



Jochen Bultinck leidt de spoorwegwerken in tijden van crisis

Als essentiële en cruciale sector zijn de Belgische spoorwegen blijven voortwerken tijdens de coronacrisis. Hun 'sterke armen', Infrabel & Tuc Rail, hebben ook hun activiteiten verdergezet wat betreft essentiële werven en onderhoud. Een bravourestukje rekening houdend met de crisis die zich bij het begin van de lockdown heeft meester gemaakt van de bouwsector. Toch bleven de Unie van Aannemers van Spoorwegwerken (Uasw) en Infrabel permanent met elkaar in verbinding staan ten behoeve van de gebruikers en de werknemers. Jochen Bultinck, de nieuwe COO van Infrabel, blikt terug op deze zware periode en schetst al enkele pistes voor de toekomst ...

De coronacrisis heeft talrijke werven geblokkeerd en uitgesteld. Kunnen die 'verloren' werken dit jaar opnieuw worden ingepland?

De periode die we hebben meegemaakt was voor iedereen heel zwaar. We hebben nog maar net een resem weken van onzekerheid achter de rug. De spoorwegdienst werd echter volledig gehandhaafd als 'essentiële en cruciale' sector. Dit was een bravourestukje dat niet gemakkelijk was bij het begin van de crisis, want er was een zodanige paniek, voor bepaalde aspecten en in het begin van de crisis, die het land had overmeesterd - ik verwijs naar de werven die in de week van 16 maart op enkele uren tijd leegliepen. Ik ben dan ook trots op onze spoorwegarbeiders. En ik wil alle personeelsleden van Infrabel en van Tuc Rail bedanken die tijdens de storm zijn blijven doorgaan.

Op de dringende en cruciale werven werd het werk nooit onderbroken. Met de Unie van Aannemers van Spoorwegwerken (Uasw) kon er snel een omkaderingsprotocol worden ingevoerd. Vanaf half april hebben onze studie-bureaus zich vervolgens opnieuw gebogen over de op korte en middellange termijn te voorziene werven. In sommige dossiers moest ik het enthousiasme van sommige medewerkers die snel opnieuw wilden beginnen, zelfs intomen. Het uitwerken van een pragmatische, veilige aanpak voor ons personeel, onze aannemers, reizigers en stakeholders stond voorop. De motivatie bij Tuc Rail en Infrabel om onze rol inzake onderhoud en ontwikkeling van het spoorwegnetwerk te kunnen opnemen was groot. Er mag inderdaad niet vergeten worden dat de spoorwegwerven een rechtstreekse impact hebben op de treindienst. Voor veel van onze medeburgers is dit de enige manier om belangrijke verplaatsingen te doen zoals naar het werk gaan of familie



Jochen Bultinck, COO van Infrabel

te bezoeken. Een werf wordt niet zomaar even vlug op touw gezet. Er wordt eerst een grondige analyse gedaan van haar impact op het netwerk en er wordt in alternatief vervoer voorzien. In de meeste gevallen worden onze werven ruim twaalf maanden op voorhand voorbereid. Voor werken met grote impact zelfs meerdere jaren!

Ik heb er nu goede hoop op dat een groot deel van de werven die gepland waren tijdens de periode van de crisis nog dit jaar opnieuw zullen kunnen worden gepland. Al onze diensten zijn daartoe in de weer, rekening houdend met de geldende gezondheidsregels.

“Een werf wordt niet zomaar even vlug op touw gezet. Er wordt eerst een grondige analyse gedaan van haar impact op het netwerk en er wordt in alternatief vervoer voorzien. In de meeste gevallen worden onze werven ruim twaalf maanden op voorhand voorbereid. Voor werken met grote impact zelfs meerdere jaren!”

De regels van ‘social distancing’ kunnen niet altijd gemakkelijk worden nageleefd op een spoorwegwerf (bv. voor werken aan de bovenleiding). Bijkomende sanitaire beschermingsmaatregelen zullen dus noodzakelijk zijn?

Of het nu tijdens het hoogtepunt van de crisis is of sinds de aankondiging van de gezondheidsmaatregelen ter versoepeling van de lockdown, Infrabel’s standpunt blijft hetzelfde. Wij geven voorrang aan de gezondheid en de veiligheid van onze medewerkers op de werf. Van de aannemers verwachten wij dezelfde verantwoordelijke houding en ik veroorloof me om eraan toe te voegen: zonder enige uitzondering. Onze diensten zullen daar in het bijzonder op toezien. Fiches inzake gezondheidspreventie en *distancing* werden opgesteld en overgemaakt aan de aannemers. Wij eisen dat deze strikt worden gevolgd. Ik ben geen grote fan van werfboetes, behalve natuurlijk wanneer ze gerechtvaardigd zijn, en dat is hier het geval. Ik reken op de verantwoordelijkheid van eenieder want er zal geen enkele uitzondering zijn. De Uasw heeft zich overigens duidelijk geschaard achter deze visie tijdens onze laatste ontmoetingen.

De aannemers van de Uasw werden geconfronteerd met de onmogelijkheid om de werven verder uit te voeren wegens de coronacrisis, die wordt beschouwd als een geval van overmacht - behalve voor de dringende interventies. Deze situatie zal gevolgen hebben voor de timing/deadlines. Zal Infrabel rekening houden met deze uitzonderlijke situatie?

Er zal altijd een individuele analyse per werf moeten gebeuren. Geen sprake van dat de crisis zou worden gebruikt om bijval te krijgen van Infrabel voor moeilijkheden of problemen die al vóór de crisis bestonden. Niettemin denk ik ook dat ik heel duidelijk ben geweest ten aanzien van de vertegenwoordigers van de Unie. We zitten allemaal in een uitzonderlijke situatie, het is allemaal samen dat we erin zullen slagen om ons eruit te krijgen. Een grote meerderheid van de werven moest worden stilgelegd tijdens de crisis. Ik zal niet terugkomen op de bijzondere redenen die hebben geleid tot de onderbreking van deze werven maar ik denk dat er op het terrein snel begrip was voor de moeilijkheden van eenieder. Vandaag willen wij inhalen wat kan worden



ingehaald. Wij zullen rekening houden met de gevolgen van de crisis voor de aannemers met inachtneming van de richtlijnen van de overheid.

Meer algemeen en naar de toekomst toe, zal de crisis gevolgen hebben voor de herschikking van de werven? Zullen de investeringen in de spoorweginfrastructuur ter discussie worden gesteld?

Ik heb geen glazen bol maar in de media zie ik duidelijk de wil van de Europese leiders om een relanceplan voor de Europese Unie te lanceren. De investering in de belangrijkste Europese infrastructures zal daar ongetwijfeld deel van uitmaken. Op Belgisch niveau zetten wij de tot nu toe geplande programma's van de werken verder. Voor de tweede helft van 2021 zal moeten worden gewacht op die berichten van de federale overheid en van de EU. Het zou mij verwonderen dat deze negatief zouden zijn, juist integendeel. Afgezien daarvan denk ik dat we het, zeker na de crisis die we hebben meegemaakt, aan onszelf verplicht zijn om optimistisch te blijven. Dat is de enige manier om het vertrouwen te herstellen dat aan de basis zal liggen van de relance van onze economieën.

Samen met uw diensten heeft de Unie een nomenclatuur ontwikkeld van de meerkosten verbonden aan de crisis alsook berekeningsmodaliteiten als 'guidelines' voor de aannemers en de ambtenaren. Wat vindt u hiervan?

Dit is een uitstekend initiatief en ik ga honderd procent akkoord met de doelstellingen ervan. Als een aannemer problemen heeft op een werf, kan hij die op twee manieren aanpakken: ofwel kan hij buitensporige claims indienen en hopen er de helft of een kwart van te recupereren binnen vijf of tien jaar, ofwel kan hij naar oplossingen zoeken die voor iedereen realistisch zijn, en zo zorgen voor een snellere betaling van de meerkosten. Het initiatief van de Unie gaat in die richting. Voor de rechtstreekse kosten ten gevolge van de crisis was het gemakkelijk om snel een passend compromis te vinden. Voor de onrechtstreekse kosten (verlies aan rentabiliteit, stilliggen van de werf, ...) zal dit een meer individuele oefening zijn maar de methodiek voorgesteld door de Unie zal de discussies eenvoudiger maken en zal ervoor zorgen dat er sneller tot een vergelijk wordt gekomen. ●