

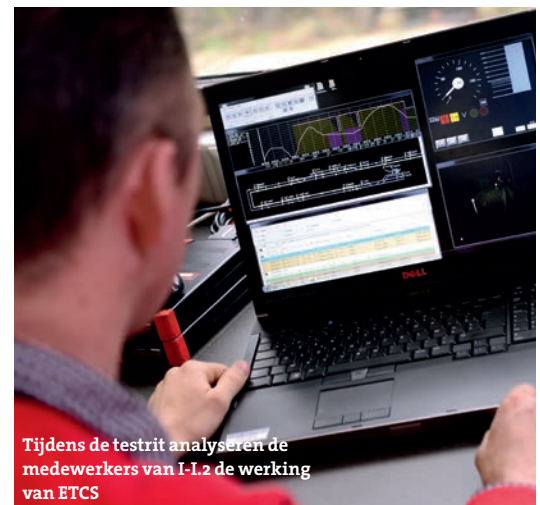
veiligheid



Zicht uit de stuurpost



ETCS-testtrein in het station van Mechelen



Tijdens de testrit analyseren de medewerkers van I-I.2 de werking van ETCS

INFRABEL TEST ETCS GRONDIG

Een trein OP MAAT

Infrabel rust geleidelijk de Belgische spoorinfrastructuur uit met het Europese veiligheidssysteem ETCS. Voor de effectieve ingebruikname moet alles eerst grondig getest worden. Hiervoor heeft Infrabel een speciale ETCS-testtrein, de EM202.

Tegen eind 2022 wil Infrabel ETCS op het volledige Belgische net uitrollen. Het is de strategie van Infrabel en NMBS om de veiligheid op het Belgische spoorwegnet verder te verbeteren volgens het Masterplan ETCS.

De ETCS-technologie controleert permanent de snelheid van de trein en brengt de trein

met een automatische noodstop tot stilstand wanneer hij een rood sein voorbijrijdt of de maximum toegelaten snelheid niet naleeft.

Tegen eind 2022 wil Infrabel ETCS op het volledige Belgische net uitrollen. De ploegen van Infrastructuur zullen dus intensief bezig zijn met de installatie en testen. Daarom heeft Infrabel een speciale trein aangekocht om de nieuwe ETCS-installaties te testen. Jan Neven en Shaun De Clopper, ingenieurs bij I-I.213 System Design, geven ons een rondleiding.

Jan: "We zien hier op ons scherm welke gegevens er werden ontvangen zoals de toegelaten snelheid, de lijninfo, tekstberichten... en uiteraard ook de eventuele foutmeldingen. Kortom, alle ETCS-informatie die ontvangen wordt via de bakens en GSM-R antennes wordt geregistreerd."

Shaun: "Tijdens de testen meten wij de goede werking van ETCS: functioneren alle bakens zoals het moet, wordt de juiste info doorgestuurd? Daarnaast letten we er ook op dat de bestuurder geen onnodige remuitnodigingen krijgt en dat hij aan een constante snelheid kan rijden."

Om ETCS grondig te testen, zijn heel wat testritten nodig. Dit hangt af van de complexiteit van de lijn, maar voor Diabolo waren bijvoorbeeld 160 ritten nodig. Tijdens de testen zijn meestal drie personen aanwezig: de bestuurder en twee medewerkers van I-I.2 voor de analyses. ■



Het team van de ETCS-testtrein



De EM202 werd speciaal voor Infrabel ontworpen!

Lijn 53 Mechelen –Leuven krijgt ETCS

Infrabel heeft het baanvak Hever-Wijgmaal van de lijn 53 Mechelen- Leuven uitgerust met ETCS. Sinds 10 februari kunnen treinen die zijn voorzien van het Europese veiligheidssysteem ook rijden op deze lijn.

De lijn 53 Mechelen-Leuven vormt een onderdeel van de Corridor C, de prioritaire vrachtvervoeras die Antwerpen, Basel en Lyon met elkaar verbindt. Geleidelijk aan zullen er ETCS-baanvakken op het Belgische deel van Corridor C, meer bepaald Antwerpen-Athus, in dienst komen met een volledige ingebruikname tegen eind 2015. Dankzij dit interoperabele veiligheidssysteem kan elke trein die ermee uitgerust is over het hele traject rijden zonder van locomotief te moeten wisselen.

Momenteel is ETCS al geïnstalleerd op de HSL 3 & 4, de lijn 36 tussen Brussel-Noord en Leuven, en de Diabolo-spoorverbinding. Infrabel installeert progressief ETCS op de spoorinfrastructuur en tegen eind 2022 zal het volledige netwerk uitgerust zijn met ETCS, waardoor het tot de top 3 van veiligste Europese netten zal behoren.

Lijn 154: de eerste klassieke spoorlijn in Wallonië met ETCS

Op 4 maart hebben de technische ploegen van Infrabel belangrijke werken aangevat tussen de stations van Jambes en Dinant. Ze zullen er het baanvak uitrusten met de nieuwe ETCS-seininrichting.

De as Namen-Athus, ongeveer 160 km van het Belgische tracé van één van de belangrijkste goederencorridors (de 'Corridor C'), zal eind dit jaar de eerste spoorlijn van Wallonië zijn die is uitgerust met ETCS.

Door de Corridor C stapsgewijs uit te rusten met ETCS toont België eens te meer dat het een voortrekkersrol wil spelen in de verbetering van de spoorveiligheid.



ETCS-baken en testtrein op de lijn 53 Mechelen – Leuven

Drie vragen aan Walter Renard, PROGRAM MANAGER ETCS

Waarom heeft Infrabel deze testtrein besteld?

Om de goede werking van ETCS efficiënt te testen! De EM202 biedt voldoende plaats voor alle testapparatuur en er is sanitair en een keukentje voor het personeel. We hebben hierbij voor een dieseltrein gekozen: zo kunnen we nieuwe infrastructuur in opbouw testen, zoals Diabolo vorig jaar.

Wat maakt deze testtrein uniek?

Onze ETCS-testtrein is de enige in zijn soort in Europa! We kunnen de werking van andere treinen simuleren. De EM202 is uitgerust met het EPAT¹ systeem dat toelaat de ETCS-gegevens te analyseren. De interesse van andere Europese landen is dan ook groot. Daarnaast wil ik ook benadrukken dat veiligheid centraal staat. Want terwijl we ETCS testen, is onze trein tegelijk beschermd door TBL1+, dat al op het grootste deel van het net geïnstalleerd is. Deze 2 systemen werken parallel.

Wat gebeurt er met de testresultaten?

Na de testrit analyseren wij op het bureau alle geregistreerde gegevens en maken we een rapport op. Nadat we de fouten gelokaliseerd hebben, geven we die door aan de projectleider, zodat die kan bepalen welke aanpassingen nodig zijn. Na de aanpassingen gaan we opnieuw testen om uiteindelijk tot een definitief evaluatierapport te komen. Op die manier kunnen we ons veiligheidsdossier afwerken en een CE-Certificaat² behalen. In overleg met DVIS³, kan de ETCS-installatie definitief in gebruik genomen worden!

“Onze ETCS-testtrein is de enige in zijn soort in Europa”

- 1 ETCS Portable Analyse Tool
- 2 CE: Conformité européenne. Hier gaat het om een certificaat van conformiteit volgens de Europese regels over veiligheid en interoperabiliteit.
- 3 Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen

