

Cruciaal weekend

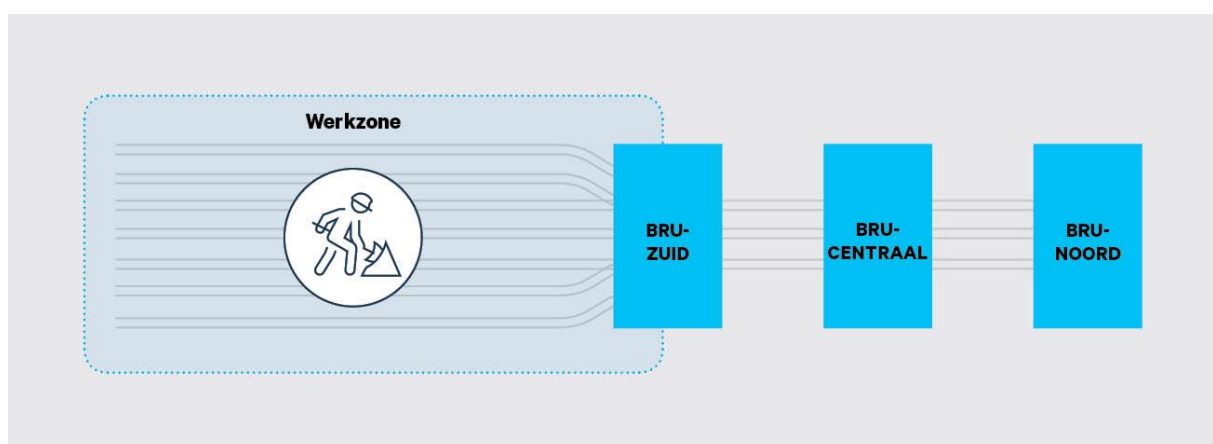
modernisering seininrichting Brussel-Zuid

Nieuw computersysteem vervangt technologie van bijna halve eeuw oud om betrouwbaar en veilig treinverkeer te blijven garanderen

Brussel, 1 november – Het verlengde weekend van 1 november is de meest cruciale fase in de moderniseringswerken van de seininrichting van het station van Brussel-Zuid. Tot 300 mensen zijn gemobiliseerd voor deze werf. Na dit weekend zal het seinhuis van Brussel-Zuid volledig overgeschakeld zijn van een elektromechanische technologie naar een modern, computersysteem om de treinen aan te sturen. Voor deze fase investeert Infrabel 24 miljoen €. De werken zijn noodzakelijk om de betrouwbaarheid en de veiligheid van het treinverkeer op de drukste spoorverbinding van ons land te blijven garanderen en om later het Europese veiligheidssysteem ETCS uit te rollen.

Betrouwbaar en veilig treinverkeer aansturen

Op 14 oktober begon Infrabel met de laatste zichtbare fase van de moderniseringswerken op de Brusselse Noord-Zuidverbinding, de drukste spoorverbinding van heel België. Waar gaat dit over? Concreet wordt de **seininrichting** aan de zuidelijke inrit van het station Brussel-Zuid volledig **digitaal**. Op die manier kunnen de mensen van Infrabel, vanuit het seinhuis van Brussel-Zuid, het treinverkeer per computer aansturen. Dat is dus het bedienen van de wissels en de seinen met een muisklik. De huidige technologie met elektromechanische schakelaars is bijna een halve eeuw oud en is aan vervanging toe **om een veilig en betrouwbaar treinverkeer te blijven garanderen**. De voorbereiding van deze belangrijke werf startte al in 2014. In 2017 werd de seininrichting aan de ander kant van het station en de Brusselse Noord-Zuidverbinding al overgenomen. Deze werf nu is qua omvang drie keer zo groot als de vorige. De uitdagingen zijn dus groot. Van 2017 tot midden oktober 2019 werden alle voorbereidende werkzaamheden in alle stilte uitgevoerd. Sinds 14 oktober is het de eerste keer dat deze noodzakelijke werken een aanzienlijke impact hebben voor het treinverkeer. Infrabel doet er alles aan om de hinder zoveel mogelijk te beperken.



Vanuit veiligheidsoogpunt is deze technologische sprong vooruit ook een essentiële voorwaarde voor de installatie van het systeem dat de snelheid van de treinen permanent controleert (ETCS), dat België in staat moet stellen de hoogste normen van spoorwegveiligheid te bereiken.

Volledig computergestuurd

Als alles volgens planning verloopt zal op maandag 4 november het seinhuis van Brussel-Zuid voor het eerst in zijn geschiedenis volledig computergestuurd zijn. Er wordt 24u op 24u gewerkt en de werken zitten op schema. Maar wat gebeurt er nu precies? De overschakeling van de oude technologie naar de nieuwe is meer dan een simpele druk op een knop. In totaal worden onder meer 170 wisselmotoren en 65 seinen vervangen. Dit kan niet in één keer. Om technische, organisatorische en praktische redenen wordt er in 3 fases gewerkt.



-Fase 1 (14-31/10): hier werden 60 wissels vastgezet in 1 stand. Dit was nodig om ze te kunnen ombouwen naar de nieuwe technologie en om ze na het eerste verlengde weekend van november opnieuw te kunnen gebruiken. Het vastzetten en ombouwen verliep vlot. Maar door deze aanpassing verminderde de beschikbare spoorcapaciteit wel met 30%. Om dit op te vangen, stelden NMBS en Infrabel een alternatief vervoersplan op.

-Fase 2 (1-3/11): dit is het eerste verlengde weekend van november. In dit weekend worden alle seinen in dienst genomen, wissels verder omgebouwd en wordt alles zeer uitgebreid getest op de veiligheid. Enkel na een positieve veiligheidstest wordt de omgebouwde wissel opnieuw in dienst genomen. Op het einde van dit weekend moet al minstens 50% van de spoorcapaciteit opnieuw beschikbaar zijn.

-Fase 3 (9-11/11): dit gaat over het tweede verlengde weekend van november. De resterende wissels worden omgebouwd en alle overblijvende testen worden uitgevoerd.

-Tussen fase 2 en 3 (4-8/11): is het spoornet het meest kwetsbaar bij eventuele storingen. Daarom zijn de **onderhoudsploegen van Infrabel versterkt** en staan ze in de **hoogste staat van paraatheid** om bij eventuele incidenten meteen in te grijpen. Gedurende de verlengde weekends fungeert Brussel-Zuid als een kopstation met maar 8 van de 22 sporen beschikbaar. **Vanaf 12 november is het de bedoeling om geleidelijk aan te evolueren naar een normale situatie.** Op deze belangrijke werf wordt er nog tot eind 2020 gewerkt. Maar omdat dit 's nachts gebeurt, zijn er geen gevolgen voor het treinverkeer.

Alternatief vervoersplan

Van 14 oktober tot en met 11 november is er dus op de drukste spoorverbinding van België een sterk **verminderde capaciteit**. Daarom hebben **NMBS en Infrabel**, zowel voor de voorbereidende werken (oktober) als voor de twee verlengde weekends (november), een **alternatief vervoersplan** opgesteld om de hinder voor de reizigers zoveel mogelijk te beperken. **NMBS communiceert in detail over dit alternatief vervoersplan op haar website en via haar app.**

Modernisering Noord-Zuidverbinding

De Noord-Zuidverbinding werd geopend in 1952 en is het drukste spoorknooppunt van het Belgische spoornet. De zes sporen van de verbinding (3,6 km tussen de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid) worden dagelijks gebruikt door meer dan 1.200 nationale en internationale treinen, waarvan 300 tijdens de spits (7-9 uur en 16-18 uur). Tijdens deze spitsuren maken dagelijks bijna 218.000 reizigers gebruik van deze treinen die de Noord-Zuidverbinding bedienen.

Infrabel startte de modernisering van de Noord-Zuidverbinding in 2014. Hierbij werden de systemen om het verkeer te beheren volledig geïnformatiseerd. Tussen 2014 en eind 2018, werd de spoortunnel bijna volledig gemoderniseerd door de teams van Infrabel en dochteronderneming TUC RAIL. De **seininrichting en de bovenleiding werden volledig vernieuwd** en er werden spoorwerken uitgevoerd. In parallel werden alle **veiligheidsinstallaties** (ventilatiesysteem, brandwerende muren, noodtoegangen, camera's ...) **verbeterd en vernieuwd**. Deze werken werden tot dusver grotendeels 's nachts of tijdens het weekend uitgevoerd om hinder voor de klanten van het spoor en de reizigers te vermijden.



1200 treinen per dag



170 wissels



65 seinen



300 medewerkers 24u / 7 dagen