

## Het veiligheidsniveau op het Belgisch spoor net verhoogt in 2012 progressief 08-01-2013

In 2012 zijn er 75 treinen op de hoofdsporen van het Belgisch netwerk door het rood licht gereden in vergelijking met 91 treinen in 2011; dit is een significante afname met 18%. Ook het aantal seinvoorbijrijdingen dat een potentieel gevaarlijk punt bereikt, vermindert van 43 (in 2011) naar 34 (in 2012) ofwel een daling met 21%. Infrabel, NMBS en de andere spooroperatoren werken permanent aan verschillende actieplannen om deze aantallen verder te verminderen en zo de veiligheid op het Belgisch spoor net stapsgewijs te verhogen.

### Actieplannen en een versnelde installatie van TBL1+ voor een verhoogde spoorveiligheid

Dankzij de verschillende actieplannen van Infrabel, NMBS en de andere spooroperatoren daalt het aantal seinvoorbijrijdingen verder in 2012 met 18% ten opzichte van 2011 en zelfs met 28% in vergelijking met 2010 (104 treinen door het rood licht op de hoofdsporen). Zo zijn er sensibiliseringscampagnes naar de treinbestuurders van alle spooroperatoren, werkgroepvergaderingen over de exploitatieveiligheid op het Belgisch spoor net én in 2012 werd ook een coördinatiecentrum seinvoorbijrijdingen ("SPAD Desk") met alle betrokken actoren opgericht.

Verder installeert Infrabel progressief het automatische stopsysteem TBL1+. Dit systeem voert een automatische remming uit wanneer een trein voorbij een rood sein rijdt én wanneer een trein bij het naderen van een rood sein op 300 meter afstand sneller dan 40 km/u rijdt. Vandaag zorgen de seinen die uitgerust zijn met TBL1+ voor een efficiëntiedekking van ongeveer 90,7%, wat 3,7% sneller is dan de reeds geplande versnelde installatie. Sinds eind 2012 zijn alle belangrijke spoor knooppunten uitgerust met TBL1+. Tegen eind 2015 zal er een efficiëntiedekking op het netwerk gelden van 99,9%.

De installatie van TBL1+ is perfect compatibel (op het gebied van hardware) met de implementatie van het Europese stuurpostsignalisatiesysteem ETCS (European Train Control System). ETCS is momenteel al geïnstalleerd op de hogesnelheidslijnen, de lijnen Brussel – Leuven en Schaarbeek – Mechelen (via Diabolo) én de Diabolospoorverbinding. Tegen eind 2022 zal Infrabel het volledige netwerk hebben uitgerust met ETCS.

Infrabel en NMBS werken nauw samen voor dit Masterplan ETCS en ook voor de uitrol van TBL1+. Het doel is een permanente verhoging van het algemene veiligheidsniveau op het volledig Belgisch spoornet waardoor het tot de top 3 van de veiligste spoornetten in Europa zal behoren.

## Infrabel neemt interne en externe veiligheidsmaatregelen voor de bijsporen

Tegelijkertijd stelt Infrabel vast dat het aantal seinvoorbijrijdingen op de bijsporen van het Belgisch spoornet gelijk blijft: 42 in 2011 en 2012. Op deze bijsporen (uitwijktrajecten, rangeerterreinen) rijden geen treinen met reizigers aan boord en ligt de snelheid zeer laag (tussen 20 en 40 km/u), waardoor het risico ook veel minder is.

Infrabel werkt ook voor deze bijsporen aan verscheidene veiligheidsactieplannen. Een intern plan legt de nadruk op een verbetering van de veiligheidscommunicatie tussen de seinhuizen en de treinbestuurders van werktreinen tijdens infrastructuurwerken. Samen met de overheidsinstantie DVIS (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen) en alle spooroperatoren zal ook een extern plan worden uitgewerkt om het aantal seinvoorbijrijdingen op de bijsporen stelselmatig te doen verminderen.