

verslag
Jaar 2012

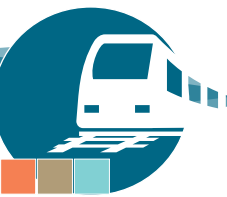


Onderzoekorgaan
voor Ongevallen in Incidenten op het Spoor



Het Onderzoeksorgaan is een orgaan opgericht om de veiligheidsonderzoeken uit te voeren na een spoorwegongeval of -incident. Het OO is functioneel onafhankelijk van de veiligheidsinstantie, van elk orgaan voor spoorwegregelgeving of elke andere instantie waarvan de belangen in strijd zouden kunnen zijn met de onderzoeksopdracht.

Dit verslag geeft een overzicht van de activiteiten van het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor tussen 1 januari 2012 en 31 december 2012, overeenkomstig de verplichtingen van artikel 54 van de wet van 19 december 2006.



Inhoud

1	Voorwoord		4
2	Het Onderzoeksorgaan		5
2.1	Rechtsgrondslag		5
2.2	Organisatie en middelen		6
2.2.1	Budget		6
2.2.2	Personeel		6
2.2.3	Huisvesting		6
2.2.4	Organigram		7
2.3	Missies van het Onderzoeksorgaan		8
2.3.1	De onderzoeken		8
2.3.2	De databank		8
2.3.3	Het Europees overleg		9
2.3.4	Communicatie		9
3	Melding van de gebeurtenissen		10
4	De onderzoeken		12
4.1	Remersdaal - 25 januari 2012: Ontsporing van een goederentrein	15	
4.2	Melsele - 12 april 2012: Ontsporing van een goederentrein		16
4.3	Tintigny - 4 mei 2012: Botsing tussen 2 goederentreinen		17
4.4	Godinne - 11 mei 2012: Botsing tussen 2 goederentreinen		18
4.5	Duffel - 14 juni 2012: Personenongeval door botsing met de arm van een graafmachine		19
5	Aanbevelingen		20
5.1	Algemeen		20
5.2	Opvolging van de aanbevelingen Buizingen		21
6	Statistieken		26
6.1	Aanbevelingen		26
6.2	Onderzoeken		27



1. Voorwoord

Het Onderzoeksorgaan (OO) spaart geen enkele moeite om zijn taken zo goed mogelijk te vervullen door zijn capaciteiten te ontwikkelen, de onderzoeken te structureren, en het actieplan op basis van de aanbevelingen van de Parlementaire Commissie Buizingen voort te zetten.

De beslissing om over te gaan tot een onderzoek wordt autonoom genomen afhankelijk van verschillende criteria, met name in functie van de omstandigheden, of omdat het een mogelijkheid biedt de veiligheid te verbeteren.



De onderzoeken worden gevoerd door de onderzoekers van het OO met de steun van externe deskundigen afhankelijk van de vereiste competenties.

De onderzoeken zijn zo open mogelijk en in dit opzicht worden de met de veiligheid betrokken actoren ingelicht vanaf het begin van het onderzoek om hun de mogelijkheid te bieden onmiddellijke maatregelen te treffen of maatregelen te plannen indien dat noodzakelijk blijkt.

Om zijn onderzoeken op een doeltreffende wijze te voeren, moet het OO toegang kunnen hebben tot alle elementen, getuigenissen en nuttige informatie, zelfs onder dekking van het lopende gerechtelijke onderzoek. Dit is een belangrijke mentaliteitsverandering die zich verder moet ontwikkelen.

Er werd reeds een belangrijke vooruitgang geboekt, maar er blijft nog weg af te leggen om de door het OO gevoerde onderzoeken terecht te laten erkennen. Zijn onderzoeken hebben niet als doel de strafrechtelijke verantwoordelijkheden toe te kennen of te bepalen. Bovendien kunnen zijn vaststellingen niet als dusdanig worden geïnterpreteerd.

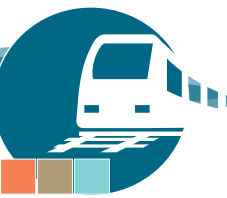
Zijn onafhankelijkheid biedt het de mogelijkheid om objectieve conclusies te trekken en aanbevelingen te formuleren voor diegenen die in staat zijn ze te nemen.

De menselijke factor speelt een belangrijke factor bij de meeste ongevallen. Als gevolg van ongevallen treedt er een onveiligheidsgevoel op, het is dan aanlokkelijk om maatregelen te nemen om eerstelijnsfouten weg te werken. Om nuttig te zijn moet de diepgaande analyse van de ongevallen de mogelijkheid bieden om niet alleen eerstelijnsfouten aan te tonen, maar ook eventuele latente fouten van opvatting, gebruikstrategie of regelgeving.

Ook al kennen zij de regels, toch kunnen zelfs de meest gemotiveerde werknemers zwakten hebben, fouten of vergissingen begaan. Dat is een van de eigenschappen van het menselijk gedrag.

De werkelijke veiligheid bestaat erin verschillende en veelvuldige verdedigingslijnen op te stellen om de risico's op een menselijke fout te verkleinen of om maximaal de gevolgen ervan te verminderen.

De onderzoeken van het OO spelen een hoofdrol bij het up-to-date houden van de latente vergissingen. De in dit kader gebruikte benadering «menselijke en organisatorische factoren» maakt het mogelijk om beter te begrijpen wat de menselijke activiteit beïnvloedt en bijgevolg kunnen de actoren het ontstaan van werk- en organisatieomstandigheden beïnvloeden, de aan een situatie verbonden risico's beter vaststellen en concrete maatregelen treffen om de veiligheid te vergroten.



2. Het Onderzoeksorgaan

2.1 Rechtsgrondslag

De Europese Richtlijn 2004/49 voorzag in de oprichting van een onafhankelijk orgaan dat instaat voor het onderzoek naar de ongevallen en incidenten op het spoor, met als doel de veiligheid te verbeteren.

Deze richtlijn werd omgezet naar Belgisch recht in de vorm van een wet en twee uitvoeringsbesluiten:

de wet van 19 december 2006:

de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, gewijzigd door de wet van 28 december 2011, met name hoofdstuk VII.

het Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 :

gewijzigd door het Koninklijk Besluit van 25 juni 2010, tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen.

het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011:

aanwijzing van het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor, dat het Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 opheft.

Geen enkele wetswijziging inzake het onderzoeksorgaan werd in de loop van het jaar 2012 doorgevoerd.





2.2 Organisatie en middelen

2.2.1 Budget

De oprichting van een organiek begrotingsfonds conform Artikel 4 van de programmawet van 23 december 2009 heeft tot doel de financiële autonomie van het Onderzoekorgaan voorspoorwegongevallen te waarborgen.

De inkomsten van het fonds bestaan uit de bijdragen ten laste van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen aan de werkingskosten van het Onderzoekorgaan voor de spoorwegongevallen.

Naast de algemene uitgaven (personeel, huisvesting, werking, uitrusting) zijn er ook de specifieke werkingsmiddelen waarmee het Onderzoekorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor de uitvoering van zijn taken kan waarborgen: precieze externe expertise en consultancy, individuele veiligheidsuitrusting, deelname aan gespecialiseerde opleidingen en conferenties (...).

2.2.2 Personeel

Een derde onderzoeker en een secretaresse hebben op 1 februari 2012 het team vervoegd.

Het OO bestaat op dit moment uit drie permanente onderzoekers.

De einddoelstelling is om te komen tot 7 voltijdse equivalenten, zoals dat is voorzien in het actieplan dat is opgesteld op basis van de aanbevelingen van de Commissie Buizingen.

De onderzoeken worden geleid door de permanente onderzoekers met de steun van deskundigen die zijn uitgekozen afhankelijk van de noodzakelijk geachte competenties. Het Onderzoekorgaan duidt volledig onafhankelijk de deskundigen aan.

2.2.3 Huisvesting

De lokalen van het Onderzoekorgaan bevinden zich in 1210 Brussel, Vooruitgangstraat 56, dicht bij het Noordstation in de gebouwen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.



2.2.4 Organigram





2.3 Missies van het Onderzoeksorgaan

2.3.1 De onderzoeken

De hoofdtak van het Onderzoeksorgaan is onderzoeken uit te voeren naar de ernstige exploitatieongevallen op het Belgische spoorwag. Bovenop de ernstige ongevallen, is het OO ook bevoegd om onderzoek te voeren naar andere ongevallen en incidenten die gevolgen hebben voor de spoorwegveiligheid.

De veiligheidsonderzoeken hebben als doel de omstandigheden en de oorzaken van de gebeurtenis vast te stellen en niet de verantwoordelijkheden.

Zij behandelen velerlei aspecten: de infrastructuur, de exploitatie, het rollend materieel, de opleiding van het personeel, de regelgeving, ...

Zij verschillen van het juridische onderzoek dat parallel verloopt.

De resultaten van de onderzoeken worden geanalyseerd, geëvalueerd en samengevat in het onderzoeksverslag.

Het onderzoeksverslag vormt geen formele beslissing. Het kan veiligheidsaanbevelingen bevatten voor de autoriteiten, de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerders... Het doel van de aanbevelingen is het risico te verminderen dat gelijkaardige ongevallen in de toekomst opnieuw gebeuren, maar ook de gevolgen ervan te verkleinen.

2.3.2 De databank

Het Onderzoeksorgaan voert de verzamelde gegevens in een centrale database in met het oog op de archivering, de analyse van trends en de validering van hiaten op het vlak van veiligheid.

Alle gebeurtenissen die dagelijks worden gemeld door de infrastructuurbeheerder en door de spoorwegondernemingen worden ingevoerd in de database van het OO.

Zo kan men in geval van incidenten of ongevallen gelijkaardige gebeurtenissen identificeren.

De database maakt het ook mogelijk over gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren te beschikken, zoals bepaald door de Europese richtlijnen die omgezet werden in Belgisch recht.

De database wordt ter beschikking gesteld van de Nationale Veiligheidsinstantie.



2.3.3 Het Europees overleg

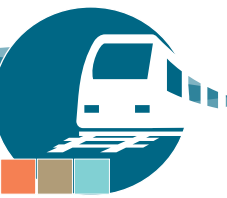
Het Onderzoeksorgaan neemt deel aan de activiteiten van het netwerk van nationale onderzoekorganen (NIB's), die plaatsvinden onder toezicht van het Europees Spoorwegbureau (ERA). Op die manier kan het gebruik maken van de ervaring van de andere onderzoekorganen en meewerken aan de Europese harmonisatie van de regelgeving en onderzoekprocedures.

2.3.4 Communicatie

Wanneer het OO een ongeval onderzoekt, is het zijn doel om na te gaan wat er gebeurd is en waarom, en de onderliggende oorzaken te bepalen. De verslagen worden openbaar gemaakt en hebben tot doel informatie te verstrekken aan particulieren, de industrie, reglementeringsinstanties,...

Via de website van het OO kan men de gepubliceerde verslagen raadplegen. Deze verslagen bevatten de feiten, de analyses, de geïdentificeerde oorzaken, de maatregelen die werden genomen door de betrokkenen en de aanbevelingen die werden geformuleerd.





3. Melding van de gebeurtenissen

Om de met de veiligheid verbonden gebeurtenissen op te volgen, ontvangt het onderzoeksorgaan informatie:

Per telefoon

De spoorweginfrastructuurbeheerder meldt telefonisch onmiddellijk aan de onderzoeker van wacht de zware ongevallen en incidenten, en alle botsingen en ontsporingen in hoofdspoor. De praktische formaliteiten werden met de post naar de infrastructuurbeheerder verzonden. Het OO is 24 uur / 24 uur, 7 dagen/ 7 dagen bereikbaar.

Per e-mail binnen de 24u

De Infrastructuurbeheerder stuurt dagelijks, per elektronisch bericht gericht aan het OO, een beknopt relaas van alle gebeurtenissen die zich de voorbije vierentwintig uur voordeden op het spoorwagennet.

Per e-mail binnen de 3 dagen

De infrastructuurbeheerder en de betrokken spoorwegondernemingen versturen, binnen de drie dagen, een verslag van de feiten met een minimum aan informatie over alle gebeurtenissen die, op het eerste zicht, een ongeval of een incident zijn die verband houden met de exploitatieveiligheid of die gevolgen hebben voor de exploitatieveiligheid.





De ongevallen en incidenten worden opgenomen in de databank naargelang van de door de spoorwegonderneming en door de infrastructuurbeheerder verschaft elementen, volgens 3 niveaus van ernst:

Ongeval / incident level 1 «ernstig»

Elk type ongeval /incident met als gevolg :

- minstens een dode, of
- minstens vijf personen ernstig gewond, of
- met belangrijke schade aan het rollend materieel, aan de infrastructuur of aan het milieu. Onder «ernstige schade» verstaat men de schade die door een Onderzoeksorgaan onmiddellijk op totaal van minstens twee miljoen euro kan worden geraamd.

Ongeval / incident level 2 «significant»

Elk type ongeval /incident met als gevolg :

- minstens een ernstig gewonde,
- met schade die op een totaal van minstens 150 000 euro wordt geraamd,
- een onderbrekingsduur van de spoorwegvoers-diensten van meer dan 2u.

Ongeval / incident level 3 «ander»

De ongevallen en incidenten die niet beantwoorden aan een van de twee andere classificaties.

Op basis van zijn informatie, eventueel aangevuld met een inleidend onderzoek, beslist het Onderzoeksorgaan een veiligheidsonderzoek te openen.

Ongeval: ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen; ongevallen worden in de volgende categorieën onderverdeeld: botsingen, ontsporingen, ongevallen op spoorwegovergangen, persoonlijke ongevallen veroorzaakt door rollend materieel in rijdende toestand, branden en andere ongevallen.

Incident: een ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast.



4. De onderzoeken

Sinds zijn oprichting in 2007 en tot januari 2010 deed het Onderzoeksorgaan beroep op de technische, materiële en operationele deskundigheid van de dienst Veiligheid en milieu van de NMBS-Holding om de onderzoeken te voeren en de verslagen op te stellen, onder het toezicht van de hoofdonderzoeker van het Onderzoeksorgaan van de FOD. De onderzoeken die door de NMBS-Holding niet konden worden afgesloten, worden langzaamaan onderzocht door het Onderzoeksorgaan. De dossiers die ter beschikking van het OO worden gesteld, worden bestudeerd. Bijkomende onderzoeken zijn noodzakelijk voor een goed begrip.

De onderzoeksverslagen hebben tegelijkertijd een geheugen-, archieffunctie, maar zij bieden ook de mogelijkheid waarde toe te kennen aan de lessen die uit de ongevallen en de incidenten werden getrokken.

Zij hebben als doel het bevorderen van de verspreiding van de kennis verworven bij de verschillende analyses.

Sinds het begin van de maand mei 2012 is het onderzoeksverslag van Buizingen afgerond, het is consulteerbaar op de internetsite van de FOD Mobiliteit en Vervoer op het volgende adres:

<http://www.mobiliteit.belgium.be/nl/spoorvervoer/onderzoeksorgaan/>

Eind 2012 werden nog drie andere onderzoeksverslagen afgewerkt, namelijk de onderzoeken naar de ongevallen in Dinant (2009), Charleroi (2011) en Feluy (2011).

De drafts van de verslagen werden, voor de tweede maal voor commentaar, naar de verschillende direct betrokken actoren gestuurd.

Afhankelijk van de door het OO opgestelde procedures worden hen de drafts immers meestal tweemaal verstuurd om hen de mogelijkheid te bieden kennis te nemen van de analyses en de verslagen van commentaar te voorzien. De bedoeling is niet de inhoud van het verslag te wijzigen, maar de nodige verduidelijkingen aan te brengen. De door het OO goedgekeurde wijzigingen worden geïntegreerd in de verslagen, de andere worden besproken.

Bijkomende onderzoeken zijn soms noodzakelijk om eventuele dubbelzinnigheden op te heffen of om nieuwe ter beschikking van het OO gestelde elementen te verifiëren. De bevindingen en aanbevelingen maken deel uit van de naar de actoren verstuurde einddraft van het verslag. Het Onderzoeksorgaan heeft zich als doel gesteld een aantal belangrijke verslagen af te sluiten in de loop van het jaar 2013, terwijl het de nieuw geopende onderzoeken voortzet.





De onderstaande tabel geeft een kort overzicht van de geopende en afgesloten onderzoeken sinds 2007, datum van de oprichting van het onderzoeksorgaan en afgesloten op 31 december 2012.

N°	Datum ongeval	Type	Plaats	Doden	Artikel	Status	Afsluitingsdatum
1	26/04/07	Botsing	Izegem	0	Art 45	Afgesloten	02/09/07
2	19/06/07	Botsing	Genk Goederen	1	Art 44	Afgesloten	23/07/08
3	02/09/07	Ontsporing	Genval	0	Art 45	Afgesloten	08/10/08
4	29/11/07	Aanrijding personeel	La Hulpe	2	Art 44	Afgesloten	01/04/09
5	14/12/07	Aanrijding van persoon	Morstel	1	Art 44	Afgesloten	27/04/09
6	17/12/07	Aanrijding van persoon	Ede	1	Art 44	Afgesloten	26/05/08
1	03/03/08	Ongeval op Ow	Gembloux	0	Art 45	Afgesloten	02/2010
2	03/07/08	Botsing	Hermalle sous Huy	1	Art 44	Afgesloten	02/10/09
3	25/10/08	Aanrijding personeel	Walcourt	1	Art 44	Afgesloten	02/10/09
4	14/11/08	Botsing	Diegem	0	Art 44	Geopend	
1	23/05/09	Incident bij instappen	Dinant *	0	Art 45	Geopend	
2	15/11/09	Aanrijding personeel	Jemelle	1	Art 44	Geopend	
3	19/11/09	Ontsporing	Mons	1	Art 44	Geopend	
1	15/02/10	Botsing	Buizingen	19	Art 44	Afgesloten	Mei 2012
2	15/09/10	Opzij aangereden	Arlon	0	Art 45	Geopend	
1	28/01/11	Ontsporing	Pepinster	0	Art 45	Geopend	
2	04/07/11	Bijna frontale botsing tussen twee treinen	Charleroi *	0	Art 45	Geopend	
3	08/09/11	Botsing mobiel stootblok	Feluy *	0	Art 45	Geopend	
1	25/01/12	Ontsporing	Remersdael	0	Art 45	Geopend	



2	12/04/12	Ontsporing	Melsele	0	Art 45	Geopend	
3	4/05/12	Botsing	Tintigny	0	Art 45	Geopend	
4	11/05/12	Botsing	Godinne	0	Art 44	Geopend	
5	14/06/12	Aanrijding persoon	Duffel	1	Art 44	Geopend	

Het onderzoeksorgaan heeft 5 onderzoeken geopend in 2012.

**bijna afgerond*

Art 44: Het ongeval beantwoordt aan de definitie van ernstig ongeval: er was minstens 1 dodelijk slachtoffer of 5 zwaargewonden of materiële schade van meer dan 2 miljoen euro.

Art 45: Het ongeval beantwoordt niet aan de definitie van ernstig ongeval/ Het is een ongeval dat in licht verschillende omstandigheden tot een ernstig ongeval zou hebben kunnen geleid.



4.1 Remersdael - 25 januari 2012: Ontsporing van een goederentrein

Op woensdag 25 januari omstreeks 20.46u heeft de bestuurder van de goederentrein E47544 (Osnabruck – KortenberG-Goederen; 28 wagons – 974T – 645m; elektrische locomotief 281; remregime P100; geen gevaarlijke goederen) van het Cobra-filiaal van de spoorwegonderneming B-Logistics, terwijl hij op het spoor B reed van de lijn 24 van Montzen richting Visé met 3 minuten vertraging, een volledige lediging van de algemene besturing van de automatische rem ter hoogte van Remersdaal vastgesteld.

Bij nazicht van zijn trein heeft de bestuurder de ontsporing van de derde wagon (nr. 21 80 2464 038-3 – geladen met auto-onderdelen) van zijn trein vastgesteld met een risico voor versperring van het nevenliggend spoor A.

De ontsporingssporen tonen aan dat de derde wagon van de trein E47544 beginnen ontsporen is op zijn laatste as ter hoogte van kilometer aanduiding 33.575 om vervolgens helemaal te ontsporen ter hoogte van de wissels van Remersdaal (wissels 1B en 2B). Op deze plaats is deze wagon overgeheld naar de ruimte tussen de sporen (tusenspoor) op zijn twee rechter wielen en zijn

lading werd verspreid op het tussenspoor en alsook op het naastliggend spoor A.

De trein E47544 heeft een afstand van ongeveer 1,5 km afgelegd met zijn ontspoorde derde wagon. Het treinverkeer op de lijn werd volledig onderbroken.

Dit ongeval beantwoordt niet aan de definitie van ernstig ongeval maar wel aan de definitie van significant ongeval. Het ongeval heeft materiële schade veroorzaakt. Het zijn de omstandigheden, een ontsporing op in hoofdspoor, die het onderzoeksorgaan hebben doen beslissen om een onderzoek te openen.





4.2 Melsele - 12 april 2012: Ontsporing van een goederentrein

Op donderdag 12 april om 16.18u vertrekt de goederentrein E31283, samengesteld uit 29 wagons en getrokken door de elektrische locomotief 2017 met een lengte van 561 meter en een totale massa van 1627 ton, uit de haven van Zeebrugge richting Antwerpen DS Angola. Alle wagons zijn geladen met containers.

Vanaf Gent rijdt de goederentrein op het spoor B van de lijn L59 richting Antwerpen. Na Sint-Niklaas volgt de trein E31283 kort op de reizigersstoptrein E2688 die een vertraging heeft van 4 minuten.

Om 18.12u tijdens de terugkeer van het wijkspoor VII naar het spoor B, ontsporen de wagons 10 tot 16. Om 18.13u stuurt de treinbestuurder een GSM-R-

noodoproep en meldt hij de ontsporing. Tijdens de ontsporing breekt de koppeling tussen de wagons 9 en 10. Het hoofd van de trein stopt ter hoogte van de kilometer aanduiding 13130 van Melsele.

Als gevolg van de ontsporing zijn de sporen A en B van lijn 59 en ook het wijkspoor VII volledig versperd door het rollend materieel en de containers die omgevallen zijn.

De sporen A en B zijn ernstig beschadigd, het wijkspoor is gedeeltelijk vernield.

De trein vervoert geen gevaarlijke goederen, er zijn geen gewonden, noch doden maar de materiële schade is aanzienlijk.

Op hetzelfde ogenblik rijdt de intercity reizigers-trein E3018 komende van Antwerpen-Centraal met bestemming Gent-Sint-Pieters op het spoor A van de lijn 59 via de Kennedytunnel richting Sint-Niklaas.

Om 18.18u stopt de reizigerstrein E3018 ter hoogte van het gesloten sein C3, op 130m van de locomotief van trein E31283.

De ontsporing beantwoordt niet aan de definitie van ernstig ongeval maar wel aan de definitie van significant ongeval. In licht verschillende omstandigheden zou de ontsporing een ernstig ongeval hebben kunnen veroorzaken. Het OO heeft beslist een onderzoek te openen.





4.3 Tintigny - 4 mei 2012: Botsing tussen 2 goederentreinen

Op vrijdag 4 mei 2012 zijn twee goederentreinen tegen elkaar gebotst bij de uitgang van de tunnel van Lahage, gelegen op het grondgebied van de gemeente Tintigny ter hoogte van de kilometeraanduiding 106300 van de lijn 165.

De goederentrein EE36282 is vertrokken uit Athus, oorsprongstation, met een vertraging van 4 minuten, en rijdt op het spoor B van de lijn 165 richting Antwerpen Berendrecht.

De goederentrein EE44883 komende van Aubange richting Antwerpen-Noord rijdt op hetzelfde spoor B van de lijn 165 met een vertraging van 13 minuten.

Omstreeks 9.54u botst de trein EE44883 tegen de trein EE36282 die voor hem rijdt, de bestuurder

van de trein stuurt een GSM-R-noodoproep. Op het moment van de botsing reed de trein EE44883 aan een verminderde snelheid terwijl de trein EE36282 stilstond. De treinbestuurders zijn niet gewond. Verschillende wagons zijn ontspoord. De trein EE44883 vervoert machines van Caterpillar en tanks die toxische producten hebben bevat en die niet werden schoongespoeld. Het treinverkeer tussen Virton en Saint-Vincent-Bellefontaine is onderbroken. Bussen werden ter beschikking van de passagiers gesteld tussen Florenville en Virton. De bestuurder van de EE44883 meldt aan Traffic Control een gasreuk in de tunnel. De civiele bescherming begeeft zich ter plaatse en informeert dat er geen gevaarlijke stoffen zijn

gelekt, maar de luchttoxiciteit in de tunnel is 10 keer hoger dan normaal. Traffic Control contacteert de brandweer van Solvic die zich omstreeks 20.15u ter plaatse begeeft.

Bij de botsing werden buizen voor het ledigen van producten en kranen losgerukt. De productresten die zich in de leidingen bevonden, hebben het vrijkomen van gas veroorzaakt. De brandweer van Solvay is overgegaan tot de ventilatie van de tunnel.

De botsing beantwoordt niet aan de definitie van ernstig ongeval maar wel aan de definitie van significant ongeval. In licht verschillende omstandigheden zou de botsing een ernstig ongeval hebben kunnen veroorzaken. Het OO heeft beslist een onderzoek te openen.





4.4 Godinne - 11 mei 2012: Botsing tussen 2 goederentreinen

Het ongeval vond plaats op vrijdag 11 mei 2012 om 11.32u op de lijn 154 ter hoogte van kilometer 77.898 in het dorp Godinne, aan de rand van de Maas. Op vrijdag 11 mei omstreeks 11.30u voert de bestuurder van de trein EE44883 die op spoor B rijdt van de lijn 154, een noodstop uit voor het sein B779 ter hoogte van kilometeraanduiding 77898 na het voorafgaande waarschuwingssein te hebben voorbijgereden. De trein stopt tussen de overwegen op niveau 107 en 108, ter hoogte van de perrons van het station van Godinne. De bestuurder van de trein voert de formaliteiten uit na de noodstop en vertrekt opnieuw om 11.32u.

Wanneer de bestuurder opnieuw vertrekt, voelt hij een schok in zijn konvooi; hij stelt schade vast aan de bovenleiding en stuurt een GSM-R-nood-

oproep en brengt de trein tot stilstand. Om 11.33u stelt de verdeler van Namen de uitschakelingen van de bovenleidingen vast. De bestuurder meldt dat hij vermoedt aangereiden te zijn door een achterliggende trein. De goederentrein E48785 reed in op het achter-einde van de goederentrein EE44883 ter hoogte van het sein B779. Als gevolg van het ongeval zijn de twee sporen van de lijn 154 versperd en heeft de ontsporing van wagons schade aan de bovenleiding veroorzaakt. De spanning werd onderbroken. Bepaalde wagons van trein EE44883 bevatten gevaarlijke stoffen onderworpen aan de RID die bij de botsing werden beschadigd: lekkage wordt vermoed.

Traffic Control roept Solvay op en de burgerlijke overheden hebben fase 2 van het noodplan afgekondigd. Er werd gestart met een evacuatie van de omwonenden binnen een veiligheidsperimeter van 800m.

Dit ongeval beantwoordt aan de definitie van ernstig ongeval wegens de belangrijke veroorzaakte schade aan het rollend materieel en aan de infrastructuur afhankelijk van de eerste ramingen van het OO. Het OO heeft beslist om een onderzoek te openen.





4.5 Duffel - 14 juni 2012: Personenongeval door botsing met de arm van een kraan

Op 14 juni 2012 om 14u48 komt de internationale Benelux trein E9233, vanuit Brussel-Zuid met bestemming Amsterdam, in botsing met een arm van een graafmachine die werken in de nabijheid van het berede spoor aan het uitvoeren is. De trein rijdt in normaalspoor A van lijn 25.

De botsing gebeurt ter hoogte van km. 28900 aan perron I in het station in Duffel.

De trein voert een noodremming uit en komt tot stilstand aan km. 29900, een kilometer na de impact.

De treinbestuurder lanceert onmiddellijk een noodoproep via het GSM-R systeem dat bij Traffic Control binnenkomt, deze doen het nodige om het treinverkeer op beide sporen A en B van lijn 25 en lijn 27 te sperren.

Bij de botsing wordt de arm van de graafmachine naar links weggeslagen en neemt in zijn beweging een werknemer mee die ter plaatse overlijdt.

De bestuurder van de graafmachine is gewond aan de voet en wordt in shock overgebracht naar het ziekenhuis van Duffel.

De locomotief van het type 2802 is beschadigd aan de voorzijde op de plaats van de impact met de arm van de graafmachine.

De reizigers van de trein E9233 worden geëvacueerd uit de trein naar het station van Duffel.

Dit ongeval beantwoordt aan de definitie van ernstig ongeval: een dodelijk slachtoffer valt te betreuren.

Het OO heeft een onderzoek geopend.





5. Aanbevelingen

5.1 Algemeen

Veiligheidsaanbevelingen zijn voorstellen die het Onderzoekorgaan formuleert om de veiligheid op het spoorwegsysteem te verbeteren. De aanbevelingen zijn gericht op de preventie van de ongevallen om het aantal mogelijke ongevallen te verminderen of de gevolgen van een ongeval te beperken, de ernst van de veroorzaakte schade te verminderen.

Indien noodzakelijke maatregelen om de veiligheid te verbeteren werden genomen, moeten er geen aanbevelingen als dusdanig in het verslag worden geformuleerd. De getroffen maatregelen worden vermeld in het hoofdstuk ad hoc van het verslag.

De aanbevelingen worden besproken om zich ervan te vergewissen dat de betrokken actoren ze goed begrijpen. Zij worden bovendien opgenomen in de eind-draft van het verslag dat voor commentaar wordt verstuurd. De eindbeslissing wordt genomen door het Onderzoekorgaan. De aanbevelingen kunnen vervolgens worden goedgekeurd, geweigerd of gewijzigd door de actoren.

De wet bepaalt dat de bestemmingen van de aanbevelingen ten minste één keer per jaar aan het OO de opvolging van de aanbevelingen meedeelt. Het OO heeft niet de opdracht de controle uit te voeren van de operationele opvolging van de aanbevelingen. De opvolging van deze aanbevelingen is de taak van de Nationale Veiligheidsinstantie van de Spoorwegen, overeenkomstig de richtlijn 2004/49/EG.

De gevolgen die werden gegeven aan het verslag van het onderzoek van Buizingen zijn beschreven in de hierna volgende hoofdstukken 5.2.



5.2 Opvolging van de aanbevelingen Buizingen

De betrokken actoren hebben maatregelen getroffen om aan elk van de aanbevelingen van het onderzoeksorgaan te voldoen. Alle acties werden genomen, bepaalde zijn afgesloten, andere acties genomen op lange termijn worden regelmatig opgevolgd door de ondernemingen.

R1.1 Het OO beveelt Infrabel en de NMBS aan, om een gedetailleerd actieplan te leveren aan DVIS om te beantwoorden aan de verschillende aanbevelingen van het OO en dit binnen een periode van maximum 3 maanden. Dit actieplan vermeldt eveneens een inschatting van de uitvoeringstermijn.

NMBS

Een gedetailleerd actieplan werd aan DVIS bezorgd met een schatting van de einddata door de NMBS op 01/08/2012.

Infrabel

Een gedetailleerd actieplan werd aan DVIS bezorgd met een schatting van de einddata door Infrabel op 31/08/2012

R1.2 Het OO beveelt DVIS aan, de noodzaak na te gaan om de aanbevelingen uit te breiden tot andere spoorwegondernemingen.

DVIS

Tijdens de overlegvergaderingen legt de DVIS bij de spoorwegondernemingen de nadruk op het belang van de installatie van het TBL 1+-systeem om het risico op botsing te verkleinen in afwachting van de installatie van het ETCS-systeem.



R2.1 Het OO beveelt Infrabel en de NMBS aan, om concrete maatregelen te nemen om botsingen ten gevolge van sein-voorbijrijdingen te voorkomen en de gevolgen van botsingen met treinen te beperken.

R2.2 Het OO beveelt Infrabel en de NMBS aan, om concrete maatregelen te nemen om het aantal sein-voorbijrijdingen te beperken en de gevolgen ervan op korte en lange termijn systematisch te beperken.

NMBS

Het door de NMBS opgestelde actieplan heeft betrekking op verschillende gebieden:

- Installatie van de TBL1+-functionaliteit op haar volledige park. Dit zal zijn uitgerust op het einde van het jaar 2013.
- De evolutie van het aantal seinvoorbijrijdingen wordt aandachtig gecontroleerd door het Directiecomité van de NMBS. Van elke voorbijrijding wordt een studie gemaakt met alle sleutelindicatoren.
- Een follow-upsysteem van de prestaties van de bestuurders werd ingevoerd om rekening te houden met het risico in verband met de vermoeidheid bij het opstellen van de planning van de bestuurders. De risico's verbonden aan de vermoeidheid worden regelmatig meegedeeld aan het personeel.
- Een studie menselijke factor werd uitgevoerd door een onafhankelijke dienst in het kader van de seinvoorbijrijdingen. In het eindrapport werden aanbevelingen geformuleerd die bestudeerd zijn en geleidelijk geïmplementeerd worden.

De migratiestrategie naar het ETCS-systeem werd opgesteld en goedgekeurd door het Directiecomité van de NMBS. De strategie werd geformaliseerd in een planning rekening houdend met de organisatorische, operationele en financiële effecten. Het document identificeert de interne en externe risico's, bepaalt de nodige materiële en menselijke middelen, ... De planning bepaalt dat het volledige park van de NMBS voor 2023 zal zijn uitgerust met het ETCS.

Infrabel

Het door Infrabel opgestelde actieplan is onderverdeeld in 4 luiken:

- sensibilisering via verschillende werkgroepen, communicatiecampagnes en campagnes voor analyse van de omstandigheden in ieder geval van seinvoorbijrijding
- risicobeheer via verschillende risicoanalyses
- het door Infrabel opgestelde Masterplan ETCS bevat tegelijkertijd de implementatieplanning van het TBL1+ maar ook een implementatiestrategie van het ETCS-systeem.
- andere initiatieven zoals de invoering van nieuwe ontwerpregels voor de implementatie van nieuwe seinen.

Aan de uitvoering van deze aanbeveling wordt follow-up gegeven met trimestriële verslagen van het globaal actieplan voor de veiligheid.



R3 Het OO beveelt DVIS aan, om in coördinatie met de diensten van de betrokken FOD Mobiliteit en Vervoer de opvolging van de ontplooiing van het ETCS te garanderen, met een globaal zicht op de evolutie van het veiligheidsniveau tegelijkertijd met het oog op de controle van het ritme van de inplanting en tegelijkertijd om na te gaan dat de overgang, m.n. de uitdienstneming van de bestaande systemen, niet ten nadeel zou gaan van de veiligheid.

DVIS

*DVIS ontvangt regelmatig een updating van de ontwikkeling van het ETCS.
Een werkgroep «change desk» werd opgericht tijdens dewelke de wijzigingen die optreden op het net aan de betrokken actoren worden meegedeeld.*

R4 Het onderzoeksorgaan beveelt Infrabel en de NMBS aan, om bij DVIS een herziening in te dienen van hun handleidingen van veiligheidsbeheersystemen om ze positief te doen evolueren en de gepaste maatregelen te nemen om de effecten te verzachten van de in het onderzoeksverslag aangetoonde gebreken.

NMBS

De NMBS herzielt haar veiligheidsbeheersysteem in het kader van de vernieuwing van haar certificaat A:

- betere doorzichtigheid van de besluitvormingsprocessen,*
- nieuw systeem van risicobeheer.*

De onderzoekers hebben een opleiding gekregen over de onderzoekstechnieken en de ongevallenanalyse.

Infrabel

Infrabel heeft haar veiligheidsbeheersysteem volledig herzien in het kader van haar vraag om vernieuwing van haar veiligheidscertificaat.



R5 Het OO beveelt Infrabel en de NMBS aan, om het personeel te herinneren aan de naleving van de toegangsregels tot de plaats van het ongeval en het verbod tot uitvoeren van metingen of herstellingen, zonder voorafgaandelijk toelating van de Gerechtelijke Autoriteiten en/of het Onderzoekorgaan en dat de toegang strikt beperkt wordt tot de hulpdiensten en de onderzoekers.

NMBS

Een herziening van het interventieplan van de NMBS is in werking getreden. De lokale hiermee verbonden instructies worden afgewerkt. Een audit is gepland in de loop van het tweede semester 2013 om zich ervan te vergewissen dat het personeel het goed begrijpt en dat de laatste versie van het plan door de betrokken personen wordt toegepast.

Infrabel

Bij een herziening van het interventieplan voorzien voor eind juni 2013, zal Infrabel toegangsregels bepalen op de plaats van een ongeval en regels in verband met het nemen van maatregelen.

R6 Het OO beveelt Infrabel en NMBS aan, om een aanpassing van hun noodplan voor te stellen met betrekking tot de evacuatie van slachtoffers, passagiers, enz. rekening houdend met de ervaring opgedaan tijdens het ongeval.

NMBS

Het interventieplan van de NMBS werd herzien. Het is de bedoeling van de NMBS om op regelmatige basis oefeningen te organiseren om eventuele onnauwkeurigheden van het nieuwe interventieplan vast te stellen.

Infrabel

In het kader van de evacuatie van de gewonden, wordt door Infrabel gepland om het interne interventieplan diepgaander te herzien om rekening te houden met de ervaring.



R7 De Wet van 19 december 2006 verplicht de infrastructuurbeheerder om het Onderzoekorgaan onmiddellijk in te lichten. Het OO beveelt Infrabel aan de prioriteiten voor de tussenkomen partijen te herzien zodat iedereen zijn taken kan vervullen.

Infrabel

In het kader van de herziening van het interne interventieplan werd de prioriteit voor de informatie van de verschillende partners gewijzigd.

R8. Er wordt aanbevolen aan Infrabel om een wijziging van de handleiding van het Veiligheids-beheersysteem voor te leggen aan DVIS met als doel zich te verzekeren van het respect van de periodiciteit van het onderhoud van de seininrichting en van de tracabiliteit hiervan op een ondubbelzinnige manier.

Infrabel

Infrabel heeft een plan van aanpak opgesteld om een betere follow-up te waarborgen van de onderhoudsactiviteiten door het gebruik van een nieuwe werkinstructiekaarten.

R9 Het OO beveelt Infrabel aan, om bij de ontwikkeling van nieuwe installaties of bij grondige heraanleg van bestaande installaties, in overleg met de operatoren, de risico's te beperken dat een toegestane reiweg, die bereiden wordt, wordt gekruist door een andere trein of resulteert in een frontale aanrijding bij een seinvoorbijrijding door elke andere beweging .

Infrabel

Bijkomende richtlijnen voor de installatie van de seinen worden opgesteld. Een nieuwe optie zal aan de seinhuizen de mogelijkheid bieden om de trein tot stilstand te brengen door een noodoproep via het GSM-R-systeem. Een benchmark studie wordt momenteel uitgevoerd over de conflictproblematiek bij het traject.



6. Statistieken

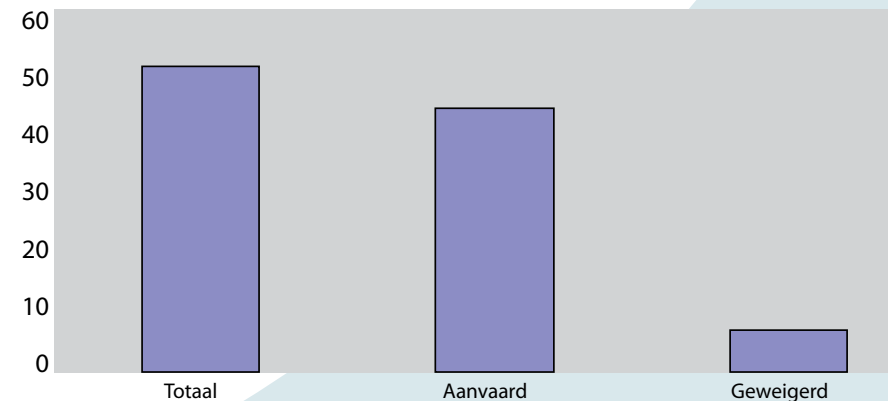
6.1 Statistieken op aanbevelingen

	Aantal	Aanvaard	Geweigerd	Zonder antwoord	Gewijzigd
Izegem	5	5			
Genk-Goederen	4	4			
Genval	4	4			
Ede	2		2*		
La Hulpe	13	13			
Berchem Mortselsel	4		4**		
Hermalle-sous-Huy	3	2	1***		
Walcourt	3	3			
Gembloux	4	4			
Buizingen	9	9			
Totaal	51	44	7		

* De aanbevelingen hadden betrekking op het verwijderen van de externe handgrepen dicht bij de deuren en de te ondernemen acties om het probleem van "train surfing" te vermijden.

** De 4 aanbevelingen hadden betrekking op de wijzigingen die aangebracht moeten worden aan het rollend materieel omdat de noodopening van de deuren bediend kan worden zonder geluidsalarm wanneer de trein in beweging is.

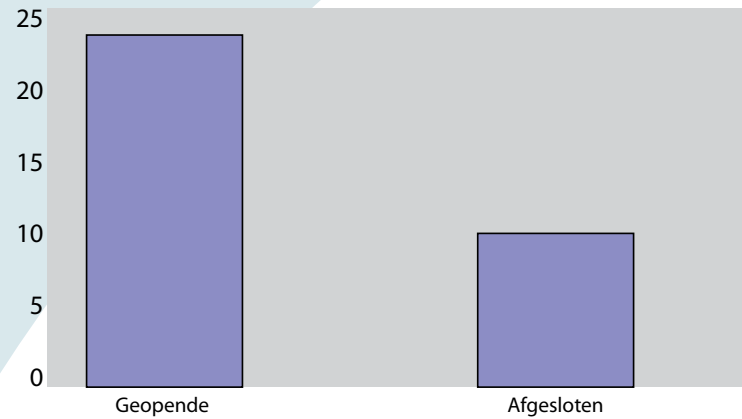
*** De aanbeveling had betrekking op de plaatsing van een technisch apparaat dat de elektrische noodvoeding controleert voordat hiernaar omgeschakeld wordt.



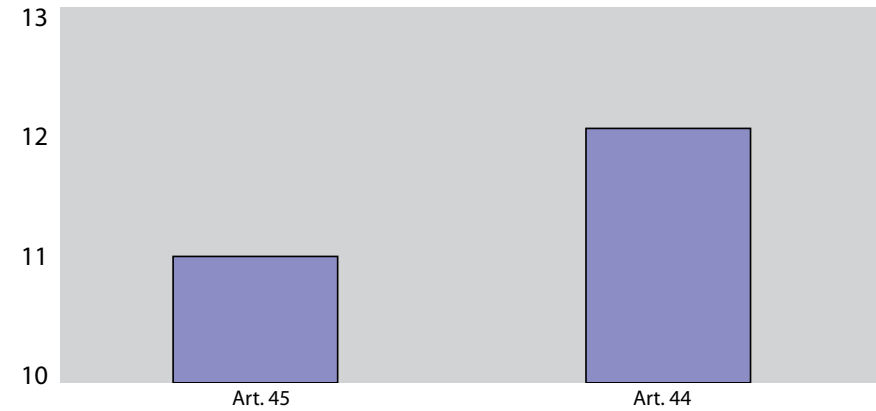


6.2 Statistieken op onderzoeken

Geopende- en afgesloten onderzoeken sinds 2007



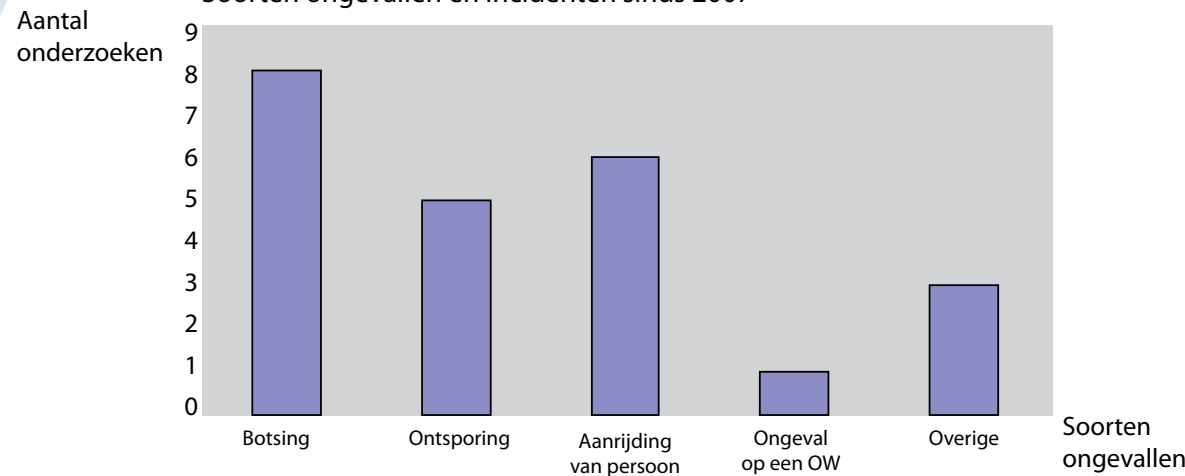
Onderzoeken in functie van hun classificatie



Art. 44 Het ongeval beantwoordt aan de definitie van ernstig ongeval, er was ten minste een dodelijk slachtoffer of 5 zwaargewonden of materiële schade van meer dan 2 miljoen euro.

Art. 45 Het ongeval beantwoordt niet aan de definitie van ernstig ongeval. Het is een ongeval dat in licht verschillende omstandigheden tot een ernstig ongeval zou kunnen hebben geleid.

Soorten ongevallen en incidenten sinds 2007





Onderzoeksorgaan
voor Ongevallen in Incidenten op het Spoor
Belgie



FOD Mobiliteit en Vervoer
Vooruitgangstraat 56 - 1210 Brussel
www.mobiliteit.belgium.be