

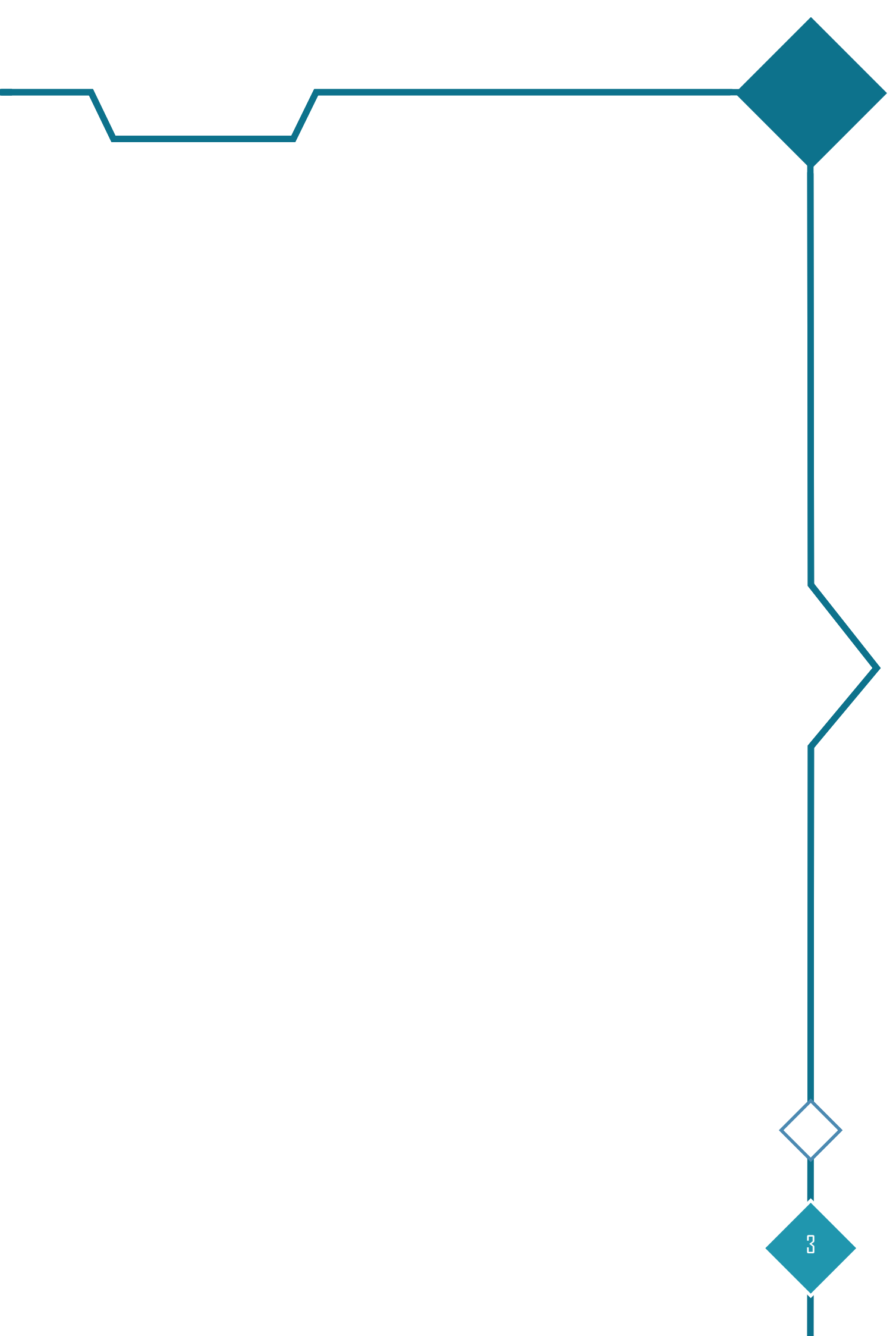
Samenvatting
Verslag van het Veiligheidsonderzoek
Ontsporing van een leegrijdende NMBS-reizigerstrein
Neufvilles - 8 juni 2018

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	27/06/2019

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 Franstalige versie.







Aard van het ongeval:

Ontsporing van de leegrijdende NMBS-reizigerstrein E15809.

Type veiligheidsonderzoek:

Ongeval met beperkt onderzoek.

Datum en uur van het ongeval:

Vrijdag 8 juni 2018 omstreeks 10:27 uur.

Plaats van het ongeval:

Lijn 96 ter hoogte van Neufvilles-Garage.

Trein:

Trein E15809, samengesteld uit 2 motorstellen MS08 "Desiro" (08158 + 08124).

Feiten

Op vrijdag 8 juni 2018 omstreeks 10:20 uur verlaat trein E15809 van de spoorwegonderneming NMBS, een leegrijdende reizigerstrein bestaande uit 2 motorstellen MS08 "Desiro", het station van 's-Gravenbrakel in de richting van de wijkbundel van Mons-Aviation op lijn 96.

Ter hoogte van Neufvilles-Garage loopt de reisweg van trein E15809 via het bijspoor, daarbij gebruikmakend van wissels 08AE en 09AE. De maximaal toegelaten snelheid voor het gebruik van de wissels bedraagt 40 km/u.

Omstreeks 10:27 uur ontspoord de trein op het wijkspoor, waardoor de infrastructuur en het rollend materieel ernstig worden beschadigd. De bestuurder van de trein raakt lichtgewond.

Slachtoffer:

De treinbestuurder werd naar het ziekenhuis overgebracht.

Materiële schade:

Er werd zware schade toegebracht aan het ontspoorde rollend materieel en aan de infrastructuur. Er worden treinvertragingen en -afschaffingen genoteerd.

Beslissing om een onderzoek te openen:

Het gaat om een ontsporing die zich voordeed op het hoofdspoor en die in licht gewijzigde omstandigheden ernstigere gevolgen kon hebben gehad voor wat betreft slachtoffers.



Rechtstreekse oorzaak

De rechtstreekse oorzaak van de ontsporing van trein E15809 is de te hoge snelheid van de trein ter hoogte van de wissels die de trein van het hoofdspoor op het bijspoor te Neufvilles brengen.

Onrechtstreekse factoren

- **Gebrek aan aandacht van de bestuurder:**

Bij het voorbijrijden van het sein (A378) met groen-geel horizontaal seinbeeld, kwiteert de bestuurder op de juiste manier, maar hij voert de verwachte beroepshandelingen niet uit, namelijk remmen om de snelheid van de trein tot 40 km/u te brengen, zoals door het volgende sein wordt opgelegd.

De trein neemt de wissels met een snelheid van 128 km/u.

Volgens ons meest waarschijnlijke scenario is het gebrek aan aandacht een onrechtstreekse factor.

Het gebrek aan aandacht van bestuurders heeft al meermaals het voorwerp van onderzoeken en aanbevelingen uitgemaakt. Bijgevolg brengt het OO geen bijkomende aanbeveling uit.

- **Ontbreken van een doeltreffend recuperatiesysteem (systemen TBL1+ en ETCS)**

Het rollend materieel was uitgerust met het ETCS-systeem van niveau 1: door het ontbreken van ETCS-systeem op dit lijngedeelte (uitgerust met TBL1+), reed de trein in modus TBL1+.

Het rijhulpsysteem TBL1+ doet bij het voorbijrijden van een sein met GrGH-seinbeeld de gele geheugenlamp op de stuurtafel in de bestuurderspost branden. Maar aangezien dit niet ontworpen is om de snelheid van de treinen te controleren bij het voorbijrijden van een sein met dit seinbeeld, heeft het TBL1+-systeem geen remming teweeggebracht, noch de trein overgenomen.

Als het ETCS-systeem actief was geweest, dan zou het systeem aan boord van de trein het profiel van de snelheidscurve ontvangen hebben van de uitrusting in het spoor. Zonder remming vanwege de bestuurder zou het systeem de trein hebben overgenomen en de bestuurder hebben gewaarschuwd; zonder reactie vanwege de bestuurder zou het systeem een remming hebben uitgevoerd om het ongeval te voorkomen.

Het ontbreken van een doeltreffend recuperatiesysteem is een onrechtstreekse factor.

Het onderwerp is al in andere onderzoeksverslagen behandeld. Daarom brengt het Onderzoeksorgaan geen aanbeveling uit.

Bovendien was de installatie van het ETCS-systeem gepland in een masterplan, waartoe de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zich hebben verbonden: dit uitrolplan loopt tot 2022.

Systemische factor

- **Follow-up van de te hoge snelheden**

De NMBS levert grote inspanningen om de boordgegevens van de treinen te controleren. De analyse van alle gevallen van te hoge snelheid na het voorbijrijden van een GrGH-sein zou de spoorwegonderneming moeten helpen bij de identificering van de oorzaken ervan (het niet systematisch opbouwen van rijautomatismen, het gebrek aan aandacht van sommige bestuurders, ...), allemaal voortekens van een ongeval. Momenteel heeft de analyse van de boordgegevens van de treinen echter betrekking op een steekproeftrekking van deze gegevens, wat tot een afwijking in de analyse leidt.

Hierdoor kan de spoorwegonderneming geen raming maken van de werkelijke omvang van bepaalde categorieën van incidenten, waaronder de gevallen van een te hoge snelheid of de gevallen van een niet-conforme snelheidscurve na een sein met GrGH-seinbeeld.

We verwijzen naar de verschillende vaststellingen gedurende de onderzoeken naar aanleiding van de ongevallen te Buizingen in 2015 en te Leuven in 2017.

Met als doelstelling onder andere het verhogen van de veiligheid en het verbeteren van het analyseproces van rijevenementen door representatieve steekproeven, heeft de NMBS een automatiseringsproject gelanceerd voor de analyse van aan boord van de treinen opgenomen gegevens.

De voltooiing van dit project, "AMELIE" genaamd, is voorzien in de loop van het jaar 2020.

Het Onderzoeksgaan brengt geen bijkomende aanbevelingen uit en verwijst naar de aanbevelingen die reeds in de twee bovenvermelde verslagen werden geformuleerd.

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

