

Samenvatting Veiligheidsonderzoeksverslag

Botsing van een lege reizigerstrein
met een spoor-wegkraan
Belsele - 12/03/2024

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	13/06/2025

Elk gebruik van dit rapport voor een ander doel dan ongevalpreventie – 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

Op dinsdagavond 12 maart 2024 omstreeks 23.21 uur vindt in Belsele, op spoor A van lijn 59 tussen Sint-Niklaas en Lokeren, een aanrijding plaats tussen een lege reizigerstrein (EM2772) en een spoor-wegkraan. Door de botsing komt de trein te ontsporen met vier draaistellen. In ontspoorde toestand legt deze nog zo'n 300 meter af, wat tot aanzienlijke schade leidt aan het rollend materieel, de spoorinfrastructuur en de bovenleiding. De bestuurder van de spoor-wegkraan kan voor de aanrijding zijn stuurcabine verlaten en raakt niet gewond. De treinbestuurder van EM2772 en een collega in de stuurpost raken lichtgewond. Het tweede ontspoorde rijtuig van de trein bevindt zich in het tussenspoor op enkele tientallen centimeters van het vrijruimteprofiel van spoor B.

Vanuit de tegenovergestelde richting op spoor B komt reizigerstrein E1822 af. De treinbestuurder ziet vonken ter hoogte van de bovenleiding en voert een noodremming uit. Tijdens het remmen rijdt deze trein op enkele tientallen centimeters naast het tweede rijtuig van EM2772.

Het treinverkeer tussen Sint-Niklaas en Lokeren op lijn 59 wordt gedurende zes dagen volledig onderbroken.



Enkele tientallen cm scheiden beide treinen

Na de eerste vaststellingen ter plaatse en een uitwisselingsvergadering met de betrokken partijen beslist het OOIS een veiligheidsonderzoek te openen naar dit significant ongeval.

Ter hoogte van overweg 35 (OW35) op lijn 59 zijn in de nacht van 12 op 13 maart railvernieuwingswerken gepland. Deze worden uitgevoerd vanaf spoor B door twee spoor-wegkranen. Eén van deze kranen werd op 12 maart aan de kant van spoor A aan OW35 geleverd. Door eerdere werkzaamheden zijn de Strail-panelen uit OW35 verwijderd waardoor er vóór de toelating van de werkzaamheden geen directe doorgang mogelijk is voor een spoor-wegkraan om van de ene kant van OW35 (kant spoor A) naar de andere te gaan (kant spoor B).



Naast spoor A van overweg 35 liggen Strail-panelen waardoor vóór de buitendienststelling van het spoor de spoor-wegkraan de overweg niet kan oversteken.

Een bijdragende factor is het verplaatsen van de spoor-wegkraan vóór de pre-job briefing en vóór de toelating van de infrastructuurbeheerder om de werkzaamheden te mogen aanvatten.

De bestuurder van de spoor-wegkraan arriveert aan OW35 vóór de geplande buitendienststelling. Hij merkt dat zijn kraan niet aan de kant van spoor B staat en besluit deze te verplaatsen vóór de officiële werktijd (de stopzetting van het treinverkeer), zonder de werfleider hiervan op de hoogte te stellen.

Een bijdragende factor is de beperkte doorgang en de stabiliteit van de ondergrond op de fietssnelweg.

Hij kiest voor de fietssnelweg F4, die naast lijn 59 loopt, als route naar OW38 om zo naar de andere kant van OW35 te geraken. Aanvankelijk is de betonnen fietssnelweg voldoende breed voor de spoor-wegkraan. Verderop versmalt echter de fietssnelweg en bijkomend beperkt een overhangende haagbegroeiing de doorgang. Bij het passeren van de versmalling komt de spoor-wegkraan met de rechterwielen in de berm terecht. Door de regenachtige weersomstandigheden is de ondergrond drassig en onvoldoende stabiel om het zware gewicht te dragen, waardoor de kraan wegzakt in het vrijruimteprofiel van spoor A. Kort daarna rijdt de lege reizigerstrein EM2772 de kraan aan.



Door een versmalling van de fietssnelweg wijkt de spoor-wegkraan uit naar de drassige berm waarop deze vervolgens wegschuift naar het spoor.

De directe oorzaak van de aanrijding van de spoor-wegkraan door de trein is het wegschuiven van de spoor-wegkraan in het vrijruimteprofiel van het spoor, als gevolg van het wegzakken van de ondergrond van de fietssnelweg waarop de spoor-wegkraan reed.

Door deze impact ontspoord de lege reizigerstrein.



Ontspoorde draaistellen EM2772.

Een bijdragende factor is dat na het wegzakken van de spoor-wegkraan op de sporen Central Dispatching niet onmiddellijk wordt verwittigd.

Hoewel de kraanbestuurders het telefoonnummer van de Central Dispatching in hun GSM hebben, beschikken ze (in tegenstelling tot treinbestuurders) in de cabine van de spoor-wegkraan niet over een alarmknop waarmee zij rechtstreeks Central Dispatching kunnen bereiken. Zij moeten de GSM nemen en het desbetreffende telefoonnummer intoetsen.

Omdat de gebeurtenis zich zo snel voltrekt, heeft de kraanbestuurder de tijd niet gehad om Central Dispatching te contacteren, met als gevolg dat de implementatie van veiligheidsmaatregelen door de infrastructuurbeheerder vertraging oploopt.

Infrastructuurbeheerder Infrabel geeft intussen advies aan aannemers om de sticker 1711 aan te brengen op een goed zichtbare plaats in spoor-wegkranen.

De systeemfactor is het onvoldoende risicobewustzijn van het 'vroegtijdig starten van de werkzaamheden' en 'voorbereiden van het werk', wat door werknemers verschillend kan worden geïnterpreteerd.

Vóór aanvang van elke prestatie is zowel een pre-job briefing als de toelating van de infrastructuurbeheerder vereist. De duiding van de werkzaamheden en de toelating zijn een essentiële voorwaarde om de veiligheid op en rond het spoor te garanderen.

Hoewel het management van de verschillende betrokken ondernemingen overtuigd is van het belang van het naleven van plannings- en veiligheidsmaatregelen, is het van essentieel belang dat zij een toezicht/monitoring hierop houden.

Het OOIS beveelt de DVIS aan om erop toe te zien dat Infrabel controleert of haar onderaannemers hun personeel bewust hebben gemaakt van de risico's en het verbod om vóór de werkuren werkzaamheden voor te bereiden en te starten op spoorwegwerven.

Een bijkomende vaststelling is dat fietssnelweg F4 gebruikt kan worden door landbouwvoertuigen. Bij een smalle fietssnelweg en onstabiele ondergrond kunnen dergelijke landbouwvoertuigen risico lopen om weg te zakken en richting de naastgelegen spoorlijn te schuiven of kantelen.



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

