschappelijke feiten**

Bommelingen, de ontdekking van verdachte pakketten, persoonsaanrijdingen, de aanwezigheid van spoorlopers (mensen die onbevoegd op of langs het spoor lopen), branden en gaslekken in de buurt van spoorlijnen, enz. hebben een steeds grotere impact op de stiptheid van treinen.

### **a) Maatschappelijke feiten met tussenkomst van de hulpdiensten en de politie**

Het Comité beveelt Infrabel en de NMBS aan om:

- De hulpdiensten, de politiediensten en het parket te sensibiliseren rond de gevolgen van een verkeersonderbreking en de duur hiervan (in het bijzonder voor de reizigers) en rond de noodzaak om de sporen die niet getroffen werden door het incident, onmiddellijk vrij te geven;

- Met de politiediensten, de hulpdiensten en het parket de samenwerkings- en communicatieprincipes voor dergelijke incidenten overeen te komen, zodat elke partij zijn taken kan uitoefenen met het oog op een snelle hervatting van de treindiensten. De beslissingen in verband met de beperking of onderbreking van het verkeer en de (gedeeltelijke) ontruiming van een station, moeten in onderling overleg worden genomen door het ROC (Railways Operations Center van de NMBS en Infrabel) enerzijds en de hulpdiensten, de politiediensten en het parket anderzijds, op basis van objectieve en bewijskrachtige elementen;
- Een keer per semester met de hulpdiensten, de politiediensten en het parket een debriefing organiseren over het beheer van de belangrijkste incidenten/ongevallen en aanbevelingen formuleren om de normale toestand sneller te kunnen herstellen.

*b) Onbevoegde personen op en langs het spoor*

In december 2017 werden de exploitatieprocedures aangepast voor gevallen waarin de aanwezigheid van indringers in of nabij de sporen wordt vastgesteld. Doel van deze aanpassingen is een beter beheer van dergelijke incidenten in functie van de omstandigheden en zodoende een vermindering van het aantal vertragingen. Het Comité wenst op de hoogte worden gebracht van hun impact op de stiptheid en van de opgedane ervaring.

### **3. Andere vaststellingen en aanbevelingen**

Dit advies bevat ook aanbevelingen in de volgende domeinen:

- Evacuatie van treinen in nood;
- Externe gebeurtenissen te wijten aan weersomstandigheden;
- Stipheidsstatistieken;
- Risicobeheer;
- Institutionele ontwikkelingen van het spoorweglandschap;
- Kost van niet-stiptheid;
- Impact van de organisatie van infrastructuurwerken op de totale kosten van het spoorwegsysteem (NMBS + Infrabel);
- Vertrekprocedure voor de reizigerstreinen;
- Opgedane ervaring;
- Stroomtekort.