

ALGEMENE INFORMATIE

Aard van het incident:

Zijdelingse aanrijding van een goederentrein door een losgeslagen onderstopper type Unimat 08.

Status van het veiligheidsonderzoek:

Beperkt onderzoek - **Gesloten**.

Datum en tijd van het incident:

14 april 2019 omstreeks 00.28 uur.

Plaats van het ongeval:

Station Gent-Sint-Pieters op wissel AW61BK.

Trein:

Goederentrein Z65902 van Crossrail.

Gesleept rijtuig:

Unimat 7 type 08-475-4S.



FEITEN

In Landegem worden werken aan de infrastructuur uitgevoerd. Hierbij wordt onderstopper Unimat 7 van aannemer Strukton ingezet. Deze onderstopper heeft aan elk uiteinde een stuurpost en een handrem. De deur van stuurpost 1 aan uiteinde 1 is op slot. Aan uiteinde 1 is er geen platform en de handrem 1 staat in stuurpost 1. De deur van stuurpost 2, uiteinde 2, is open. Aan uiteinde 2 is er een platform en op het platform staat de handrem 2.

Op 13 april 2019 om 22.27 uur vertrekt trein Infrabel Z97900 in Oudenaarde met de onderstopper en wordt om 22.58 uur op perron 2 van Gent-Sint-Pieters ontvangen. De trein bestaat uit 1 locomotief en uiteinde 1 van de onderstopper is aan deze locomotief aangekoppeld.

Op 13 april 2019 om 22.26 uur vertrekt trein TUC RAIL LZ96021 in Schaarbeek en wordt om 23.26 uur ontvangen op perron 2. De trein bestaat uit 1 locomotief en aan boord bevindt zich een begeleider van TUC RAIL.

Diverse omstandigheden ter plaatse leiden tot meerdere aan- en afkoppelmanoeuvres van de 2 locomotieven met de onderstopper. Het laatste manoeuvre vindt plaats wanneer de locomotief Infrabel reeds afgekoppeld is en vertrokken is. Tijdens dit manoeuvre koppelt de begeleider uiteinde 2 van de onderstopper af van de locomotief TUC RAIL zonder dat de handrem opstaat. Terwijl de begeleider en de treinbestuurder van de locomotief van TUC RAIL zich verwijderen van de onderstopper komt deze ongeoorloofd in beweging.

De losgeslagen onderstopper bereikt wissel AW61BK op het ogenblik dat goederentrein Z65902 voorbijrijdt en rijdt deze zijdelings aan. Er vallen geen slachtoffers, maar er is materiële schade aan de infrastructuur, 5 wagons en de onderstopper. 1 wagon en de onderstopper ontsporen en worden beschadigd.



ANALYSE EN BESLUITEN

Het remsysteem van de onderstopper werd enkele uren na het ongeval visueel geïnspecteerd: een drukreservoir werd tijdens de botsing afgegruut zodat een controle van de werking van het automatische remsysteem ter plaatse niet mogelijk was. De handremmen in stuurpost 1 en 2 werkten normaal maar de onderstopper was niet geïmmobiliseerd. Bij de visuele inspectie stond de remkraan achteraan open.



Na de inspectie werd het drukreservoir in atelier gecontroleerd en getest: het drukreservoir vertoonde geen lekken. Ook het remsysteem werd in atelier gecontroleerd en getest: de gevolgschade van de ontsporing en van de botsing buiten beschouwing gelaten, werkte het remsysteem van de onderstopper normaal.

Er zijn geen beelden van het ongeval en de beperkte ritgegevens, zonder registratie van tractiebevelen, geven geen bruikbare informatie.

Een eerste vaststelling is dat de onderstopper begeleid wordt door personeel van TUC RAIL dat geen opleiding van Strukton¹ voor het gebruik van de onderstopper gevolgd heeft en bijgevolg niet vertrouwd is met de werking van de onderstopper van de aannemer. De aanwezigheid van een opgeleide operator van het aannemingsbedrijf voor het koppelen en immobiliseren was voorzien in de aannemingsovereenkomst. In gezamenlijk overleg werd afgeweken van deze clause².

Een tweede vaststelling is dat de handrem (of andere middelen) om de onderstopper te immobiliseren niet gebruikt wordt tijdens de koppeling – ontkoppeling van de onderstopper. Dit is voorzien in het ARE (zie bijlage 1) en de algemene werkingsprincipes van het remsysteem van een onderstopper wijken niet af van de werkingsprincipes van klassieke goederenwagons.

De onderstopper is uitgerust met 2 handremmen: één handrem staat in stuurpost 1, die op slot is, en is niet bereikbaar. De 2de handrem is duidelijk zichtbaar opgesteld aan uiteinde 2 van de onderstopper en is bereikbaar via een platform.

LEERPUNTEN

- De betrokken partijen zouden erop moeten toezien dat de handremming tijdens het parkeren van een spoorvoertuig toegepast wordt zoals is voorzien in het VVESI.
- De betrokken partijen zouden erop moeten toezien dat spoorvoertuigen enkel gemanipuleerd worden door opgeleid personeel voor dat type spoorvoertuig.

BIJLAGE 1

ARE Bundel 521 Hoofdstuk 1.6.1

Voorlopige immobilisatie
Wie doet wat om een stel voorlopig te immobiliseren?

Wanneer?	Wie?	Wat?
voor het ontkoppelen	bestuurder	<ul style="list-style-type: none"> • houdt de trein onbeweeglijk; • vult de leiding automatische rem terug tot regimedruk.
na het lossen van de remmen en het ontspannen van de buffers	de bediende die belast is met het ontkoppelen	<ul style="list-style-type: none"> • ontkoppelt; • opent de remkraan aan het uiteinde van de automatische remleiding van het eerste voertuig dat ter plaatse moet blijven volledig, en laat ze open; • zet op elk gescheiden deel minstens één immobilisatiereem vast (bij afwezigheid van immobilisatiereem: stopblok).