

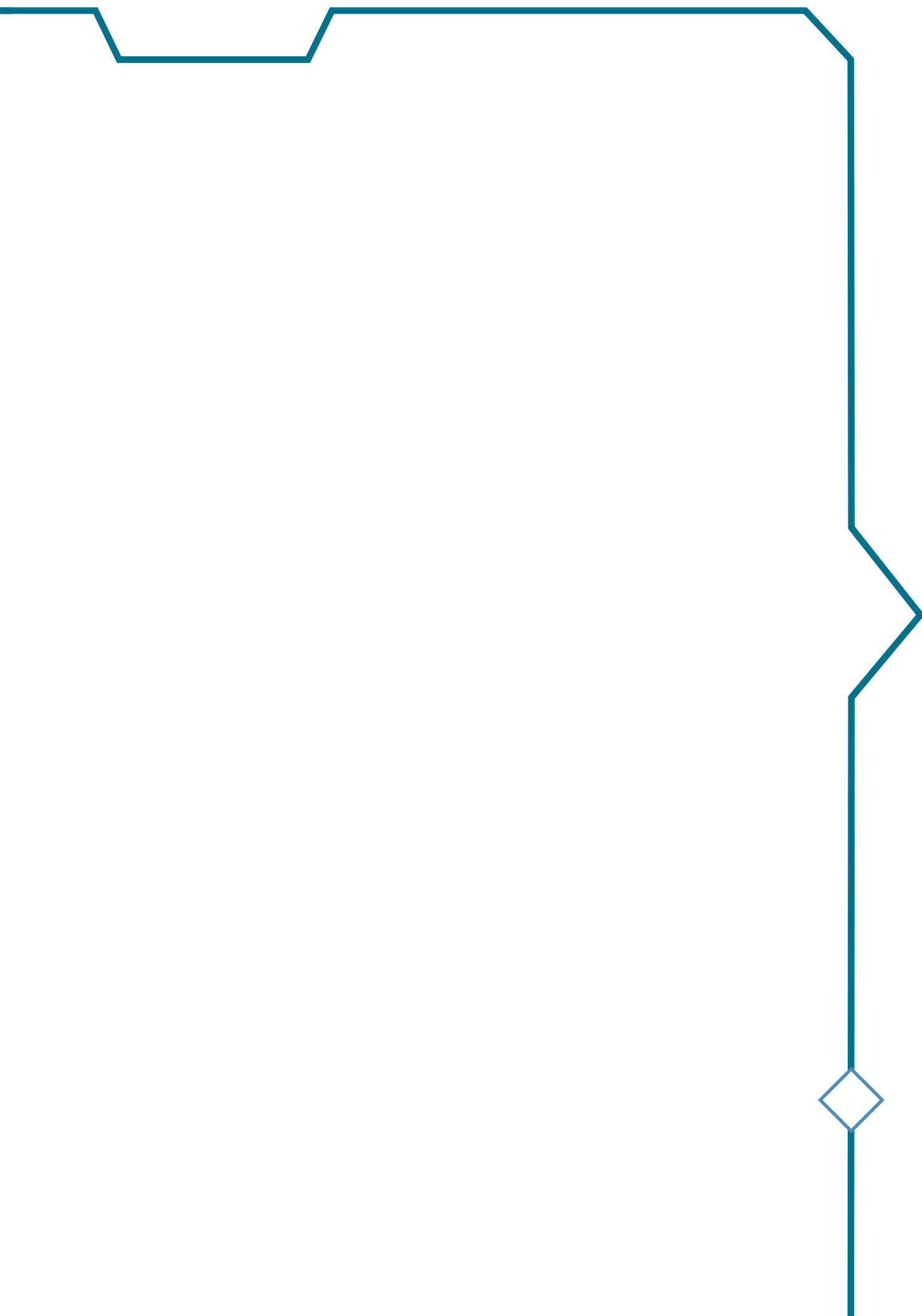
Samenvatting
Veiligheidsonderzoeksverslag
Aanrijding van een persoon in de sporen
door een reizigerstrein
Ruisbroek - 27 februari 2021

TABEL VAN DE VERSIES VAN HET VERSLAG

Nummer van de versie	Voorwerp van de herziening	Datum
1.0	Eerste versie	15/06/2022
1.1	Verfijningen	30/03/2023

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.



SAMENVATTING

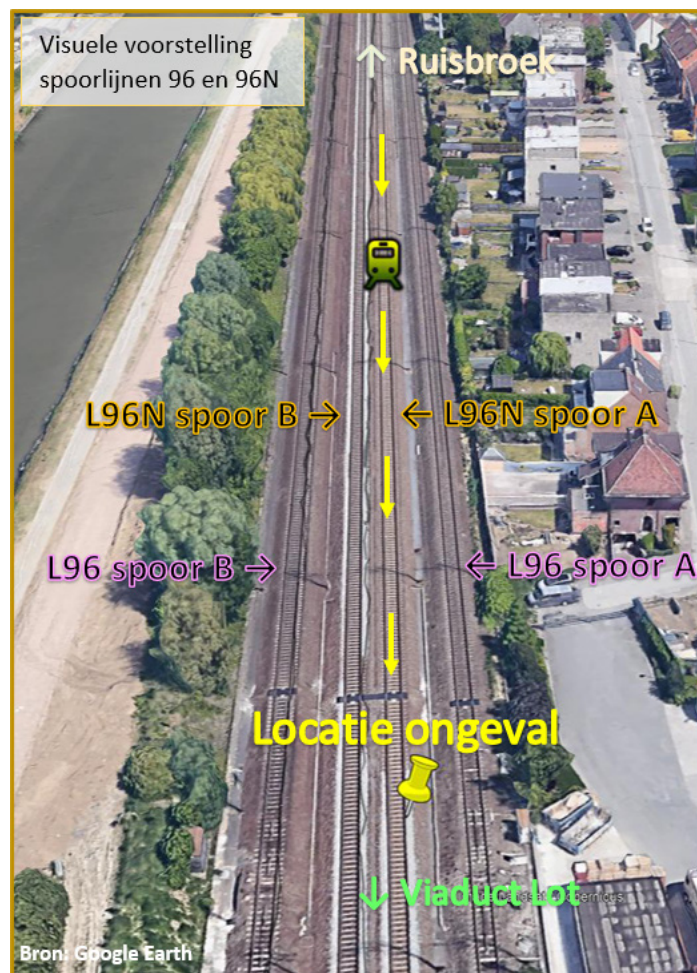
Tijdens de nacht van 26 op 27 februari 2021 worden seininrichting- en kabelwerken uitgevoerd op lijnen 96 en 96E. Deze werken kaderen in een opdracht van de infrastructuurbeheerder Infra-bel waarbij TUC RAIL optreedt als bouwdirectie. Onderneming APK Infra is de aannemer die na een aanbestedingsprocedure de opdracht uitvoert.

De werken nemen hun aanvang te Buizingen en continueren over Lot richting Ruisbroek. Tot aan het station van Lot lopen lijnen 96 en 96N evenwijdig naast elkaar. Na het station van Lot lopen beide sporen van lijn 96 gelijkgronds verder terwijl beide sporen van lijn 96N het viaduct van Lot oplopen. Na dit viaduct lopen beide sporen van lijn 96N tussenin de sporen A en B van lijn 96.

Om 05.56 uur d.d. 27 februari 2021 vertrekt reizigerstrein E3726 in het station van Brussel-Zuid en continueert zijn reisweg in de richting van Ruisbroek op lijn 96N spoor A.

Omstreeks 06.00 uur is het nog steeds donker en op dat moment heerst er een dichte mist. Een werknemer van APK Infra verplaatst zich van lijn 96 spoor A in de richting van lijn 96 spoor B; deze beide sporen zijn buiten dienst. De werknemer steekt hiervoor echter de sporen van lijn 96N over, die beiden in dienst zijn. Wanneer hij in de gevarezone van spoor A van lijn 96N binnendringt, wordt hij aangereden door reizigerstrein E3726.

Het onderzoek van de gegevens die aan boord van de trein geregistreerd werden, toont aan dat de snelheid van de trein op het moment dat de bestuurder de noodremming in werking stelde, 144 km/u bedroeg. Er is geen snelheidsbeperking voorzien en de referentiesnelheid van lijn 96N bedraagt 160 km/u: deze werd niet overschreden door trein E3726. Deze trein was niet de eerste trein die op deze plaats voorbijreed: eerder reden reeds drie ontijzelingstreinen voorbij op lijn 96N.



In het weekend van 26 en 27 februari verdeelde de aannemer de werken onder acht equipes. Equipes 1 en 2 staan in voor de ontmantelingswerken van de oude signalisatie.

Er werd een startwerkvergadering georganiseerd waarbij de planning en de veiligheidsmaatregelen werden besproken.

De planning voorziet dat:

- één van de equipes (equipe 1) werken uitvoert op spoor A van lijn 96,
- de andere equipe (equipe 2) werken uitvoert op spoor B van lijn 96.

Voor elk van de equipes wordt een ploegbaas en een weg-spoorkraan voorzien.

De operationele werken zijn zo gepland dat equipe 1 noch equipe 2 de sporen van L96N moeten oversteken.

De reden waarom de sporen werden overgestoken kon niet achterhaald worden. Het oversteken van sporen werd noch gecommuniceerd noch besproken.

Vóór aanvang van de werken heeft de aannemer de situatie bekeken en een risicoanalyse uitgevoerd met betrekking tot de activiteit. Volgens de reglementering van de infrastructuurbeheerder en het veiligheid- en gezondheidsplan van de bouwdirectie dienen er geen bijkomende veiligheidsmaatregelen toegepast te worden wanneer de tussenspoorbreedte meer dan 4,50 meter bedraagt. De tussenspoorbreedte tussen het spoor A van lijn 96 en spoor A van lijn 96N enerzijds en deze tussen het spoor B van lijn 96 en spoor B van lijn 96N anderzijds bedraagt meer dan 4,50 meter. Er werd één veiligheidsmaatregel genomen: de "technische afscherming" (zwenkbegrenzer) is een technische oplossing ter voorkoming van bewegingen van machines en lasten in het vrijruimteprofiel van het naastgelegen spoor.

Alle medewerkers werden opgeleid en hebben een consigne betreffende veiligheidsmaatregelen bij werken naast of in de nabijheid van sporen ondertekend. Dit consigne stelt dat zonder een werkreden het absoluut verboden is sporen in dienst over te steken. De medewerker heeft wel degelijk opleidingen gekregen en de documenten ondertekend. Hij had meer dan 15 jaar ervaring. Hij was in het bezit van een veiligheidsbadge en was vertrouwd met de site. De week voordien had hij ook reeds werken uitgevoerd in deze zone.

De aannemer stelt een fiche Last Minute Risk Analysis (LMRA) ter beschikking aan zijn werknemers. Het principe van de LMRA houdt in dat er een laatste controle, een laatste risicobeoordeling uitgevoerd wordt zodat de werken in alle veiligheid kunnen van start gaan: deze controle wordt uitgevoerd vóór aanvang van de werken. De fiche Last Minute Risk Assessment is echter dynamisch en dient eveneens om na te gaan of eerder geëvalueerde risico's nog steeds overeenstemmen met een nieuwe situatie op de werf. Zij had moeten worden gebruikt vooraleer de sporen over te steken.

Verschillende procedures en instructies zijn voorhanden. Die nacht staken meerdere medewerkers de in dienst zijnde sporen van lijn 96N over. Het is van belang te monitoren dat deze procedures en instructies door medewerkers op het terrein ook toegepast en nageleefd worden.

Tijdens de startwerkvergadering werden oversteekplaatsen niet besproken aangezien de planning geen verplaatsingen tussen de sporen voorzag.

Het belang van het in herinnering brengen dat het niet toegelaten is sporen in dienst over te steken alsook dat bij onvoorziene omstandigheden men gebruik moet maken van oversteekplaatsen kan echter niet genoeg benadrukt worden.

De aannemer heeft verschillende maatregelen genomen, zoals daar zijn een herhaling van de opleiding betreffende veilig werken langs het spoor en een heropfrissing van de instructies over werken naast het spoor.

Het Onderzoeksorgaan doet geen aanbeveling gezien de genomen maatregelen door de aannemer, de infrastructuurbeheerder en de bouwdirectie.

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

