

| Veiligheid |

Infrabel voert automatisch stopstelsel in bij gesloten seinen

De veiligheid van het treinverkeer is voor Infrabel de allerbelangrijkste prioriteit. Daarom heeft het directiecomité beslist de seininrichting een extra impuls te geven door de seinen uit te rusten met een automatische STOP-functie.

Infrabel streeft er voortdurend naar om de veiligheid op het Belgische spoorwegnet zo optimaal mogelijk uit te bouwen. De seininrichting biedt een zo goed als absolute veiligheid. Het stoppen van een trein vóór een rood licht is momenteel echter hoofdzakelijk nog gebaseerd op de waakzaamheid van de bestuurder. Het Europees project ETCS brengt daar in de toekomst verandering in. Dat systeem zal ervoor zorgen dat treinen automatisch stoppen bij een seinoverschrijding.

TBL1+ maakt de weg vrij voor ETCS

Het directiecomité van Infrabel wil echter sneller werk maken van het verhogen van de veiligheid op het spoorwegnet. Op dit ogenblik berust de veiligheid van ons net hoofdzakelijk op twee systemen. Het systeem TBL1, dat ongeveer 13% van de 8.700 seinen van de seinen bewaakt, veroorzaakt automatisch een noodremming bij het overschrijden van een gesloten sein. Op de rest van de hoofdsporen worden de stopseinen nog beveiligd door 'krokodillen'. Die krokodillen geven via een sleepcontact een signaal door in de stuurpost. De treinbestuurder moet het signaal onmiddellijk bevestigen als bewijs dat hij het seinbeeld heeft opgemerkt.

Vanaf 2007 wordt het systeem TBL1+, een evolutie van het bestaande systeem TBL1, geleidelijk ingevoerd op het ganse net. Een rood sein voorbij rijden zal dan automatisch een noodremming uitlokken. Bovendien controleert het systeem nauwkeurig de snelheid waarmee een trein een rood sein tegemoet rijdt. Rijdt hij te snel, dan remt hij automatisch af.



De helft van het netwerk in 2009, het volledige spoorwegnet in 2012

Streefdoel is om tegen eind 2009 50% van de seinen met TBL 1+ uit te rusten. Daarmee wordt dan al 80% van het treinverkeer in ons land extra beveiligd. Tegen eind 2012 zal het volledige spoorwegnet met het systeem zijn uitgerust. Dat past volledig in de strategie van Infrabel om de veiligheid op het Belgische net progressief en permanent te verhogen.

Het project spruit voort uit een nauwe samenwerking tussen twee Infrabel-diensten. Jean-Luc Ghisbain, general manager, en zijn medewerkers van de dienst N.1 van de directie Netwerk dragen de verantwoordelijkheid voor het uittekenen van het net en bepalen dus waar het nieuwe systeem wordt aangewend. Daarnaast voeren Louis Brabant, hoofdingenieur-dienstchef en zijn ploeg I.3 van de directie Infrastructuur & Aankopen de technische studies uit voor het aanpassen en uitrusten van de installaties met de nieuwe techniek. Infrabel investeert in totaal 306 miljoen euro in dit project.

Hier & daar

ETCS op het hele Belgische spoornet

Met het invoeren van het systeem TBL 1+ doet Infrabel absoluut geen verloren investering. De TBL1+apparatuur is perfect inpasbaar en herbruikbaar in een Europees, interoperabel systeem ETCS ('European Train Control System').

Het ETCS-systeem werkt niet meer met een visuele waarneming van seinen langs de sporen maar geeft de seininformatie door op een display op de stuurtafel van de treinbestuurder. Bij snelheden van meer dan 160 km/u is de visuele waarneming van lichtseinen langs het spoor niet meer betrouwbaar. Op lijnen waar de infrastructuur het toelaat, kan dan in alle veiligheid meer dan 160 km/u gereden worden, ook bij weersomstandigheden waarbij het zicht minder is. Het systeem laat ook een doorlopende controle toe van de snelheid van de treinen en biedt vooral een volledige interoperabiliteit op Europees niveau.

Alle belangrijke Belgische spoorwegcorridors zullen tegen eind 2013 uitgerust zijn met ETCS. In 2007 komen de hogesnelheidslijnen naar Nederland en Duitsland aan de beurt. Daarna volgen de klassieke lijnen die met de hogesnelheidslijnen verbonden zijn en de belangrijke goederenassen, zoals bijvoorbeeld Antwerpen – Athus. Na 2013 wordt jaarlijks zo'n 300 km spoor met ETCS uitgerust.



Nieuw leerplan treinbegeleiding

Nadruk op praktijk en zelfstudie

Sinds kort volgt de basisopleiding van de treinbegeleiders een nieuw leerplan. Dit leerplan komt voort uit de ervaringen van de lesgevers en de talrijke evaluaties van de kandidaat-treinbegeleiders. Op basis hiervan werd de opleiding aangepast en vernieuwd.

Guido Vanmuysen ontwierp het basisconcept van het vernieuwde leerplan. Het team Opleiding Treinbegeleiding (B-RZ 11.1) onder leiding van Guillaume Boogaerts werkte het leerplan verder uit.



Wouter De Block, Nancy Audenaert en Christian Collignon, drie instructeurs van het opleidingsteam, leggen uit wat er juist veranderd is.

“De inhoud en de doelstellingen van de opleiding zijn dezelfde. Maar het didactische proces is heel anders: de nadruk ligt veel meer op de praktijk. En de kandidaat-treinbegeleiders staan voor een groot deel zelf in voor de verwerving en de verwerking van de leerstof via hun individuele trajectboek.”