

Samenvatting

Veiligheidsonderzoeksverslag

Ontsporing en zijdelingse aanrijding tussen twee treinen

Y Walenhoek - 6 februari 2020

TABEL VAN DE VERSIES VAN HET VERSLAG

<u>Nummer van de versie</u>	<u>Voorwerp van de herziening</u>	<u>Datum</u>
1.0	Eerste versie	03/12/2021

Elk gebruik van dit rapport voor een ander doel dan ongevallenpreventie – bijvoorbeeld voor het bepalen van verantwoordelijkheden en a fortiori van individuele of collectieve schuld – zou volledig in strijd zijn met de doelstellingen van dit rapport en de methodes die gebruikt werden voor het opstellen ervan, de selectie van de verzamelde feiten, de aard van de gestelde vragen en de concepten waarvan het gebruik maakt en waaraan het begrip verantwoordelijkheid vreemd is. De conclusies die dan getrokken zouden kunnen worden, zouden bijgevolg een misbruik vormen in de letterlijke betekenis van het woord.

In geval van tegenstrijdigheid tussen bepaalde woorden en termen, is het noodzakelijk te verwijzen naar de Nederlandstalige versie.

1. SAMENVATTING

1.1. OVERZICHT

Op 6 februari 2020 omstreeks 11.36 uur vertrekt trein LZ70080 (locomotief 7724 getrokken door locomotief 7722) vanuit Kalishoek in de Waaslandhaven. De trein komt via Lijn 211 op Lijn 10 en rijdt vervolgens van Antwerpen Linkeroever, via de Antigootunnel onder de Schelde en onder Kanaaldok B2, richting Antwerpen Rechteroever.

Op het ogenblik dat trein LZ70080 de Antigootunnel verlaat, rijdt goederentrein E49826 op Lijn 223 in de richting van de kruising van L10 en L11 om zijn rit verder te zetten op Lijn 10 richting Antwerpen Linkeroever. Goederentrein E49826 is samengesteld uit 20 wagons, leeg maar niet gereinigd ex RID-goederen. De trein wordt getrokken door locomotief 1308.

Bij het verlaten van de Antigootunnel, rijdt trein LZ70080 het gesloten sein S-W.9 voorbij en vervolgt zijn weg richting de kruising van Lijn 10 en Lijn 11. Omstreeks 12.24 uur ontspoord trein LZ70080 op de kruising en locomotief 7722 komt zijdelings in aanrijding met trein E49826.

Door de impact ontsporen 6 wagons van trein E49826. Wagon vier kantelt in de berm en de restinhoud van de wagon lekt op de bedding. Wagons vijf en zes ontsporen richting de berm en kantelen gedeeltelijk.

Door de impact ontsporen de 2 locomotieven van trein LZ70080. De stuurpost van de eerste locomotief (7222) wordt zwaar beschadigd en de dieseltank lekt. De treinbestuurder van trein LZ70080 raakt lichtgewond aan zijn hand. De treinbestuurder van trein E49826 blijft ongedeerd. De infrastructuur wordt ernstig beschadigd en door de herstellingswerken blijven Lijn 10 en Lijn 11 meerdere dagen gesperd voor het treinverkeer ter hoogte van Y. Walenhoek.

1.2. ONDERZOEK

Het Onderzoeksorgaan moet een onderzoek instellen naar elk ernstig ongeval dat zich voordoet op het spoorwegsysteem.

Het ongeval van 6/2/2020 beantwoordt aan de definitie van een ernstig ongeval¹.

¹ Artikel 111. § 1 van de Wet van 30 augustus 2013, Wet houdende de Spoorcodex.

1.3. OORZAKEN

De **directe oorzaak** van de ontsporing van trein LZ70080 is het niet stoppen van de trein aan een gesloten sein (SPAD).

De **eerste indirecte factor** van de ontsporing is afleiding ten gevolge het niet toepassen van de SARES-regels na het bekomen van een beperkend seinbeeld.

De **tweede indirecte factor** is het niet tijdig gebruik maken van de rolgordijnen en/of zonnebril.

De **derde indirecte factor** is de afwezigheid van een stop-gevend systeem aan het laatste sein opwaarts van de kruising van L10 met L11.

Systeemfactor - 1

Het gevaar van verblinding door de zon wordt niet correct geïdentificeerd door de spoorwonderneming.

Systeemfactor - 2

De beslissing om sein S-W.9 bij de aanleg van de nieuwe spoorverbinding niet meteen uit te rusten met ETCS/TBL1+ wordt genomen zonder voorafgaande risicoanalyse met adequate risico-beoordelingsmethode voor het betreffende gevaarlijke punt.

1.4. AANBEVELINGEN

Naar aanleiding van haar bevindingen heeft het Onderzoeksorgaan 1 aanbeveling geformuleerd met betrekking tot het gebruik van rolgordijnen en/of zonnebril tijdens het rijden:

Aanbeveling systeemfactor - 1

De DVIS zou er op moeten toezien dat de infrastructuurgebruikers het gevaar van de verblinding van een treinbestuurder (door de zon) onderwerpt aan een risicoanalyse waaruit blijkt dat gepaste risicobeheersmaatregelen zijn getroffen.

Naar aanleiding van haar bevindingen heeft het Onderzoeksorgaan 1 aanbeveling geformuleerd met betrekking tot bijkomende vaststellingen met betrekking tot risicoanalyses en veilige integratie.

Aanbeveling systeemfactor - 2

De DVIS zou erop moeten toezien dat de infrastructuurbeheerder beslissingen met een impact op de veiligheid voorafgaandelijk onderwerpt aan een risicoanalyse met inbegrip van gevaarlijke punten waarop een project invloed heeft.

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

