Contributed by Correspondent
dinsdag, 16 februari 2010 - Last Updated dinsdag, 16 februari 2010



Twee maanden geleden schreef een correspondent naar aanleiding van de sociale onrust over het NMBS-goederenverkeer dat Europa zich beter zou bezig houden met het stimuleren van het (goederen)verkeer dan met het liberaliseren van het spoorverkeer. Met het dramatisch treinongeval in Halle wordt dit bevestigd: Europa heeft getalmd met het op poten zetten van een uniform Europees veiligheidssysteem (ETCS).

Omdat deze eenvormige technische normen te lang op zich lieten wachten, heeft Infrabel te laat zelf een eigen veiligheidsysteem uitgewerkt (TBL 1). Bovendien heeft Infrabel ervoor gekozen om de prioriteit te leggen bij het centraliseren van de seinhuizen omdat dit meer personeelsbesparingen oplevert, eerder dan zo snel mogelijk realiseren op het ganse spoornet van het veiliger remsysteem bij het voorbijrijden van een rood sein.

De NMBS volgt helaas dezelfde logica. De internationale Thalystreinen zijn uitgerust met de moderne seinontvangstinstallatie, maar slechts 30 binnenlandse treinen werken met TBL 1. Naar aanleiding van de sanering bij het goederenverkeer heeft ceo Descheemaecker al duidelijk gemaakt waar het hem om gaat: treinbestuurders moeten ervoor opdraaien dat goederentreinen aan 'marktconforme prijzen' rijden. Hen wordt een onaanvaardbare flexibiliteit aan dienstprestaties opgedrongen met oa. onvoorziene verlengingen van hun treinritten; overnachting onderweg tussen twee prestaties enz.

Correspondent