



Een brandweerman breekt een van de wagons van de verongelukte trein open.



De brandweermannen dringen de brandende wagon binnen.

Rampoefening Een ernstige de tunnel van

preven-
tie



De railroute-interventiewagens kunnen zowel op de weg als op het spoor rijden. Bij een ongeval kunnen drie van die wagons telkens 8 brandweermannen in de tunnel vervoeren, zelfs in extreme omstandigheden.

De veiligheid van de tunnel in enkele cijfers...

- 500m³ water wordt dagelijks gereinigd en bewaard in 1 reservoir;
- 129 technische nissen (water, telefoon, licht, elektrische voeding);
- 3 railroute-brandweerwagens;
- 2 nooduitgangen + 2 tunneluitgangen = 4 uitgangen;
- 2 perrons doorheen de hele tunnel;
- 1 branddetectiesysteem, langs elke kant van de sporen;
- 1 noodverlichting in de hele tunnel voor in geval van brand.

Dinsdag 5 mei, 9u30: een trein ontspoord in de Tunnel van Soumagne. Er breekt brand uit... Gelukkig ging het niet om een echte ramp maar om een crisisoefening, georganiseerd door Infrabel.

De tunnel van Soumagne is de langste spoortunnel van België met twee sporen (6,5 km). Hij werd ontworpen in samenwerking met de hulpdiensten en met respect voor de erg strikte veiligheidsnormen.

De oefening werd georganiseerd door Infrabel en de provincie Luik. Binnen Infrabel werd een werkgroep van een twintigtal personen samengesteld om de oefening te realiseren, in nauwe samenwerking met het multidisciplinaire team onder leiding van de provincie.

Isabelle Degallaix werkt bij de cel *Crisiscommunicatie*, die de organisatie van de oefening bij Infrabel coördineerde.



Een deel van het organisatieteam (vlnr)
Bovenaan: Marc Mayen (Tucrail), Christophe Mélon (Arr HSL), Pierre Tourbach (Tucrail), Aurore Scutenaire (Toegang tot het Net / Exploitatieveiligheid), Isabelle Degallaix (Communicatie Infrabel), Sébastien Lecloux (Verdelers ES).
Onderaan : Emile Demoulin (Veiligheid Infrastructuur), Stéphane Floss (Afgevaardigde Traffic Control), Victor Batter (Afgevaardigde Network), Emile Artus (Manager GBI-N), Paul August (Network).

Namen ook deel aan *het avontuur*: Alexandre Cools en zijn ploeg (GBI-N Luik), Raymond Demaret (Arr HSL), Sofia Kolibos (Toegang tot het Net/ Exploitatieveiligheid), Fabrice Piragine en Michel Delooz (Verdelers ES), Christian Foguene en zijn ploeg (ICTRA), Emmanuel Bonnard, Mario Martiello, André Raway (Tucrail), Francis Pierrard (Toegang tot het Net / Projectpilotaat).

ongeval in Soumagne... geënsceeneerd

Waarom werd deze oefening georganiseerd?

“Het was de bedoeling om de coördinatie en de werking van de verschillende interventiediensten op het terrein te controleren, maar ook de goede werking van de veiligheidssystemen in de tunnel. Minstens even belangrijk was dat we zo de toekomstige homologatie van de hogesnelheidslijn wilden verzekeren (zie kader).”

Hoe is de voormiddag verlopen?

“Het scenario voor de oefening werd bewust moeilijk gemaakt voor de hulpdiensten: een reizigerstrein ontspoord in de tunnel en er breekt een brand uit in het midden van de trein. Daardoor moet de evacuatie van de passagiers langs de twee kanten van de trein (en dus van het vuur) gebeuren.

Alles was voorzien om de omstandigheden van een echte crisis te simuleren: rookontwikkelaars, een evacuatie van de passagiers (50 figuranten), een interventie van de

brandweer met twee railroute-wagens (een langs elke kant van de tunnel) (zie kader).”

Welke lessen kunnen we trekken uit deze oefening?

“De tijdspanne waarin de oefening moest worden georganiseerd en voorbereid, was erg kort. Dankzij de motivatie en de betrokkenheid van de hele ploeg, zowel bij Infrabel als bij de verschillende interventiediensten en de provincie Luik, zijn we er samen in geslaagd om alles op tijd klaar te krijgen, op zich al een groot succes.

Ook wat de oefening zelf betreft, is de balans heel positief. Bij Infrabel heeft de alarmketting erg goed gefunctioneerd, op zeer korte tijd. Elke discipline heeft zijn procedures en acties op het terrein kunnen testen. De oefening bewees dat er een vlotte interdisciplinaire samenwerking is tussen de brandweer, de politie, de civiele bescherming en de spoorwegbeheerder zelf.”

Op weg naar de homologatie...

Om de homologatie van de hogesnelheidslijn te bekomen, was een goed verloop van de oefening uiterst belangrijk. De simulatie heeft in feite toegelaten de goede werking te testen van alle veiligheidsuitrustingen in de tunnel, de signalisatie aan de nooduitgangen, het afsluiten en naar beneden halen van de bovenleidingen, de toevoer van water en van de procedures tussen de verschillende tussenkomende partijen.

De gouverneur van Luik keurde de resultaten van de oefening goed en liet Infrabel zo toe om zijn dossier voor de DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen) aan te vullen. Op basis van dat dossier kan DVIS binnenkort de nodige vergunningen afleveren voor de commerciële exploitatie van de lijn.