

Algemeen Informatie Bulletin
Ontsporing van een NMBS reizigerstrein
Leuven - 18 februari 2017

1. ALGEMEEN INFORMATIE

Aard van het ongeval

Ontsporing van een reizigerstrein op wissels.

Type veiligheidsonderzoek

Ernstig ongeval met veiligheidsonderzoek.

Datum en tijd van het ongeval

18 februari 2017 om 13u11.

Plaats van het ongeval

Leuven, L.36, bij het verlaten van het station

Trein

NMBS reizigerstrein E3636, Leuven - Gent-Sint-Pieters

Driedelig elektrisch motorstel MR 326.

Max. toegelaten snelheid 160 km/u.

Capaciteit 172 zitplaatsen, 168 staanplaatsen.

84 inzittenden aan boord.

Slachtoffers

- één reiziger ter plaatse overleden.
- 3 treinreizigers zwaar gewond.
- treinbestuurder en 24 treinreizigers licht gewond.
- een 84-tal reizigers worden geëvacueerd.

Materiele schade

- De drie rijtuigen van treinstel MR 326 ontsporen en worden beschadigd.
- Er is schade belangrijke aan de sporen, de bovenleiding en wissels.
- Door het uitvallen van de voeding en door de beschadigingen van de infrastructuur wordt het treinverkeer op meerdere lijnen onderbroken.

Feiten momenteel beschikbaar

Bij het verlaten van het station van Leuven moet reizigerstrein E3636, een snelheidsbeperking van 40 km/u naleven.

Naast deze instructie bekomt de treinbestuurder nog twee bijkomende informaties via het sein aan het einde van het perron:

- een lichtbord met keper "V" bovenaan het sein: afwaarts dit sein zal de trein naar tegenspoor geleid worden
- het seinbeeld "Groen Geel Horizontaal" (GGH): het volgende sein zal een maximumsnelheid van 40 km/u opleggen

De trein verlaat station Leuven en rijdt over verschillende wissels richting tegenspoor. Afwaarts de plaats waar de trein op tegenspoor komt, ontmoet de trein een snelheidsbord (einde-zonebord 9). De snelheidsaanduiding 9 (90km/u) is ondergeschikt aan de eerder bekomen informatie en het verwachte gedrag van de treinbestuurder is dat hij geen rekening houdt met deze snelheidsaanduiding.

Het volgende sein vertoont een seinbeeld "groen" en geeft 2 bijkomende informaties:

- een lichtbord met keper "V" bovenaan het sein: afwaarts dit sein zal de trein terug van tegenspoor naar normaalspoor geleid worden;
- een lichtbord met aanduiding "4" onderaan het sein: vanaf hier is de opgelegde snelheid 40 km/u.

De eerste vaststellingen op de plaats van het ongeval bevestigen de goede werking en de correcte logica van zowel de signalisatie als van de wissels.

De treinbestuurder is in bezit van een geldige vergunning en van de vereiste attesten met betrekking tot lijnkennis en kennis van het rollend materieel.

Afwaarts dit sein rijdt de trein over 2 wissels. Aan het einde van de S-vormige bocht die gevormd wordt door de wissels, klimt het eerste rijtuig "over het spoor". Op deze plaats worden de eerste sporen van een ontsparing vastgesteld.

Het meest waarschijnlijke scenario, rekening houdend met de tot nu toe beschikbare elementen, is een overdreven snelheid van de trein (± 100 km/u) tijdens de doorgang over de wissels.

De wissels werden ontworpen om met een maximumsnelheid van 40km/u bereden te worden.

Het technische onderzoek is nog lopende: de inspectie van het rollend materiële is voorzien, een reconstructie van het traject is voorzien in de loop van de volgende weken, onder meer om de zichtbaarheid van de seinen te controleren,...

Een analyse van de menselijke en organisatorische factoren wordt eveneens voorzien.

Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor
<http://www.mobilit.belgium.be>

