

## Na de zaterdagvoorstelling nog iets drinken?

### Neem de auto

**De jongste weken lazen we in de pers talrijke enthousiaste reacties over de voorzichtige terugkeer van de nachttrein Brussel – Wenen, die vanaf januari tweemaal per week rijdt. Voor binnenlandse nachttreinen, bijvoorbeeld voor mensen die graag een stapje in de wereld zetten zonder tot 's ochtends door te gaan of werknemers die midden in de nacht een shift op de luchthaven beginnen, lijkt er intussen veel minder animo. Sterker nog, het wordt binnenkort zelfs zo goed als onmogelijk om na middernacht nog een trein te laten vertrekken.**

In de Netverklaring 2020 van Infrabel, het referentiedocument voor alle spoorwegondernemingen die op het Belgische net willen rijden, werd in alle discretie een zogenaamd nationaal werkvenster ingevoerd: “een geprogrammeerde capaciteitsbeperking, die tijdens een verkeersvrije periode is voorbehouden aan Infrabel om werken uit te voeren.” De reële impact wordt verder verduidelijkt: “De toegekende capaciteit is voorbehouden aan Infrabel op zondag tussen 01.00u. en 05.00u., ongeacht de gebruikintensiteit van de lijn, en dit voor het volledige net; het (werkvenster) wordt toegepast volgens het principe van een totale lijnonderbreking”.

Dit klinkt bijzonder cryptisch en technisch – wellicht was dat ook de bedoeling – maar eigenlijk is het heel eenvoudig: in de nacht van zaterdag op zondag gaat het spoornet tussen 01.00u. en 05.00u. dicht en kan er binnenkort geen enkele reizigers- of goederentrein meer rijden. De NMBS zal haar treinen die normaal gezien op zaterdagnacht hun eindpunt bereiken na 01.00u. of die op zondag in de vroege ochtend voor 05.00u. vertrekken volledig of gedeeltelijk moeten schrappen. Op zaterdag geldt dat onder meer voor de laatste IC Eupen – Oostende, Oostende – Luik, Antwerpen – Brussel en Antwerpen – Kortrijk; op zondag betekent dit een streep door de eerste treinen vanuit Brussel en Antwerpen naar Brussels Airport of de eerste IC van de kust naar het binnenland. Ook andere late of vroege ritten waaraan nog een lege rit van of naar een depot is gekoppeld, komen wellicht in gevaar.

Alle dagen van de week of in het weekend een volwaardig nachtnet invoeren met een basisdienst tussen de grootste steden, zoals bv. in Nederland tussen Rotterdam en Utrecht via Schiphol en Amsterdam, wordt op die manier onmogelijk. Reizigers maar ook de culturele sector pleiten reeds jaren voor latere treinen uit steden als Antwerpen, Brussel of Gent. Latere ritten waren zelfs voorzien in de bijlage bij de Overeenkomst van 4 april 2003 tussen de Federale Overheid en de drie gewesten voor de verwezenlijking van het voorstadsnet rond Brussel, met een weekendamplitude van 06u. tot 2u. Ook dat wordt door deze eenzijdige beslissing van Infrabel onmogelijk. Wie op zaterdag na een concert of operavoorstelling nog graag iets wil gaan drinken, zal in de toekomst dus met de auto moeten gaan: de wereld op zijn kop.

De ingenieurs en boekhouders van Infrabel hebben duidelijk lak aan het gestegen bewustzijn op het gebied van verkeersveiligheid. Mocht het Agentschap Wegen en Verkeer een vergelijkbaar voorstel doen om de snelwegen op zaterdagnacht te sluiten, zou er in politieke kringen ongetwijfeld een storm van protest opsteken. Bij het spoor lijkt men dat normaal te vinden. Dat is het nochtans niet. De meeste hoofdlijnen waarop vandaag late en vroege treinen rijden, zijn dubbel- of zelfs viersporig. Op die routes is het dus perfect mogelijk om nachtelijk onderhoud uit te voeren zonder al het verkeer stil te leggen.

Wellicht heeft Infrabel de bevoegde minister, de FOD en de NMBS formeel wel in kennis gesteld van zijn plannen voor een wekelijkse sluiting van het spoornet maar is de impact van die beslissing voor het reizigersverkeer niet helemaal doorgedrongen. Dat is helaas tekenend voor het zwakke spoorbeleid in ons land. Voor ons is een permanente sluiting van het spoornet op zaterdagnacht buitensporig en onverdedigbaar. TreinTramBus eist dan ook dat Infrabel en de bevoegde minister deze maatregel definitief intrekken en voor onderhoudswerkzaamheden een meer reizigersgerichte oplossing zoeken.

*Stefan Stynen, voorzitter*



Om twee uur 's nachts de trein nemen? Geen probleem in Den Haag!

*Foto Treinreiziger.nl*