

Samenvatting Veiligheidsonderzoeksverslag

Miszending van een trein naar een bezet spoor
Zeebrugge Bundel Pelikaan - 20/08/2024

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	10/02/2026

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 donderdag 20 augustus 2024 om 13.58 uur komt goederentrein E47576 aan op spoor 869 in rangeerbundel Pelikaan in Zeebrugge. De treinbestuurder ziet meerdere wagons op dit spoor staan en voert een remming uit waarmee een aanrijding wordt vermeden. De treinbestuurder zet de rit op spoor 869 stapvoets verder voor de vrijmaking van overweg 6. E47576 komt vijf meter opwaarts van de betrokken wagons tot stilstand. Er vallen geen slachtoffers. Er is geen schade aan de infrastructuur en het rollend materieel. Er is geen treinverkeer mogelijk van en naar bundel Pelikaan tot omstreeks 15.30 uur.



Overzicht bundel Pelikaan te Zeebrugge

Het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor (OOIS) heeft beslist om een onderzoek te openen naar het incident, evenals naar de onderliggende processen van het VRG-schap (Verantwoordelijke Ranginger Gesprekspartner) in het algemeen.

VRG-schap: Bundel Pelikaan wordt uitgebaat volgens het VRG-principe. Dit is ontstaan als antwoord op de splitsing van de NMBS in 2005 waarbij Infrabel werd opgericht als beheerder van de infrastructuur. De functie van onderstationschef werd toen opgesplitst: de onderstationschefs op de perrons kwamen in dienst van de NMBS, die in de seinhuizen van Infrabel en die in de goederenbundels van B-Cargo. Door deze herstructurering had Infrabel geen eigen personeel meer in de goederenbundels en werd het VRG-schap ontwikkeld om bepaalde taken in deze bundels te kunnen blijven uitvoeren. Zo konden de onderstationschefs die naar B-Cargo werden overgeplaatst hun werkzaamheden in goederenbundels blijven voortzetten op basis van een Plaatselijk Protocol, ondertekend tussen een spoorwegonderneming en Infrabel. De invoering van het VRG-schap in een bundel door Infrabel betekent een overdracht van taken en bevoegdheden van de infrastructuurbeheerder naar de spoorwegonderneming die op dat moment actief is in de betreffende bundel.

De directe oorzaak is de toewijzing van een bezet spoor aan een goederentrein op basis van onjuiste sporeninformatie.

Bij het beëindigen van het VRG-schap wordt een spoor als vrij gemeld door de infrastructuurgebruiker, terwijl het in werkelijkheid bezet is.

Een bijdragende factor is dat de overdracht van het VRG-schap op manuele wijze via telegram verloopt, zonder verplichte validatie of controle.

De onjuiste sporenstatus wordt noch opgemerkt door de infrastructuurbeheerder noch door de nieuwe VRG-houder.

De VRG-procedure is gebaseerd op een administratief vertrouwen tussen opeenvolgende VRG-houders en voorziet hierbij geen verplichte validatie of dubbelcontrole van de sporenstatus bij overdracht of toewijzing. Het gebrek aan verificatie bij de VRG-overdracht laat foutieve informatie toe zonder dat deze onderschept wordt.

Een systeemfactor is de afwezigheid van technische detectiemiddelen in VRG-bundels, waardoor de infrastructuurbeheerder de spoorbezetting niet kan verifiëren.

De VRG-bundel Pelikaan is half beseind waardoor er in de installatie waar de VRG-houder actief is, geen detectiemiddelen aanwezig zijn om de werkelijke bezetting van de sporen vast te stellen.

Het OOIS beveelt de DVIS aan erop toe te zien dat de infrastructuurbeheerder beoordeelt of er nood is aan overgangsmaatregelen vóór de uitfasering van het VRG proces in de betrokken bundels, om een veilige en verifieerbare opvolging van de spoorbezetting te waarborgen.

Een systeemfactor is de gebrekkige integratie van het VRG-principe in het veiligheidsbeheersysteem (risicoanalyses, monitoring, ...) van de betrokken spoorwegondernemingen.

Inspecties tonen aan dat het VRG-principe historisch onvoldoende geïntegreerd is in het veiligheidsbeheerssysteem van spoorwegondernemingen, waardoor risico's verbonden aan lokale operationele activiteiten niet altijd tijdig worden geïdentificeerd en beheerst.

Het OOIS beveelt de DVIS aan om erop toe te zien dat spoorwegondernemingen het VRG-principe structureel verankeren in hun veiligheidsbeheerssysteem en dat zij bij de analyse rekening houden met menselijke en organisatorische factoren, in het bijzonder wanneer VRG-taken worden gecombineerd met veiligheidskritieke taken.

Een systeemfactor is dat de gezamenlijke identificatie en beheersing van taakgerelateerde risico's momenteel ontbreekt in het beheer van het VRG-schap.

Het ontbreken van gezamenlijke monitoring tussen infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen en expliciete risicoanalyse maakt dat taakconcurrentie en cognitieve belasting onvoldoende zichtbaar blijven, wat de beheersbaarheid van veiligheidskritieke taken in combinatie met het VRG-schap kan verminderen.

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

