

Hoogstraten, 18 november 2006

Infrabel test noodplannen met internationale oefening op HSL Noord

Veiligheid vormt een absolute prioriteit voor Infrabel, de infrastructuurbeheerder van het Belgische spoorwegnet. Daarom test de spoorwegbeheerder uitvoerig haar nieuwe infrastructuur zoals de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens. De grensoverschrijdende oefening van deze zaterdag in de transportzone Meer - Hazeldonk past in de strategie van Infrabel voor een permanente verhoging van de veiligheid op haar netwerk. Het doel van deze oefening is om het Belgische en Nederlandse noodplan uit te testen en de samenwerking tussen de verschillende hulpdiensten te meten en te optimaliseren.

1. Scenario van de veiligheidsoefening

Een hogesnelheidstrein van Schiphol naar Antwerpen rijdt als gevolg van dringende onderhoudswerken op het rechterspoor van de nieuwe hogesnelheidslijn. De HST raakt onderhoudsmateriaal dat op het spoor is terecht gekomen, **ontspoort** en raakt hierbij een werktrein. Hierbij vallen er verscheidene slachtoffers in de HST. Bovendien bevinden zich er nog een groot aantal reizigers in deze trein waarvan nog niet bekend is in welke toestand zij verkeren.

Bij deze oefening aan de grensovergang in de transportzone Meer - Hazeldonk zijn ongeveer 900 medewerkers en 250 figuranten betrokken. De oefening die de naam "oefening Grensweg" kreeg, werd opgesteld door de **Commissie Grensoverschrijdende Samenwerking bij Rampen** (GSR), voorgezeten door de burgemeesters van Hoogstraten en Breda. De oefening komt er op vraag van deze commissie en de brandweerkorpsen van beide gemeenten.

2. Doel van de oefening

Het doel van deze oefening is om naar aanleiding van een gesimuleerd spoorongeval de ontplooiing van het **Belgische en Nederlandse noodplan** met alle betrokken hulpdiensten uit te testen. Hierbij komen onder andere de volgende aspecten aan bod: het oproepen van de hulpdiensten, de wegafzettingen, het uitvoeren van de reddingsactiviteiten, de evacuatie van de gewonden, de registratie van de reizigers en het instandhouden van het verkeerscirculatieplan.

Voorts staat de **communicatie tussen de hulpdiensten** van beide landen en de samenwerking met Infrabel en ProRail tijdens deze oefening centraal. De rampoefening in Hoogstraten vormt ook een opportuniteit voor Infrabel om de operationele efficiëntie van het interne noodplan, de bestaande procedures en veiligheidsvoorschriften én de communicatie met de diverse hulpverleners te evalueren. Nadien zal de debriefing van de oefening ongetwijfeld leiden tot een nog grotere verfijning van de verschillende noodplannen van de betrokken interventieteams.

3. Oefeningen en testen op de HSL Noord

Tijdens deze internationale oefening test Infrabel onder andere hoe in noodsituaties de bovenleiding buiten dienst kan worden gesteld. Dit is noodzakelijk om de **interventie van de hulpdiensten** mogelijk te maken zonder gevaar voor elektrocutie. Een ander belangrijk aspect is om na te gaan of de toegankelijkheid voor de betrokken hulpdiensten voldoende vlot en efficiënt verloopt. Tijdens een crisissituatie is het van cruciaal belang dat de slachtoffers en gewonden zo spoedig mogelijk uit de trein kunnen worden geëvacueerd.

Eerder dit najaar (eind september – eind oktober) heeft Infrabel **testritten tegen hoge snelheid** uitgevoerd op de nieuwe HSL tussen Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens. De proeven met een Thalys-testtrein hadden als doel om de spoorinfrastructuur, het ETCS-signalisatie en beveiligingssysteem én het communicatienetwerk GSM-R te controleren. Midden oktober heeft Infrabel ook actief deelgenomen aan een evacuatie-oefening in de 3,2 km lange koker van het Peerdsbos op het grondgebied van Schoten en Brasschaat.

4. Automatische stopfunctie

De oefening en de gesimuleerde aanrijding tussen twee treinen vandaag toont ook het belang aan van een **automatische stopfunctie**, die Infrabel stapsgewijs bij de seinen op haar spoorwegnet zal installeren. Dit systeem is een eerste fase in de latere ETCS-implementatie, overeenkomstig de Europese richtlijnen. Dit is een stuurpostsignalisatiesysteem dat zal toelaten om in alle veiligheid te rijden met snelheden van meer dan 160 km/u. Het systeem biedt bovendien een permanente controle van de snelheid van de treinen.

De HSL Noord zal worden bediend vanuit een computergestuurde seinpost in Antwerpen-Berchem (investering van 350.000 euro). In totaal investeert Infrabel 19 miljoen euro in seininrichtingsapparatuur op de nieuwe HSL tussen Antwerpen en de Nederlandse grens. De totale investering van Infrabel voor de ETCS-implementatie op het volledige Belgische net bedraagt ongeveer 350 miljoen euro. Met deze investering onderstreept Infrabel als infrastructuurbeheerder haar vaste wil om een **voortrekkersrol** te spelen in de uitbouw van het Belgische spoorwegnet tot het meest veilige van Europa.

5. Veiligheid is absolute prioriteit voor Infrabel

Infrabel maakt van veiligheid immers een absolute prioriteit en integreert dan ook alle mogelijke veiligheidsaspecten in de uitbouw en modernisering van haar spoorwegnet. Zulk een grensoverschrijdende oefening waarbij de internationale en multidisciplinaire aspecten in de praktijk worden getoetst, past dan ook perfect in de **strategie van Infrabel** om de veiligheid op haar netwerk permanent te verhogen.

Vooraleer Infrabel de nieuwe hogesnelheidslijn in gebruik kan nemen, stelt de infrastructuurbeheerder ook een uitgebreid **veiligheidsdossier** op. Dit is nodig om de officiële toelating van de betrokken instanties te bekomen vooraleer de HSL op 1 april 2007 ter beschikking te stellen. Bovendien zijn er ook ritten gepland voor de homologatie van het rollend materieel en het personeel van de betrokken operatoren op de HSL Noord.

6. Nieuwe hogesnelheidslijn Antwerpen – Nederlandse grens

Via de nieuwe hogesnelheidslijn zullen HST's in de toekomst met een snelheid van 300 km/u naar Nederland kunnen sporen. Binnenlandse IC-treinen zullen op die lijn tegen 200 km/u kunnen rijden. Infrabel investeert in totaal **684 miljoen euro** in de nieuwe HSL tussen Antwerpen en de Nederlandse grens. Ook de Antwerpse noord-zuidverbinding – een nieuwe verbinding tussen Antwerpen-Berchem en Antwerpen-Luchtbal met o.a. een 3,8 km lange spoortunnel onder het Centraal Station – wordt op 1 april 2007 in gebruik genomen. De totale investering van Infrabel in de noord-zuidverbinding bedraagt 755 miljoen euro.

De nieuwe infrastructuur van de noord-zuidverbinding en de hogesnelheidslijn Antwerpen – Nederlandse grens passen in de strategie van Infrabel om de **capaciteit van haar spoorwagennet uit te breiden** waar nodig en dit zowel voor het hogesnelheids- als het binnenlandse treinverkeer. Beide projecten en de veiligheidsoefeningen worden gecoördineerd in nauwe samenwerking met TUC RAIL, het ingenieurs- en adviesbureau van Infrabel.

** Infrabel is de naamloze vennootschap van publiek recht, verantwoordelijk voor het beheer, onderhoud, vernieuwing en ontwikkeling van het Belgische spoorwagennet. Het bedrijf is ook verantwoordelijk voor de toekenning van de licenties en de rijpaden aan alle Belgische en buitenlandse operatoren. De specifieke structuur van de aandeelhouders van Infrabel waarborgt een volledige onafhankelijkheid. Infrabel werd op 1 januari 2005 opgericht na de splitsing van de Belgische spoorwegen en maakt deel uit van de NMBS-groep. De onderneming stelt vandaag zo'n 14.500 personen te werk en realiseert een omzet van ongeveer 1 miljard euro (2005).*