

**24-Uurs rapportage bijna trein –
trein botsing na STS-passage van
sein 1288 op spoor 13 te Utrecht
CS d.d. 25-04-2012**



Van ProRail/VL

Kenmerk

Versie 1.0

Datum 26 april 2012

Bestand 24 u rapport bijna trein - trein botsing na STS-passage sein 1288 te Utrecht CS spoor 13 v1.0

Status Eindconcept

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Algemene gegevens incident	4
3	Omschrijving van het incident	4
3.1	Betrokken materieel	4
3.2	Rijwegen	4
3.3	Plaats incident	5
3.4	Datum, tijd en weersomstandigheden	5
4	Letsel en schade	5
4.1	Letsel	5
4.2	Schade materieel	5
4.3	Schade infrastructuur	5
4.4	Processchade	5
4.5	Onderzoek instanties en media aandacht	5
5	Onderzoek en analyse	5
5.1	Hoofdonderzoeksvraag	5
5.2	Onderzoeksvragen	5
5.3	Vooronderzoek	6
5.4	Onderzoeksantwoorden	6
6	Conclusie	7
7	Acties	7
8	Overzichtstekening	8

1 Inleiding

Op 25 april 2012 krijgt NSR trein 17450 (“**leegmat sprinter**”) zonder reizigers een rijweg aangeboden van spoor 103 Utrecht Opstelterrein Zuid via spoor 12b (sein 158) tot aan sein 1288 spoor 13. Om 16:05:02 rijdt deze trein door stoptonend sein 1288 op spoor 13 te Utrecht CS en komt daarbij uiteindelijk in de rijweg van werktrein / goederentrein 59901 van Strukton (“**werktrein**”). Hierbij komt de leegmat sprinter op circa 20 meter van de werktrein tot stilstand. Door ingrijpen van de machinist van de leegmat sprinter wordt een botsing voorkomen.

Dit incident is als Potentieel Rood geclassificeerd. Bij een Potentieel Rood incident volgt standaard een 24 uurs rapportage.

2 Algemene gegevens incident

Zaaknummer incident:	n.n.b.	Classificatie:	Pot. ROOD
ALGEMENE GEGEVENS INCIDENT			
Datum/tijd voorval:	25-4-2012 / 16:05 uur	Personeel infrazijde:	n.v.t.
Plaats voorval:	Engels wissel 1357B/1363A	Personeel vervoerder:	n.v.t.
Materieelnummer(s):	Treinnr. 17450 (SGMm) en 59901 (bonte goederen / werktrein)	Reizigers:	n.v.t.
Vervoerder:	NSR (leegmat spinter) / Strukton (werktrein)	Letsel:	Geen
Type trein (G, P, Werk)	Leeg reizigers materieel en werktrein	GEO-code infra:	531
Schade materieel:	N.v.t.	Schade infra :	Beperkt tot verbogen tongbeweging en stangenstelsel

3 Omschrijving van het incident

3.1 Betrokken materieel

- Leeg materieel (treinnummer: 17450): SGMm 3;
- Goederen / werktrein (treinnummer: 59901): Bonte goederen / werktrein bestaande uit platte wagen en ballast stortwagens (type: Ffccpps'n) zonder gevaarlijke stoffen.

3.2 Rijwegen

- De leegmat sprinter had een standaard rijweg van sein 192 spoor 103 te Utrecht OZ via spoor 12b (sein 158) tot sein 1288 spoor 13. Trein 17450 heeft na de STS-passage de volgende route gevolgd:
 - Wissel 1415B (LL);
 - Engels wissel 1419/1413B (RL) (1419 opengereden);
 - Engels wissel 1413A/1403B (RL);
 - Wissel 1403A (RL);
 - Wissel 1373 (RL);
 - Wissel 1365B (RL);
 - Bijna botsing op engels wissel 1357B/1363A.
- Trein 59901 had een rijweg vanaf Maarsen via spoor 34, 36 via spoor 16A tot sein 1662 op spoor 16B.
- Overzichtstekening bijlage hoofdstuk 8.

3.3 Plaats incident

De STS-passage vindt plaats op sein 1288 te Utrecht CS op spoor 13 door trein de leegmat sprinter. De bijna botsing vindt plaats op engels wissel 1357B/1363A in de rijweg van de werktrein.

3.4 Datum, tijd en weersomstandigheden

- Datum: 25 april 2012
- Tijdstip: 16:05 uur
- Weersomstandigheden: droog, maar bewolkt (goed zicht)

4 Letsel en schade

4.1 Letsel

Geen letsel.

4.2 Schade materieel

Geen schade aan materieel.

4.3 Schade infrastructuur

Schade aan infrastructuur beperkt zich tot verbogen tongbeweging en krom stangenstelsel van wissel 1419 (Engels wissel 1413B/1419).

4.4 Processchade

De processchade is fors. Spoor 12 t/m 17 te Utrecht CS zijn een tijd lang bezet geweest en ook heeft de verbinding Amsterdam – Utrecht er enige tijd uitgelegd.

4.5 Onderzoek instanties en media aandacht

De KLPD en ILT hebben onderzoek ter plaatse gedaan. De media aandacht was op de dag van het incident beperkt. Kan echter leiden tot imagoschade vanwege het incident Amsterdam Singelgracht dat vier dagen geleden heeft plaatsgevonden. Media aandacht incident Utrecht inmiddels toegenomen.

5 Onderzoek en analyse

5.1 Hoofdonderzoeksvraag

Was is de directe oorzaak en wat zijn de achterliggende oorzaken van dit incident?

5.2 Onderzoeksvragen

1. Waarom rijdt trein de leegmat sprinter door stoptonend sein 1288 op spoor 13 te Utrecht CS?
2. Waarom stond sein 1288 nog niet veilig?
3. Voldoet sein 1288 qua zichtbaarheid aan de norm?
4. Heeft sein 1288 een ander seinbeeld dan rood getoond?
5. Is sein 1288 uitgerust met ATB Vv?
6. Hebben andere seinen dan sein 1288 beter dan rood (geel of groen) getoond?
7. Is sein 1288 recidive?
8. Was er sprake van een zogenaamde deelrijweg?

5.3 Vooronderzoek

Voor het vooronderzoek zijn diverse technisch deskundigen ter plaatse geweest ter vaststelling van de feiten. Hierbij zijn de relaisstanden gecontroleerd, het sein gecontroleerd en de kabels van sein 1288 gemeten.

De relaiststanden gaven geen verdere informatie over de rijwegen omdat de treinen inmiddels waren verplaatst en de rijweg hadden afgereden.

5.4 Onderzoeksantwoorden

Directe oorzaak:

Directe oorzaak van de bijna botsing is dat de leegmat sprinter in de rijweg van de werktrein komt. Dit kon gebeuren na een ten onrechte STS-passage van sein 1288 op spoor 13 te Utrecht CS. Achterliggende oorzaken dienen te worden vastgesteld na vervolgonderzoek.

1. Waarom de leegmat sprinter door rood rijdt kan pas worden vastgesteld na ontvangst van een verklaring van de machinist van de trein.
2. Sein 1288 stond nog niet veilig omdat de vervolgrijweg nog niet beschikbaar was voor de leegmat sprinter.
3. Sein 1288 (een zogenaamd dwergsein) is op ruim 200 meter afstand zichtbaar en voldoet daarmee aan de norm voor zichtbaarheid.
4. Op basis van de volgende beschikbare feiten kan worden gesteld dat sein 1288 rood heeft getoond:
 - a. Wissel 1419 is door de leegmat sprinter opengereden. Sein 1288 kan om die reden (interlocking) niet veilig hebben gestaan;
 - b. Sein 1288 is na het incident gecontroleerd. Er waren geen losse inwendige delen. De lampen waren intact. De kabels zijn doorgemeten en zijn in orde;
 - c. Het incident is vastgelegd op camerabeelden. Door twee onafhankelijke personen is geoordeeld dat sein 1288 rood toont;
 - d. Uit werkplek log-files Trdl blijkt dat het sein 1288 niet is bediend (noch door de Trdl noch door ARI).
5. Sein 1288 is niet uitgerust met ATB Vv. ATB Vv had zeer waarschijnlijk deze botsing voorkomen gezien de afstand die de leegmat sprinter na de STS-passage heeft afgelegd (ongeveer 300 meter).
6. Sein 1292 op (naastliggend) spoor 12b heeft ten tijde van STS-passage op sein 1288 GEEL getoond. Daarbij heeft ook het vertreklicht op spoor 12b wit licht uitgestraald.
7. Sein 1288 is geen recidive.
8. De aangeboden rijweg aan trein 17450 was een enkelvoudige rijweg. Of er mogelijkheden zijn tot het aanbieden van een samengestelde rijweg moet verder worden onderzocht.

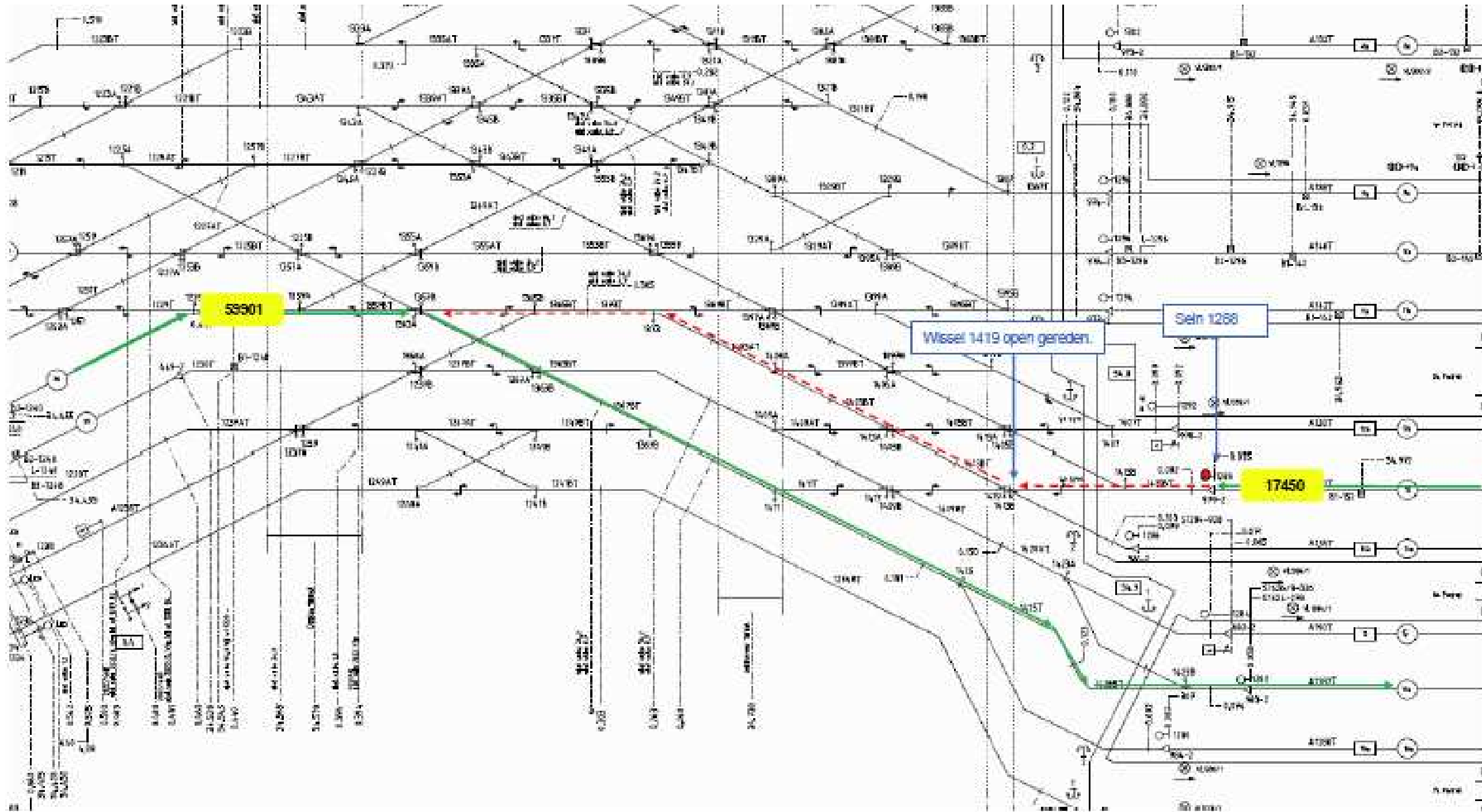
6 Conclusie

- Op basis van de beschikbare feiten mag worden geconcludeerd dat de leegmat sprinter ten onrechte door stoptonend sein 1288 is gereden. Daarbij is de trein in de rijweg van de werktrein terecht gekomen, waarbij er vervolgens sprake was van een bijna botsing;
- De infrastructuur was in goede staat en overeenkomstig ontwerp.
- Over de achterliggende oorzaken van het ten onrechte passeren van stoptonend sein 1288 kan pas na ontvangst van een verklaring van de betrokken machinist iets worden gezegd.

7 Acties en vervolgonderzoek

1. Opvragen verklaring van machinist van de leegmat sprinter;
2. Analyseren overige camerabeelden;
3. Opvragen ARR van de leegmat sprinter;
4. Onderzoek het toepassen van enkelvoudige seinstappen in deze specifieke situatie;
5. Achterhalen of de werktrein een standaard rijweg had of dat deze achteraf is ingelegd. Ook achterhalen wat de risico-afweging is geweest op overkruistijden met andere treinen (waaronder de leegmat sprinter) indien de rijweg achteraf is ingelegd.
6. Onderzoek de overkruistijden die bij de planning van de leegmat sprinter en de werktrein zijn aangehouden.

8 Overzichtstekening



Colofon

Titel 24-Uurs rapportage bijna trein – trein botsing na STS-passage van sein 1288 op spoor 13 te Utrecht CS

Documentnummer

Versie/Datum 1.0 / 26-04-2012

Status Eindconcept

Van ProRail Regio Randstad Noord

Distributie

Document 24 u rapport bijna trein - trein botsing na STS-passage sein 1288 te Utrecht CS spoor 13 v1.0

Autorisatie

	paraaf	datum
Onderzoeksleider	_____	_____
Voorzitter RVC RRN	_____	_____