

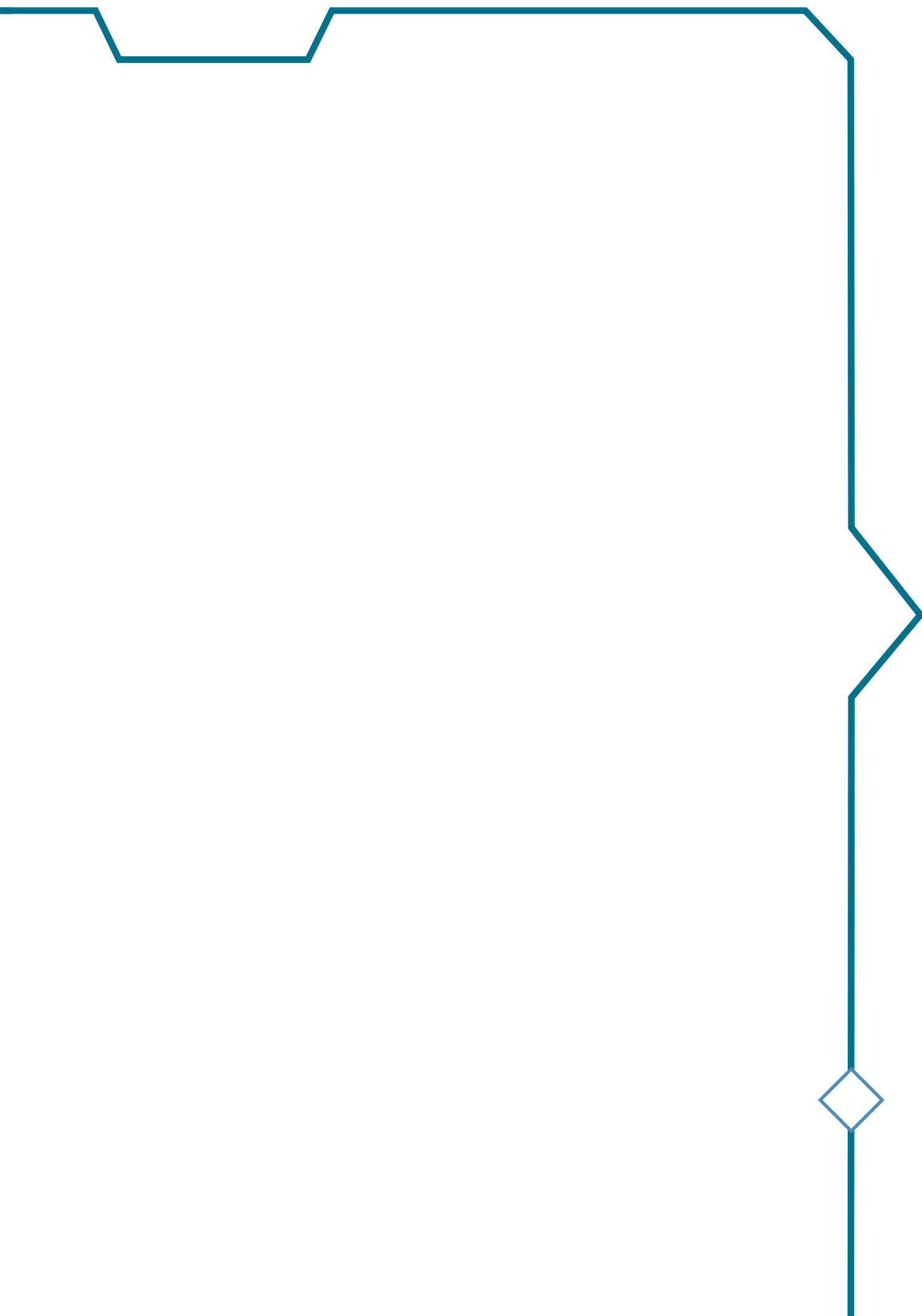
Samenvatting
Veiligheidsonderzoeksverslag
Aanrijding van een persoon in de sporen
door een reizigerstrein
Ruisbroek - 27 februari 2021

TABEL VAN DE VERSIES VAN HET VERSLAG

Nummer van de versie	Voorwerp van de herziening	Datum
1.0	Eerste versie	15/06/2022

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.

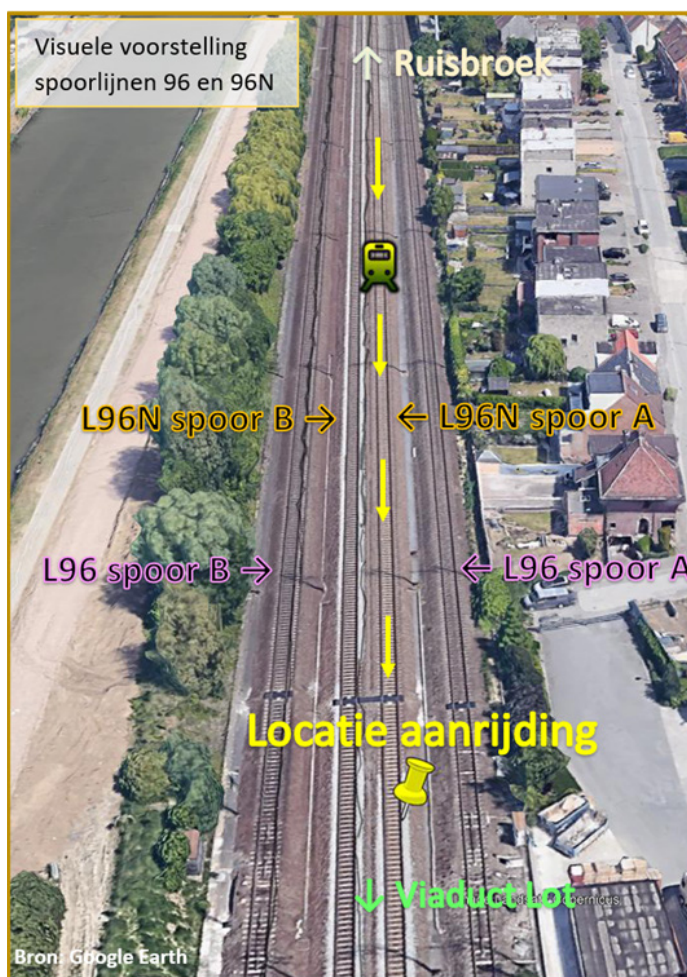
In geval van tegenstrijdigheid tussen bepaalde woorden en termen, is het noodzakelijk te verwijzen naar de Nederlandstalige versie.



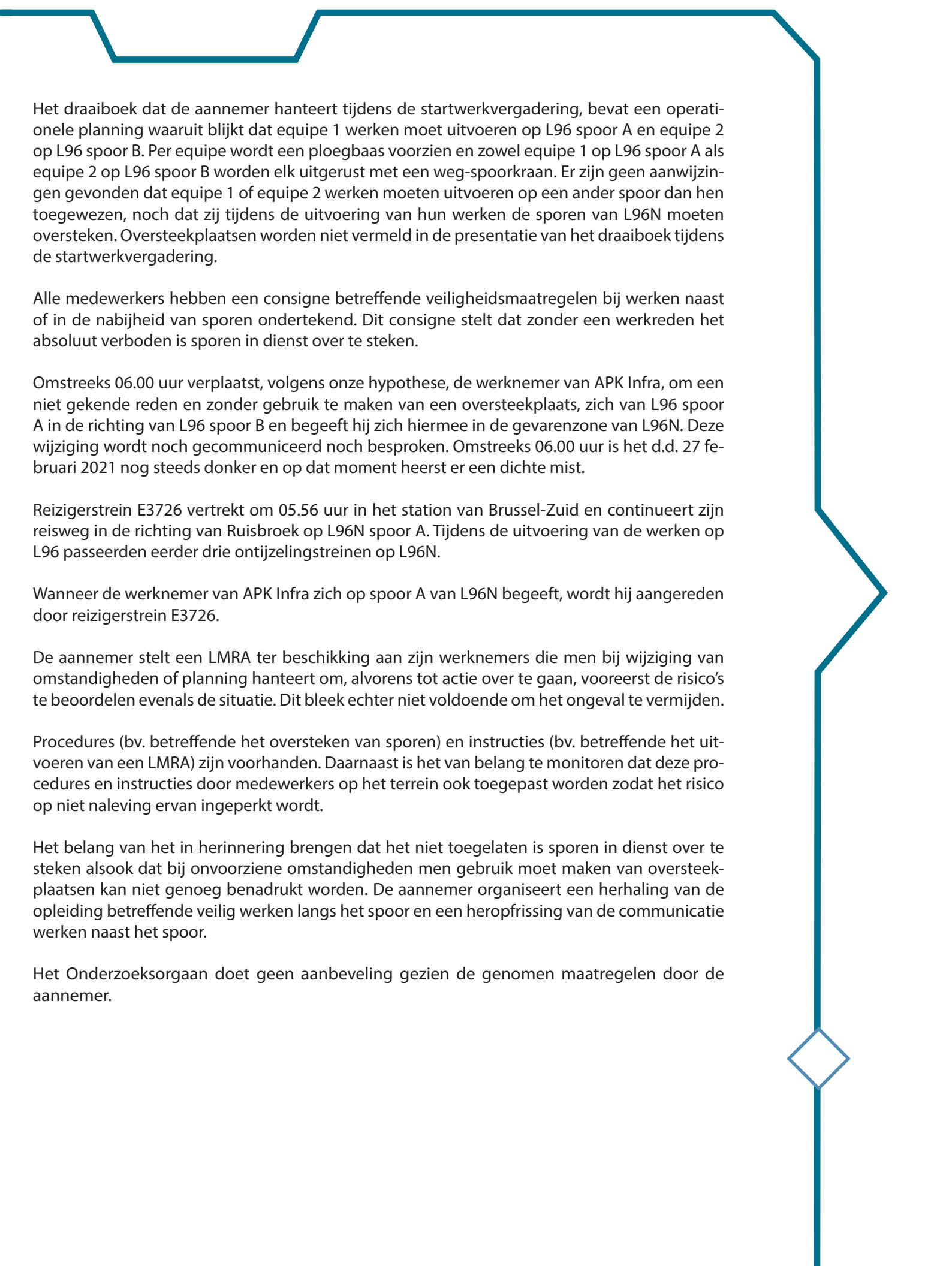
SAMENVATTING

Tijdens de nacht van 26 op 27 februari 2021 worden seininrichting- en kabelwerken uitgevoerd op L96 spoor A, L96 spoor B en op L96E. Deze werken kaderen in een opdracht van de infrastructuurbeheerder Infrabel waarbij TUC RAIL optreedt als bouwdirectie. Onderneming APK Infra is de aannemer die na een aanbestedingsprocedure de opdracht uitvoert.

De werken nemen hun aanvang te Buizingen en continueren over Lot richting Ruisbroek. Tot aan het station van Lot lopen L96 en L96N evenwijdig naast elkaar. Na het station van Lot lopen beide sporen van L96 gelijkgronds verder terwijl beide sporen van L96N een viaduct oplopen. Na het viaduct van Lot lopen beide sporen van L96N tussenin de sporen A en B van L96.



De tussenspoorbreedte tussen het spoor A van L96 en spoor A van L96N en deze tussen het spoor B van L96 en spoor B van L96N bedraagt meer dan 4,50 meter. Volgens de reglementering van de infrastructuurbeheerder en het veiligheid- en gezondheidsplan van de bouwdirectie dienen in deze situatie geen bijkomende veiligheidsmaatregelen toegepast worden. De aannemer bekijkt de mogelijkheid en noodzaak van een aanduiding van de grenslijn wanneer de afstand meer dan 4,5 meter bedraagt en doet nazicht van de risicoanalyse met betrekking tot de spoorwegactiviteit en van de algemene risicoanalyse rekening houdend met de omstandigheden van het ongeval.



Het draaiboek dat de aannemer hanteert tijdens de startwerkvergadering, bevat een operationele planning waaruit blijkt dat equipe 1 werken moet uitvoeren op L96 spoor A en equipe 2 op L96 spoor B. Per equipe wordt een ploegbaas voorzien en zowel equipe 1 op L96 spoor A als equipe 2 op L96 spoor B worden elk uitgerust met een weg-spoorkraan. Er zijn geen aanwijzingen gevonden dat equipe 1 of equipe 2 werken moeten uitvoeren op een ander spoor dan hen toegewezen, noch dat zij tijdens de uitvoering van hun werken de sporen van L96N moeten oversteken. Oversteekplaatsen worden niet vermeld in de presentatie van het draaiboek tijdens de startwerkvergadering.

Alle medewerkers hebben een consigne betreffende veiligheidsmaatregelen bij werken naast of in de nabijheid van sporen ondertekend. Dit consigne stelt dat zonder een werkreden het absoluut verboden is sporen in dienst over te steken.

Omstreeks 06.00 uur verplaatst, volgens onze hypothese, de werknemer van APK Infra, om een niet gekende reden en zonder gebruik te maken van een oversteekplaats, zich van L96 spoor A in de richting van L96 spoor B en begeeft hij zich hiermee in de gevarezone van L96N. Deze wijziging wordt noch gecommuniceerd noch besproken. Omstreeks 06.00 uur is het d.d. 27 februari 2021 nog steeds donker en op dat moment heerst er een dichte mist.

Reizigerstrein E3726 vertrekt om 05.56 uur in het station van Brussel-Zuid en continueert zijn reisweg in de richting van Ruisbroek op L96N spoor A. Tijdens de uitvoering van de werken op L96 passeerden eerder drie ontijzelingstreinen op L96N.

Wanneer de werknemer van APK Infra zich op spoor A van L96N begeeft, wordt hij aangereden door reizigerstrein E3726.

De aannemer stelt een LMRA ter beschikking aan zijn werknemers die men bij wijziging van omstandigheden of planning hanteert om, alvorens tot actie over te gaan, vooreerst de risico's te beoordelen evenals de situatie. Dit bleek echter niet voldoende om het ongeval te vermijden.

Procedures (bv. betreffende het oversteken van sporen) en instructies (bv. betreffende het uitvoeren van een LMRA) zijn voorhanden. Daarnaast is het van belang te monitoren dat deze procedures en instructies door medewerkers op het terrein ook toegepast worden zodat het risico op niet naleving ervan ingeperkt wordt.

Het belang van het in herinnering brengen dat het niet toegelaten is sporen in dienst over te steken alsook dat bij onvoorziene omstandigheden men gebruik moet maken van oversteekplaatsen kan niet genoeg benadrukt worden. De aannemer organiseert een herhaling van de opleiding betreffende veilig werken langs het spoor en een heropfrissing van de communicatie werken naast het spoor.

Het Onderzoeksgaan doet geen aanbeveling gezien de genomen maatregelen door de aannemer.

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

