

Samenvatting Veiligheidsonderzoeksverslag

Botsing van een rangeerlocomotief
met een lege, geparkeerde reizigerstrein
Schaarbeek Bundel R - 13/05/2024

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	15/07/2025

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 Nederlandstalige versie.

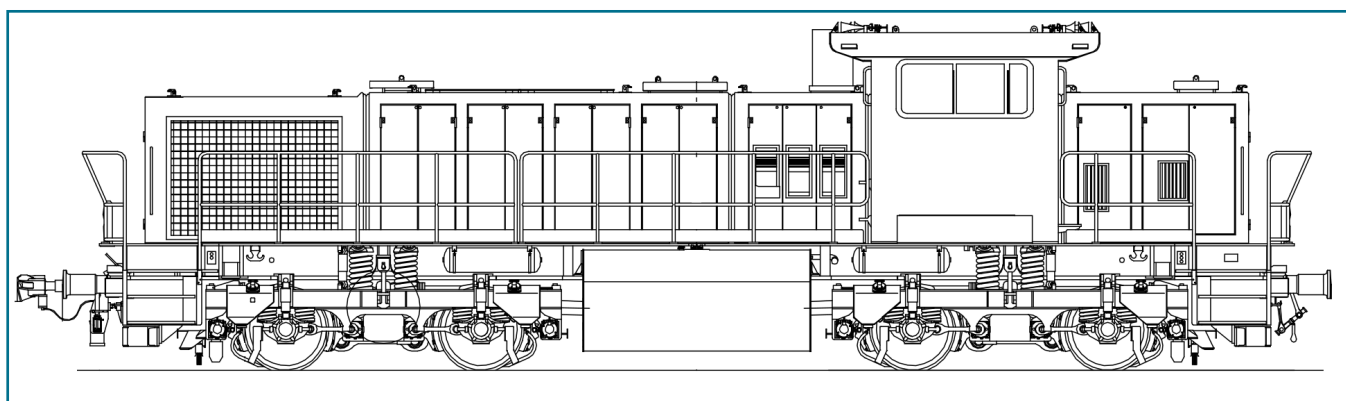


SAMENVATTING

Op maandag 13 mei 2024 begint de treinbestuurder aan zijn dienst om 05.05 uur en voert gedurende zijn hele dienst werkzaamheden uit in de bundels van Schaarbeek, samen met de hoofd-Eerste Assistent Operaties en de assistent-Eerste Assistent Operaties.

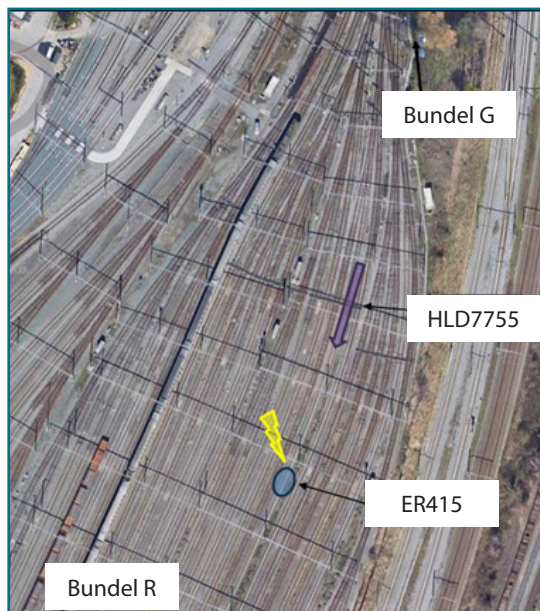
Tussen 8.30 uur en 09.00 uur sluit een andere treinbestuurder, die in lijnstudie is, zich aan bij de treinbestuurder en de Eerste Assistenten Operaties. Hij brengt voor zijn lijnstudie de dag door in de stuurcabine naast de treinbestuurder.

Tijdens zijn dienst voert de treinbestuurder meerdere rangeringen uit met de rangeerlocomotief HLD 7755, zowel in de rijrichting met de korte neus als in de rijrichting met de lange neus. Bij deze rangeringen ondersteunen de Eerste Assistenten Operaties de bewegingen.



← richting lange neus

richting korte neus →



Aan het einde van de ochtend ontvangt de hoofd-Eerste Assistent Operaties via de radio de opdracht van de onderstationschef om rangeerlocomotief HLD 7755, opgesteld op spoor 720 van bundel G te Schaarbeek, te koppelen aan de lege NMBS-reizigerstrein ER415, geparkeerd op spoor 727 van bundel R te Schaarbeek. Vervolgens moet deze reizigerstrein naar de carwash worden gebracht. De treinbestuurder van de rangeerlocomotief verneemt mondeling van de hoofd-Eerste Assistent Operaties 'bac-garé' en dat de rangeerlocomotief daarna door een andere treinbestuurder gebruikt zal worden voor de rangerdienst 'bac-carwash'.

Even na 11.10 uur vertrekt de rangeerlocomotief van spoor 720. Aan boord bevinden zich op dat moment vier personen: de bestuurder van de rangeerlocomotief, een treinbestuurder in lijnstudie en twee Eerste Assistenten Operaties.

Omstreeks 11.12 uur botst de rangeerlocomotief tijdens de rangering tegen de kop van de lege, geparkeerde reizigerstrein op spoor 727. Hierdoor raken de twee Eerste Assistenten Operaties en de treinbestuurder gewond. Verder is er schade aan de reizigerstrein: de buffers van de locomotief zijn volledig ingedrukt.

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



De directe oorzaak van het ongeval is dat de losse locomotief niet tijdig kon remmen om de botsing met de lege, geparkeerde reizigerstrein te voorkomen.

Een bijdragende factor is het beperkte zicht op de sporen in een bundel vanuit locomotieven type 77 in de rijrichting met de lange neus vooraan.

Het beperkte zicht werd bevestigd tijdens een reconstructie.

Een bijdragende factor is het ontbreken van volledig uitgewerkte en gestandaardiseerde procedures voor het bevelen van rangeerbewegingen, zowel mondeling als via de radio.

De bestaande procedures voor het bevelen van rangeerbewegingen zijn onvolledig. Zo is er geen vereiste om expliciet te vermelden of een spoor vrij of bezet is.

Daarnaast ontbreekt een gestandaardiseerde procedure voor het mondeling bevelen van rangeerbewegingen zonder radio, in tegenstelling tot het communiceren van rangeerbewegingen via radio. Hierdoor is er ruimte voor interpretatie en kunnen misverstanden ontstaan over de rangeerbeweging.

De huidige analyse van de spoorwegonderneming houdt onvoldoende rekening met de noodzaak om expliciet de status van het spoor te vermelden bij het bevelen van een rangeerbeweging en met de specifieke risico's verbonden aan het ongestructureerd mondeling bevelen van rangeerbewegingen.

Het OOIS beveelt de DVIS aan om erop toe te zien dat de door de NMBS geplande studie over het standaardiseren van de communicatie voor het uitvoeren van een rangering gebaseerd is op een grondige risicoanalyse, waarbij rekening wordt gehouden met zowel de inhoud als de wijze van communicatie om de risico's op verschillen in begrip en interpretatie te beperken.

Een systeemfactor is dat de controle en/of audit op de communicatie van rangeerbewegingen onvoldoende is om de tekortkomingen te identificeren.

Het is onopgemerkt gebleven of er is niet naar gehandeld dat het benoemen van de status van het spoor bij het bevelen van rangeerbewegingen via de radio niet verplicht is, waardoor dit ook niet altijd gebeurt. Daarnaast is het niet opgemerkt dat het mondeling bevelen van rangeerbewegingen standaardisatie mist en ruimte laat voor het gebruik van lokaal gehanteerde maar niet officieel vastgelegde termen.

Het OOIS beveelt de DVIS aan om erop toe te zien dat de grondige evaluatie van rangeeractiviteiten, met inbegrip van de communicatie, deel uitmaakt van de controles en/of audits van de spoorwegonderneming, om de risico's van verschillende tekortkomingen en afwijkingen te identificeren en aan te pakken.

Een systeemfactor is dat het gevaar van een botsing als gevolg van beperkte zichtbaarheid bij locomotieven die in de rijrichting met een lange neus vooraan worden bestuurd, onvoldoende werd geïdentificeerd.

De bestaande regelgeving met betrekking tot rijden op zicht bepaalt dat de beweging moet worden uitgevoerd aan een snelheid waarbij de bestuurder met zekerheid kan stoppen voor elke zichtbare hinder. Dit laat echter ruimte voor interpretatie in situaties waarin het zicht sterk beperkt is. Bij locomotieven zoals de rangeerlocomotief HLD 7755, die in de rijrichting met de lange neus vooraan een beperkt zicht op het spoor bieden, is hinder pas zeer laat of zelfs niet zichtbaar. Het lijkt dat de analyse van de spoorwegonderneming hier onvoldoende rekening mee heeft gehouden: voor dergelijke gevallen bestaat geen aanvullende regelgeving of richtlijn die bijvoorbeeld een aangepaste maximumsnelheid of specifieke instructies voorschrijft.

Het OOIS beveelt de DVIS aan om erop toe te zien dat de NMBS een studie uitvoert om na te gaan op welke wijze de veiligheid van een rangeerbeweging met locomotieven type 77 in de rijrichting met de lange neus vooraan verbeterd kan worden in functie van de structureel beperkte zichtbaarheid.

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

