



Meer dan ooit blijft de spoorwegsector ondernemers

grote kansen bieden

In deze nog steeds woelige periode wil Benoît Gilson, gedelegeerd bestuurder van Infrabel, de spoorwegondernemers geruststellen over de toekomst. Er wordt stevig geïnvesteerd en er zijn veel projecten op til, gedreven door de politieke wil om de 'modal shift' te realiseren, zowel voor passagiers als voor vracht.

Deze dynamiek zal in 2022 zorgen voor de aanwerving van bijna 1000 nieuwe krachten, alsook voor meer opleidingsmogelijkheden, onder meer dankzij de gloednieuwe Infrabel Academy. Ook de veiligheid werd niet vergeten, met een nieuw programma om samen stap voor stap een nog veiligere werkomgeving uit te bouwen voor het personeel van Infrabel, voor zijn aannemers en onderaannemers, en voor hun werknemers.

Wat zijn de huidige en geplande investeringsprojecten van Infrabel voor het spoor in 2022 en 2023? Onze leden lijken momenteel een aanzienlijke daling van het aantal aanbestedingen te zien.

Benoît Gilson: In de periode 2022-2024 zal Infrabel ongeveer 2,497 miljard euro investeren in veiligheid, stiptheid en capaciteit. Bovenop

dit bedrag heeft de federale regering twee uitzonderlijke enveloppes gemobiliseerd, die integraal deel uitmaken van het Belgische en Europese herstelplan (RRF), voor een totaalbedrag van 357 miljoen euro ten voordele van de klanten van Infrabel. De Europese middelen zullen hoofdzakelijk worden gebruikt om de noodzakelijke modernisering van het netwerk voort te zetten, om zo het goederenvervoer per spoor prioritair te ondersteunen. Gezien het gemengde karakter van het Belgische netwerk zullen deze investeringen ook grotendeels bevorderlijk zijn voor de passagiers in het hele land als gevolg van de transregionale verkeersstromen.

Wat het Belgische plan betreft, zal een groot deel worden geïnvesteerd in de ondersteuning van het goederenvervoer per spoor. De rest zal worden geïnvesteerd in As 3 (de lijn Brussel-Luxemburg) en de lijn

Gent-Brugge. Ik ben dan ook zeer verheugd over de kansen die voor spoorwegondernemers op korte termijn zullen ontstaan. Bovendien onderhandelt Infrabel momenteel over een ambitieus investeringsplan dat zal lopen tot 2032 en dat ons moet toelaten om de weg van een vrijwillige *modal shift* in België verder te bewandelen. Deze investeringen zullen ook de bouwsector en de economie in het algemeen ten goede komen. Zoals uit een recente studie van Deloitte blijkt, genereert één geïnvesteerde euro in Infrabel bijna drie euro voor de nationale economie.

De Covid-vergoeding die in 2020 tussen uw diensten en de Unie is overeengekomen, levert nog steeds bepaalde praktische problemen op wat de betaling ervan betreft. Kunt u het standpunt van Infrabel in dit verhaal toelichten?

In feite gaat het om een maatregel voor contracten die in maart 2020 liepen en waarbij geen rekening kon worden gehouden met eventuele extra kosten die door Covid werden gegenereerd (kosten voor persoon-



lijke bescherming en extra vervoerskosten). Concreet hebben wij prijsnormen vastgesteld en hebben de betrokken ondernemingen een wijziging van hun contracten ondertekend waarin hiermee rekening wordt gehouden. Om voor deze compensatie in aanmerking te komen, moesten de contractanten bewijzen dat zij inderdaad extra kosten hadden gemaakt. Indien Infrabel deze vergoeding betaalt zonder onweerlegbaar bewijs, zou dit immers kunnen worden beschouwd als staatssteun of als een belemmering van de vrije mededinging.

De praktijk leert ons dat het voor sommige aannemers moeilijk is om het bewijs van hun extra kosten te leveren. De samenwerking tussen de EU en Infrabel is altijd constructief geweest en gebaseerd op wederzijds vertrouwen. Ons doel is dan ook deze moeilijkheden bij de toepassing van de compensatiebetalingen snel op te lossen. In dit verband zijn contacten aan de gang tussen onze aankoopdienst en de betrokken ondernemingen.

De minister van Mobiliteit, Georges Gilkinet, omschrijft het spoorverkeer als de ruggengraat van onze mobiliteit, vandaag en morgen. De spoorwegen worden ook vaak beschreven als een van de sleutelementen om tot een duurzamere en groenere samenleving te komen. Is het huidige netwerk hiervoor toereikend genoeg?

Het spoorverkeer is ontegensprekelijk een belangrijke troef en staat centraal op de weg naar een duurzamer en groener mobiliteitssysteem. In dat opzicht is een van de prioriteiten van Infrabel, zoals beschreven in zijn strategisch plan 'Go!', de ontwikkeling van het netwerk om

tegenoet te komen aan de ambities van de *modal shift* en om tegelijk de knelpunten te verminderen. Infrabel bestudeert daarom, in samenwerking met de spoorwegoperatoren, de verschillende mogelijke hefboomen om de capaciteit te verhogen en deze knelpunten weg te werken: aanpassing van de vervoersplannen, van de systemen (seininrichting, rollend materieel ...), van de operationele processen en de aanpassing/aanleg van nieuwe infrastructuur.

Gefeliciteerd met de opening van de Infrabel Academy vorig jaar. Welke rol zal dit opleidingscentrum de komende jaren spelen?

Bedankt. Infrabel Academy is een project dat werd opgestart door mijn voorganger, Luc Lallemand. Ik ben erg trots dat ik het heb mogen verderzetten en dat ik getuige was van de start van de eerste 'spoor school' in ons land. Infrabel Academy zal niet minder dan driehonderd verschillende opleidingen en cursussen aanbieden die leiden tot een veertigtal beroepen. Daartoe behoren bijvoorbeeld spoorleggers, verkeersleiders (in de seinhuisjes), lassers, bovenleidingspecialisten en andere gespecialiseerde technici. Er wordt ook speciale aandacht besteed aan zogenaamde zachte vaardigheden, zoals leiderschapstraining. Het hoofddoel is de studenten zoveel mogelijk op een praktische manier op te leiden. De academie legt daarom ook de nadruk op geïntegreerde oefeningen. Dit betekent dat werknemers met verschillende functies tijdens hun opleiding moeten samenwerken en gemeenschappelijke taken moeten uitvoeren. Op die manier krijgen zij een beter inzicht in elkaars werk. In België biedt het onderwijs vele mogelijkheden om een technisch leerplan te volgen. Momenteel be-

staat er echter geen specifieke opleiding voor de spoorwegindustrie op middelbaar of hoger onderwijsniveau. Wie bij Infrabel wil werken en wil bijdragen tot duurzame mobiliteit, moet dus intern opgeleid worden. Dit opleidingsaanbod is bijzonder belangrijk gezien de aanwervingsuitdaging waarmee Infrabel wordt geconfronteerd. De doelstelling is ambitieus: 929 aanwervingen voor het jaar 2022 om onder andere de werknemers die met pensioen gaan te compenseren.

Onlangs heeft de UASW in samenwerking met Infrabel een affiche gemaakt waarin wordt gewezen op het gevaar van werken met ballast. Welke huidige en toekomstige veiligheidsinitiatieven zijn volgens u noodzakelijk?

Een van de meest recente voorbeelden van onze zeer goede samenwerking op het gebied van veiligheid van de werknemers is de realisatie van een affiche om de mensen te herinneren aan de beschermende maatregelen die bij het werken met ballast vereist zijn. Veiligheid is prioriteit bij Infrabel en door samen te werken kunnen we een maximale veiligheid garanderen voor de mensen die op of in de buurt van de sporen werken. Er bestaan reeds een aantal initiatieven, zoals werkgroepen die verschillende keren per jaar bijeenkomen, het organiseren van voorlichtings- en opleidingsessies, en het maken en verspreiden van bewustmakingsvideo's.

Infrabel zal uiteraard blijven investeren in de veiligheid van het personeel. Daarom lanceerden we ook het programma SAFER-W, gericht op de bescherming van de mensen in het werkgebied en op de vraag of trainen al dan niet door het werkgebied mogen rijden. Infrabel werkt aan verschillende soorten oplossingen op dit vlak: beschermingssystemen, waarschuwingssystemen, systemen om de efficiëntie te verbeteren en ondersteuningssystemen. Onze missie met dit programma is om samen, stap voor stap, te bouwen aan een nog veiligere werkomgeving voor het personeel van Infrabel, zijn aannemers en onderaannemers, en hun werknemers! ■