

De visie van een man op het terrein

Diverse oorzaken voor vertragingen en schrappingen van treinen

Als het over de veelvuldige treinvertragingen gaat, verwijzen de woordvoerders van NMBS en Infrabel nogal gemakkelijk naar het materieel dat technisch in een te slechte staat zou verkeren en naar de vertraging bij de levering van nieuw materieel. Maar zijn dit de enige en echte redenen? Er is zeker nog een hele rits andere oorzaken. Elk van de hieronder beschreven punten draagt z'n steentje bij wanneer het over vertragingen gaat.

Machteloze verkeersleiders

De invoering van de volautomatische EBP (automatische blokposten) heeft er toe geleid dat verkeersleiders veel minder eigen initiatief durven, mogen of willen nemen. Gevolg hiervan is dat elke geplande trein op zijn uur en rijpad en in de juiste volgorde dient te verschijnen. Wanneer echter een trein met een zekere (duurdere) prioriteit vertraging heeft, wordt al de rest veelal 'opgehouden' en dient men derhalve te wachten tot de prioritaire trein voorbij is. Vertragingen tot tien minuten en zelfs meer zijn hier geen uitzondering.

Op deze manier worden vertragingen gecreëerd die in een aantal gevallen resulteren in afschaffingen van het laatste gedeelte van de rit, zowel in de ene als de andere richting, om zo verdere vertragingen te voorkomen. Een bekend voorbeeld hiervan is de IC Antwerpen – Oostende: afschaffingen vanaf Sint-Niklaas of Berchem in de ene richting en vanaf Brugge in de andere richting.

Overweeg daarbij dat het toegepaste systeem om vertragingen te berekenen een totaal fout beeld geeft van de werkelijkheid. Een afgeschafte rit wordt niet beschouwd als een vertraging, ook al moet de reiziger in sommige gevallen 15, 30, 60 minuten of nog langer wachten om de reis te kunnen voorzetten. Met andere woorden, het maakt niet uit waar een reis onderbroken en afgeschafte wordt, op dat moment heeft de NMBS telkens een grote

groep van 100% ontevreden reizigers. Het aantal afgeschafte treinen kende in 2023 een ongekende piek: 46.086 gevallen en dus ook evenveel keren 100% ontevreden reizigers.

Gecomplieerde dienstroosters

In tegenstelling tot wat vele mensen denken is het rollend personeel (treinbestuurders en treinbegeleiders) lang niet de hele werkdag aanwezig op dezelfde lijn, noch in dezelfde trein. De IC Brussels Airport – Kortrijk – Oostende krijgt zo soms nog een nieuwe equipe voor de laatste 25 km vanaf Brugge. Dat personeel stapt dan over van een trein uit Gent, die dan hopelijk op tijd

is. Het veranderen van trein wordt gedaan om uiteenlopende redenen en om zo maximaal gebruik te maken van de voorhanden zijnde werkuren van het betrokken personeel over het hele land.

Rollend personeel stapt dus over van de ene trein op de andere en lang niet altijd in het begin- of eindstation van de rit. Opgelopen vertragingen zetten zich zo soms voort op andere lijnen en diensten.

Haperende technologie en gebrek aan materieelkennis

Moderne treinen hebben veel elektronica aan boord. Het nieuwste materieel is zelfs quasi volledig computergestuurd. Als de treinbestuurder te snel wil opstarten, leidt dat tot computerproblemen, die enkel door een complete herstart op te lossen zijn. Dit kost tijd, gemakkelijk tussen de acht en vijftien minuten. Als zoiets gebeurt wanneer een bestuurder van rijrichting verandert, is het niet verwonderlijk



Loopt de trein nog meer vertraging op dan rijdt hij vaak maar tot Brugge.

Foto Rudy De Ceunynck

dat er kostbare minuten verloren gaan. Ook een storing in de ET-CS-informatica kan soms een complete herstart noodzakelijk maken.

Alhoewel er stilaan afscheid wordt genomen van het oudere materieel, moeten de bestuurders, vooral in de grotere depots, toch nog een tiental verschillende tractievoertuigen kennen. Nu de NMBS de laatste jaren zoveel nieuwe bestuurders heeft aangeworven, zou het niet verbazen dat die door gebrek aan tijd voor de juiste doorgedreven opleiding – ze dienen zo snel mogelijk operationeel te zijn – en soms ook door een gebrek aan technische voorkennis, (nog) niet bij machte zijn om kleine of iets grotere uitdagingen ter plaatse op te lossen.

Treinbegeleiding

Het ernstig tekort aan beschikbaar treinbegeleiders (m/v/x) kent verschillende oorzaken. Vaak is het effectieve kader weliswaar volledig, maar moeten de collega's de diensten van afwezig (ouder-schapsverlof, ziekte) opvangen. Soms lopen de tekorten op tot 15% en meer. Als er in een depot maar voor tien treinen bemanningen zijn, kunnen er geen twaalf rijden. Deze tekorten had de NMBS al in 2017-2018 kunnen voorspellen, maar toen had ze er geen oren naar. De bijkomende rekrutering is te laat begonnen.

Een gevolg van minder beschikbare treinbegeleiders maakt dat er iedere dag meerdere treinen afgeschafte worden en de nog voorhanden zijnde treinbegeleiders nog meer prestaties moeten doen dan in de arbeidsreglementering voorzien. De NMBS belooft aan betrokkenen dat ze die dagen dan 'later' zouden kunnen opnemen, maar ook daar komt vooralsnog weinig van terecht. De werkdruk bij het personeel is dus hoog.

De treinbegeleiders worden ook vaker geconfronteerd met gefrustreerde reizigers en zwartrijders die verbaal en fysiek agressief worden. Wordt dit sociale fenomeen gevoed door de afbraak van het hele spoorstelsel? Er zijn immers minder en minder loketten en bemande stations, graffiti en vandalisme blijven problematisch, en *last but not least*: er heerst een gevoel van straffeloosheid bij de voorvallen van agressie en zwartrijden.

De NMBS draagt hierbij samen met de erkende organisaties (vakbonden) zelf een zeer grote verantwoordelijkheid. Ondanks allerlei toezeggingen en beloften in de voorbije jaren blijft de toestand op het terrein prangend bij gebrek aan daadkracht. Resultaat van dit alles: nog meer personeel afwezig. Kortom, een neerwaartse spiraal waarbij vakantie nemen nog minder vanzelfsprekend wordt en de NMBS en de politici toch eens ernstig moeten nadenken hoe ze deze problematiek zullen aanpakken.

Materieel

Naast de eerder beschreven defecten, zijn er ook nog typische tractiegerelateerde problemen. Bij de locomotieven zijn dat motoren, luchtcompressoren en pantografen die het laten afweten of koppelingen en elektrische verbindingen tussen rijtuig en locomotief die het niet doen. Bij motorstellen zijn het geregeld de deuren of koppe-

IC	Vertret	IC	
16:51	Rijst niet	Lokeren	524
16:55	Aan perron	Sint-Niklaas	528
17:00	Aan perron	Noordvleteren	51
17:04	IC	Nijvel via Mechelen, Vilvoorde, Brussel	51
17:04	IC	Oostende via Sint-Niklaas, Gent St-P, Brugge	51
17:04	IC	Brussel-Zuid via Mechelen, Vilvoorde	51
17:04	Aan perron	Hemont via Lier, Herentals	519
17:12	IC	Puurs	51
17:17	IC	Hasselt via Lier	51
17:17	IC	Brussel-Zuid via Rix Airport	524
17:19	IC	Dendermonde via Sint-Niklaas, Lokeren	524
17:19	IC	Charleroi-Central via Mechelen, Brussel, Eigenbrakel	51
17:24	Aan perron	Mol via Mortsel, Lier, Herentals	519
17:34	IC	Amsterdam C	51
17:34	IC	Leuven via Lier, Aarschot	51
17:34	IC	Paris-Midi	51
17:36	IC	Aarschot via Mortsel, Lier	51
17:37	Rijst niet	Poperinge via Sint-Niklaas, Gent St-P, Kortrijk	51
17:37	IC	Brussel-Zuid via Mechelen, Vilvoorde	51

Een heel gewone dag in Antwerpen-Centraal

Foto Rudy De Ceunynck

lingen die voor problemen zorgen. Deze pannes komen nogal eens voor bij de eerste opstart van de dag en leiden dan tot vertragingen en afschaffingen.

Spoorlopers en 'persoonsongevallen'

Spoorlopers, mensen die een kortere weg van punt A naar punt B nemen en daarbij over of langs de sporen lopen, zijn ook een bekende bron van vertragingen. Een treinbestuurder kan nu eenmaal niet weten wat de bedoelingen van deze mensen zijn en moet zich aan de reglementering houden, die zegt dat hij een alarm moet geven, moet vertragen of zelfs het verkeer moet onderbreken. Zo'n punt geeft dan vertragingen in beide richtingen tot het alarm wordt opgeheven.

Naast dagelijkse 'bijna'-persoonsaanrijdingen, is er gemiddeld om de twee à drie dagen een echte zelfdoding op het spoor. Het is bijzonder pijnlijk te moeten vaststellen dat in een welvarend land als België dagelijks zoveel mensen uit het leven willen stappen. Alle betrokken actoren komen na zo'n incident in actie waarbij met de nodige discretie en respect de sporen terug worden vrijgemaakt. Onnodig te vertellen dat bij zo'n gebeuren de betrokken sporen gemakkelijk tot vier uren lang versperd blijven. Naast het drama voor de nabestaanden van het slachtoffer en alle hinder en vertragingen voor de reizigers, heeft dit ook gevolgen voor het betrokken personeel. Voor de treinbestuurder is dit een traumatische ervaring, die vaak nog een hele tijd op het netvlies gebrand blijft. Een paar dagen werkonbekwaamheid zijn ook hier weer een nodig en logisch gevolg.

Vertragingen kunnen dus veel oorzaken hebben. Zijn al deze factoren te vermijden? Sommige wel, andere niet echt. Alleen een goede planning van de diensten en personeel, zeer goed onderhouden materieel en personeel dat tot in de puntjes is opgeleid, alsook het drastisch terugdringen van elke vorm van agressie, kunnen een groot deel van de vertragingen voorkomen. Andere factoren zoals spoorlopers en persoonsongevallen zijn moeilijker onder controle te krijgen en liggen buiten de directe verantwoordelijkheid van de NMBS.

Theo Rombouts

De auteur is gepensioneerd treinbestuurder.