

Samenvatting
Verslag van het Veiligheidsonderzoek
Aanrijding van een persoon in de sporen
Oostende - 21 september 2017

TABEL VAN DE VERSIES VAN HET DOCUMENT

<u>Nummer van de versie</u>	<u>Voorwerp van de herziening</u>	<u>Datum</u>
1.0	Eerste versie	10/12/2018

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.

1. SAMENVATTING

Op donderdag 21 september 2017, omstreeks 7u00, voeren 2 werknemers van een aannemingsbedrijf, dat gespecialiseerd is in spoorwerken, voorbereidende werkzaamheden uit langs een spoor in dienst in Oostende. Deze werkzaamheden vinden plaats buiten de geplande werkuren en de voorziene beschermingsmaatregelen zijn op dat ogenblik dus nog niet van toepassing.

Om 07u08 vertrekt reizigerstrein E1807 (Oostende / Antwerpen-Centraal) van het spoor VI in het station van Oostende. De trein wordt van spoor VI over wissels gezonden naar een spoor dat toegang verleent tot normaalspoor B van Lijn 50A.

Tijdens het vertrek richt de treinbestuurder zijn aandacht op sein K6-K.7 aan het einde van het perron en op de positie van de wissels voor hem. Hij neemt in de verte ook een 'rood sein' waar dat hij als een rood mobiel sein identificeert en waarvan de betekenis 'doorrit verboden' is. Gezien de stand van de wissels moet hij zich concentreren op dit 'rood sein' om uit te maken of dit sein voor hem bedoeld is.

Zodra de trein sein K6-K.7 voorbijrijdt laat de trein het verlichte perron achter zich.

Afwaarts van sein K6-K.7 rijdt de trein over een S-vormige bocht die gevormd wordt door aaneensluitende wissels. Afwaarts de S-bocht onderbreekt de treinbestuurder de tractie¹.

De treinbestuurder ziet de aanwezigheid van een persoon die afwaarts van de wissels gehurkt zit binnen de gevarezone van het spoor. De bestuurder voert een remming uit maar kan de aanrijding niet vermijden. De persoon binnen de gevarezone van het spoor wordt door de trein gegrepen en is op slag dood.

De **directe oorzaak** van het ongeval is het uitvoeren (buiten de geplande werkuren) van werkzaamheden door het personeel van de aannemer op een spoor in dienst, zonder voorafgaandelijke toelating en zonder dat de voorziene veiligheidsmaatregelen reeds in voege waren.

Het slachtoffer is een assistent-werfleider in opleiding. Het veilig werken en zich veilig verplaatsen in een spoorwgomgeving wordt aangeleerd, eerst theoretisch dan praktisch. De assistent-werfleider heeft eerst een theoretische veiligheidsopleiding genoten en wordt op de werf begeleid door een werfleider, een leidinggevende met veiligheidsfunctie, die hem op de dag van het ongeval technische aspecten van de functie aanleert. Door zijn veiligheidsfunctie moet deze leidinggevende erop toezien dat de van toepassing zijnde veiligheidsprincipes gekend zijn en correct toegepast worden.

Op de dag van het ongeval begeleidt de werfleider de assistent-werfleider zonder de juiste veiligheidsprincipes toe te passen.

Volgens de weerhouden hypothese is de **indirecte factor** van het ongeval het onderschatten door de werfleider van het gevaar dat uitgaat van het niet tijdig horen en zien van een aankomende trein en van het gevaar dat uitgaat van het niet tijdig gezien worden door de treinbestuurder van een aankomende trein.

¹ 100 m afwaarts van sein K6-K.7 of 10 s na doorgang aan sein K6-K.7. Dit is 163 m opwaarts van de plaats van het ongeval (ongeveer 23 seconden vóór het ongeval bij een snelheid van 25 km/u).

BIJKOMENDE VASTSTELLINGEN

Het gevaar van het niet tijdig horen en zien van een aankomende trein en het gevaar van het niet tijdig gezien worden door de treinbestuurder wordt in de onthaalbrochure, opleiding en toolbox-meeting van de onderaannemer besproken. Dit is echter niet voldoende gebleken om de betrokken werknemers op de dag van het ongeval voldoende bewust te maken van het gevaar van het werken in de gevarenzone van een spoor in gebruik, dit zonder veiligheidsmaatregelen te nemen.

Het veronderstellen dat de komst van een trein met zekerheid tijdig kan waargenomen worden door mensen die werkzaamheden uitvoeren berust op een gevaarlijke illusie. Ook het veronderstellen dat treinbestuurders tijdig hun trein tot stilstand kunnen brengen berust op een gevaarlijke illusie.

Het Onderzoeksorgaan raadt de onderaannemer aan zijn inspanningen om zijn personeel te sensibiliseren voor het gevaar dat uitgaat van rijdende treinen onverminderd verder te zetten en na te denken over hoe hij zich kan verzekeren van het onvoorwaardelijk toepassen van veiligheidsafspraken door zijn personeel.

De onthaalbrochure van de onderaannemer voorziet dat een LMRA moet gehouden worden vóór de aanvang van de werken. De onderaannemer omschrijft de LMRA als een check-up onder de vorm van een reflectiemoment. De LMRA-procedure van de onderaannemer voorziet evenwel geen schriftelijke bevestigingen en is bijgevolg niet traceerbaar.

Het correct uitvoeren van de LMRA-reflectie, zoals de onderaannemer het voorziet in de onthaalprocedure, had zonder enige twijfel moeten leiden tot de conclusie dat de werkzaamheden op 21/9 niet veilig konden uitgevoerd worden en dus niet mochten uitgevoerd worden.

Het Onderzoeksorgaan raadt de aannemer aan zijn personeel verder te sensibiliseren voor het belang van de LMRA en na te denken over hoe hij zich kan verzekeren van het toepassen van de LMRA door zijn personeel.

Gezien de ernst en de frequentie van arbeidsongevallen² met arbeiders in spoorwgomgeving, is het de betrachting van het Onderzoeksorgaan om aan alle aannemingsbedrijven en aan de spoorwegsector een bijzondere aandacht te vragen voor deze problematiek. Ook de Confederatie van de Bouw is zich bewust van deze problematiek. De Confederatie organiseert onder meer sensibiliseringscampagnes rond gevaren verbonden aan het uitvoeren van werkzaamheden in spoorwgomgeving.

Het Onderzoeksorgaan wil haar vaststellingen en aanbevelingen delen met een zo breed mogelijk publiek. Het Onderzoeksorgaan organiseert daarom en in nauwe samenwerking met de Confederatie van de Bouw, met de spoorwegsector en met de aannemingsbedrijven spoorwerken een seminarie³ rond het thema van veilig werken in spoorwgomgeving.

² Melsele, Engis, Neufville, Duffel, ...

³ In navolging van een eerder georganiseerd seminarie over ongeval op een overweg "Pittem Lessons Learned".

Onderzoeksgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor
<http://www.mobilit.belgium.be>

