

Samenvatting

Veiligheidsonderzoeksverslag

Aanrijding van een arbeider van een onderaannemer
door een reizigerstrein
Bleret - 27/10/2023

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	24/09/2025

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.

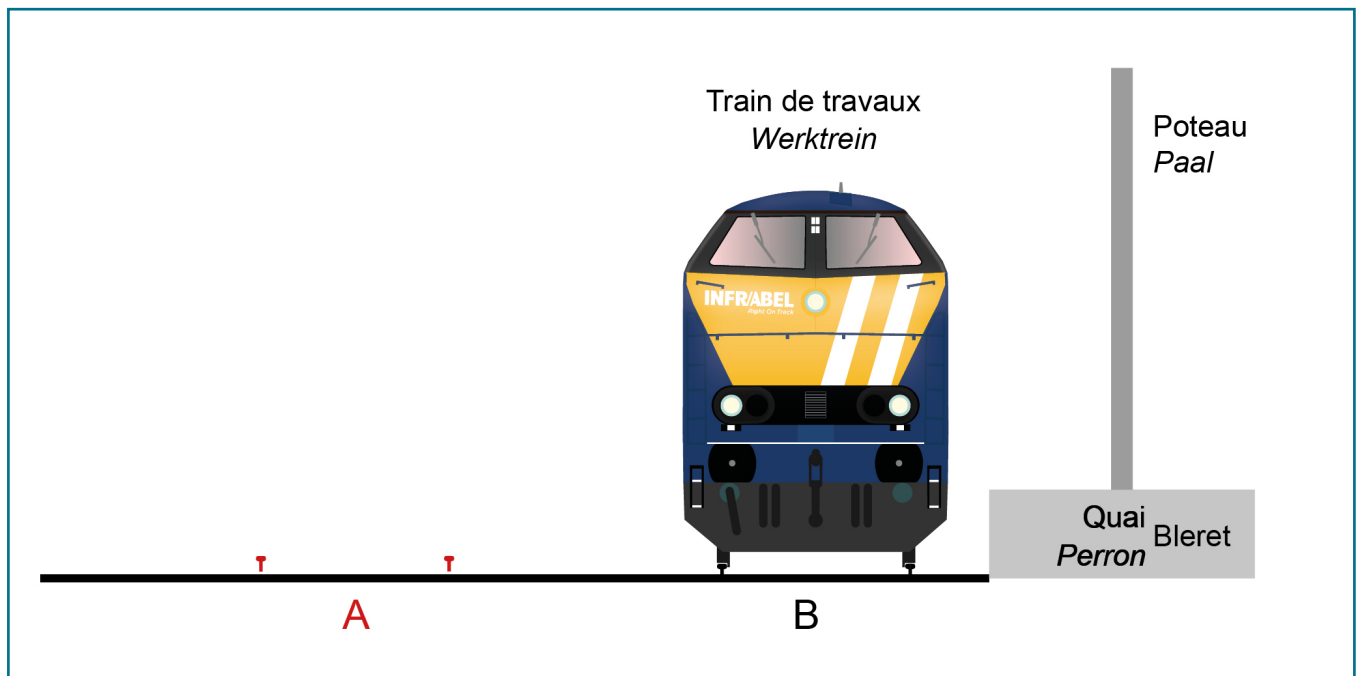
In geval van tegenstrijdigheid tussen bepaalde woorden en termen, is het noodzakelijk te verwijzen naar de Franse versie.



SAMENVATTING

In de nacht van donderdag 26 op vrijdag 27 oktober 2023 wordt er gewerkt op spoor B van lijn 36 ter hoogte van Bleret: deze werken worden uitgevoerd door de onderaannemer Mobix en bestaan uit het plaatsen van bovenleidingpalen aan de buitenkant van spoor B, in sokkels die tijdens vorige fasen zijn voorbereid.

Op spoor A wordt er niet gewerkt en het treinverkeer is er niet onderbroken.



Tijdens de voorafgaande fasen wordt de precieze locatie van de te vervangen palen eerst theoretisch en vervolgens door een landmeter ter plaatse bepaald.

Zodra de locatie van de paal is bepaald, begint Mobix met het voorbereidende werk: de sokkel wordt voorbereid (holte gegraven en gebetonneerd) en de precieze locatie van de as van de toekomstige palen wordt gemarkeerd door een lijn te trekken op de spoorstaaf van het andere spoor, ter hoogte van de bepaalde locatie.

Bij het graven van de holte voor paal 77/33N stelt Mobix een probleem vast: er zit een betonmassa in de grond, waardoor het onmogelijk is om de fundering voor de paal op de geplande locatie te graven. Na verschillende uitwisselingen tussen Mobix en Infrabel wordt er besloten om de paal 160 centimeter te verplaatsen: de sokkel wordt voorbereid, maar de lijn voor de lokalisering van de as van de paal wordt niet getrokken.

Op donderdag 26 oktober, vóór de aanvang van de werken, herinnert Mobix zijn medewerkers aan de op de werf ingestelde veiligheidsregels. Spoor A in dienst is een van de in herinnering gebrachte risico's en de medewerkers van Mobix en van zijn onderaannemer ondertekenen de fiche waarop de risico's staan vermeld.

Tijdens de werken, even voor 01.27 uur, steekt een lid van het team dat aan het werk is de sporen over om, op spoor A, de lijn voor de precieze lokalisering van de as van paal 77/33N te trekken.

Omstreeks 01.27 uur rijdt reizigerstrein E522 van de NMBS op spoor A van lijn 36. Bij het naderen van de werkzone claxonneert de bestuurder van trein E522. Enkele seconden later bemerkt de bestuurder het teamlid binnen het vrijruimteprofiel van het spoor waarop zijn trein rijdt: hij voert een noodremming uit maar kan de aanrijding niet voorkomen. De bestuurder stuurt een GSM-R-alarm uit en de hulpdiensten worden verwittigd: zwaargewond wordt de medewerker van de onderaannemer door de hulpdiensten naar het ziekenhuis afgevoerd.

De onderzoeker van wacht van het Onderzoeksorgaan (OO) wordt verwittigd door de Central Dispatching van de infrastructuurbeheerder Infrabel en begeeft zich naar de plaats van het ongeval om de eerste vaststellingen te doen, informatie te verzamelen en metingen te doen.

Teneinde de bijdragende, organisatorische en systeemfactoren die tot het ongeval hebben geleid, te bepalen, heeft het OO beslist om een veiligheidsonderzoek te openen.

De directe oorzaak van de aanrijding van de medewerker door de trein is de aanwezigheid van de medewerker binnen het vrijruimteprofiel van het spoor in dienst waarop de trein rijdt.

Tijdens de werken in de nacht van het ongeval moet het team een bovenleidingpaal plaatsen waarvan de locatie een paar dagen eerder is veranderd. Bij het graven van de grond op de oorspronkelijk geplande locatie, werd er een betonnen massa in de grond ontdekt, waardoor de paal niet kon worden geplaatst. Iets verderop werd er een nieuwe holte gegraven, maar door een gebrek aan doeltreffende planning van de uit te voeren taken was de lijn ter aanduiding van deze nieuwe precieze locatie van de as van de paal niet getrokken.

De bijdragende factor is het feit dat de lijn ter aanduiding van de precieze locatie van de as van de paal niet op het spoor was getrokken voordat de paal werd geplaatst.

Om deze ontbrekende uitlijningslijn op het spoor te trekken, stak de medewerker het spoor in dienst over en bevond hij zich binnen het vrijruimteprofiel van het spoor waarop de trein reed.

Dit gebeurde zonder enig overleg met het team en zonder enige veiligheidsmaatregelen.

De medewerker, die pas was opgeleid om in de spoorwegsector te werken, had slechts weinig ervaring: dit kan hebben geleid tot een onderschatting van de risico's die gepaard gaan met het gelijktijdig uitvoeren van een taak en het letten op de aankomst van een trein. Het is niet mogelijk om je op je werk te concentreren en tegelijkertijd op het spoor te letten.

Overigens lijkt het erop dat de veiligheidsaspecten door de recentheid van zijn opleiding niet voldoende in het geheugen van de medewerker gegrift waren om zijn aandacht te vestigen op de risico's die gepaard gaan met het zich binnen het vrijruimteprofiel van het spoor in dienst bevinden.

Het werken in een team dat bestaat uit medewerkers met uiteenlopende ervaringsniveaus liet ook geen bijsturing toe van de beslissing van de medewerker om het spoor in dienst zonder veiligheidsmaatregelen te betreden.

De systeemfactor is het ontbreken van een lastminuterisicoanalyse (LMRA) wanneer het team aan het werk merkte dat de uitlijningslijn niet was getrokken.

Met zijn risicoanalyse, opgesteld in het kader van de werf, laat het bedrijf zien dat het zich bewust is van de gevaren die zijn teams op de werf lopen en dat het maatregelen neemt om deze risico's te beheersen.

Onder deze maatregelen wordt de lastminuterisicoanalyse (LMRA) geïmplementeerd door Mobix.

De LMRA wordt uitgevoerd op de vergaderingen bij de aanvang van het werk om het team te herinneren aan de gevaren op de werf; de LMRA wordt ook gepromoot onder de personeelsleden, om hen aan te moedigen te reflecteren over het werk dat aan de gang is.

Het lijkt er echter op dat de dynamiek van de werken en de veranderde situatie (het ontbreken van een lokaliseringslijn ten opzichte van de verwachte situatie) het team er niet voldoende toe aanzetten om tijdens de werken een lastminuterisicoanalyse uit te voeren.

Het OO beveelt Mobix aan erop toe te zien dat al zijn personeelsleden worden opgeleid rond het belang van een lastminuterisicoanalyse (LMRA) en dat er herinneringen worden georganiseerd om de dynamische risico's bij de uitvoering van een werf te beperken.

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

