



15 februari, een tragische dag voor de spoorwegen

De balans van het ongeval van Buizingen is zeer zwaar: 18 doden en meer dan 170 gewonden. Ook onze Groep en alle spoorwegmedewerkers werden zwaar getroffen door de catastrofe. Naast de bestuurder van één van de treinen kwamen 5 collega's om het leven. Zo overleden een medewerker en zijn zoon (een student die stage liep bij de spoorwegen) samen en ook de zoon van een spoorwegmedewerker overleefde de ramp niet. Zeven van de achttien doden zijn naasten van spoorwegmedewerkers.

Het team slachtoffer-identificatie vroeg aan Infrabel, NMBS en Holding om de families pas te contacteren na de identificatie van alle slachtoffers, een proces dat meerdere dagen duurde. Dagenlang werd er gevreesd dat er in de nog aanwezige wrakstukken een bijkomend lichaam klem zat. Een zoveelste beproeving voor de families.

De gemeenschap van spoorwegmedewerkers biedt de families van de slachtoffers haar innige deelneming en steun aan.

Veel gewonden

Na het ongeval werden verschillende medewerkers en een gepensioneerde chemist in het ziekenhuis opgenomen met verwondingen.

Anderen werden lichter verwond en moesten niet naar het ziekenhuis voor verzorging terwijl nog anderen heelhuids uit de ramp kwamen. Maar echt *heelhuids* zijn deze collega's natuurlijk niet. Naast de lichamelijke kwetsuren mag het geestelijke leed niet vergeten worden. Het emotionele leed bij de

getuigen of overlevenden van de ramp, maar ook bij de mensen die niet ter plaatse waren en die één of meer naasten verloren of die vreesden voor één van hun naasten, is een onzichtbare, maar gapende wonde.

Psychologen, al dan niet in dienst van de spoorweggroep, hebben hun hulp aangeboden aan iedereen die door het drama aangegrepen werd. Julien Baligant, de jongste gewonde spoorwegmedewerker, kreeg van de psycholoog de raad om zijn gevoelens op papier te zetten. Julien die door zijn verwondingen drie maanden thuis moet blijven, voegde woord bij daad. Schrijven is voor hem een manier om zijn fysieke pijn, en het diepe onbehagen dat hij voelde, te verzachten. En blijkbaar is het resultaat positief: hij stuurde zijn tekst naar de krant *Le Soir* die er een maand na het ongeval lange uittreksels uit publiceerde.

Diepe droefheid in alle geesten

Alle spoorwegmedewerkers voelen dit immense leed. De trots op ons vak, op de onderneming heeft een knauw gekregen en deze schokgolf zal nog een tijd nazinderen.

Elk ongeval is er een te veel. Velen herin- »



Jean-Claude Fontinoy, voorzitter van de Raad van Bestuur van NMBS-Holding tekent het rouwregister.

“ De uitdrukking van een diepgeraakte bevolking.

» neren zich nog levendig de ramp van Pécrot in maart 2001. En de catastrofe van Luttre op 15 augustus 1974 met 18 slachtoffers staat in het geheugen van de iets oudere collega's gegrift.

Al deze donkere bladzijden drukken een onuitwisbare stempel op onze carrière en herinneren er ons aan dat veiligheid een zaak van mensen is. Iedereen moet zich dagelijks inzetten voor veiligheid.

Emotie in het station

Na de minuut stilte op het volledige Belgische spoorwegnet op 18 februari werden in 11 stations rouwregisters geopend.

De steunbetuigingen zijn ontroerend. Ze drukken de gevoelens uit van de bevolking die diep geraakt werd door de ramp, maar die koos om het vertrouwen in onze spoorweg en alle spoorwegmedewerkers te behouden.

Erover spreken en duidelijkheid scheppen

De commissie *infrastructuur* heeft de top van de NMBS-Groep ondervraagd. Tijdens deze hoorzitting die meer dan 10 uur duurde werd gedetailleerde technische uitleg gegeven. In deze Connect brengen we je de be-

langrijkste elementen van deze antwoorden.

Vervolgens werd een bijzondere parlementaire commissie opgericht. Deze onderzoekt het beleid dat onze onderneming de afgelopen twee decennia voerde inzake veiligheid van het verkeer op het spoorwegnet. Daarom ondervraagt deze commissie de verantwoordelijken (tot op het hoogste niveau) van onze drie ondernemingen, vertegenwoordigers van de vakbonden en anderen met nuttige inzichten m.b.t. de onderzochte problematiek. De commissie heeft toegang gekregen tot alle archieven. En, naar het voorbeeld van andere bijzondere parlementaire commissies, is het de bedoeling om een zeer ruim inzicht te krijgen en om tot zo objectief en betrouwbaar mogelijke conclusies te komen. Na het afronden van het onderzoek zal de commissie ongetwijfeld aanbevelingen formuleren.

Gerichte maatregelen

Ondertussen hebben de bestuurders van de NMBS-Groep samen met de voogdijminister en de vertegenwoordigers van het personeel een reeks maatregelen genomen die zo snel mogelijk toegepast zullen worden. Op pagina 20 stellen we je de grote lijnen voor.

Spoorwegpersoneel mobiliseert zich onmiddellijk

De ramp in Buizingen heeft het hele personeel van de NMBS-Groep sterk aangegrepen. Niemand bleef onberoerd. Heel wat van onze collega's hebben zich dan ook belangeloos en vrijwillig ingezet om te doen wat ze konden voor de slachtoffers. Enkele getuigenissen.

Ook Tom Mast en zijn collega's van H-CS deden wat ze konden. Op het moment van het ongeval zat Tom zelf nog op de trein vanuit Antwerpen. Via een sms werd hij van de situatie op de hoogte gebracht. Zijn adjunct-veiligheidschef heeft via het SOC (Security Operations Center) een oproep gekregen en begaf zich onmiddellijk met de eerste ploegen naar de plaats van het ongeval. "Onze mensen waren vrij snel ter plaatse", vertelt Tom. "We zijn onmiddellijk begonnen met de hulpverlening en hebben de gewonden geëvacueerd naar een verzamelpunt, in dit geval was dat een sportzaal dicht bij de plek van het ongeval. Het rampenplan werd afgekondigd. Onze taak bestaat er dan onder andere uit om de

perimeter veilig te stellen. Dat is het gebied rond het ongeval. We moeten er dan voor zorgen dat de pers en eventuele ramptoeeristen op een afstand blijven. Dit hebben we gedaan samen met de spoorwegpolitie, een samenwerking die trouwens heel vlot verlopen is."

Wat Tom het meest is bijgebleven, is de opdringerigheid van de pers, die blijkbaar geen enkele deontologische code respecteert. "Maar ik heb zeker het gevoel dat we een bijdrage hebben kunnen leveren, dat we mensen hebben kunnen helpen," aldus Tom. "Ik zou heel graag onze mensen – en daarmee bedoel ik alle collega's van Securail – willen bedanken voor de flexibiliteit en beroepsernst die ze aan de dag hebben gelegd. Want ook de impact op het hele

treinverkeer was enorm: in andere stations heeft Securail de reizigers geïnformeerd en opgevangen."

Er is psychologische begeleiding voorzien voor mensen die het nodig hebben. "Er is ook al een debriefing geweest in groep, waar we onze eerste gevoelens konden ventileren. De preventieadviseurs zijn op de dag van het ongeval zelf ook ter plaatse gegaan om de veiligheidsmensen op te vangen."

Preventieadviseur-psychologe Joke Quacker ging nadat ze van het ongeval had vernomen samen met een collega naar Halle. Op vraag van de psychosociale manager (PSM) hebben ze vervolgens een onthaalcentrum opgestart in het station van Halle. Daar konden de licht- en psychisch gewonden terecht. "We gaven hen de mogelijkheid om hun gevoelens te uiten en noteerden hun gegevens. Na de sluiting van dit onthaalcentrum ben ik naar het onthaalcentrum voor de verwanten gegaan. Dat was de plaats waar familieleden terecht konden voor verdere informatie," vertelt Joke. "In de dagen die daarop volgden werden er verschillende individuele en groepsdebriefings georganiseerd."

Van links naar rechts: Rita Moosen, Godelieve Coppieters, treinbegeleidster uit Dendermonde, Pierre Beeckelaers van Leuven, Roger Gouffaux uit Luik, gedelegeerd bestuurder Marc Descheemaeker, Graziella Valcke uit Brussel en Ronny Van Acker.



De treinbegeleiders

Enkele weken na de ramp ontvingen Rita Moosen, dienstchef van B-MO.1 *Treinbegeleiding* en Ronny Van Acker, divisiechef B-MO.11 de begeleiders die in de verongelukte treinen aanwezig waren. Ook Marc Descheemaeker, gedelegeerd bestuurder NMBS, en Laurence Bovy, voorzitter van de Raad van Bestuur van NMBS, woonden de bijeenkomst bij. Het was een emotionele ontmoeting tijdens dewelke elke deelnemer kon praten over wat hij meegemaakt had en voelde. Deze bijeenkomst stond helemaal in het teken van ka-

meraadschap en een gemeente wederzijdse attentie en betrokkenheid.

Uit respect voor de betrokken personen brengen we geen verslag uit van hun overweldigende getuigenissen die onze bewondering afdwingen.

Ondanks hun lichamelijke kwetsuren en zware emotionele schok waren Graziella Valcke, Roger Gouffaux, Mathieu Boscariol, Pierre Beeckelaers en Godelieve Coppieters toonbeelden van beroepsernst door snel de hulpdiensten te verwittigen en de klanten aan boord van de treinen te helpen. En

dat terwijl sommigen zelf gewond waren. Ze slaagden erin om de reizigers gerust te stellen dat alle gevaar (zoals het risico op elektrocutie door de losgerukte bovenleidingen) geweken was, ze bedekten anderen met kledij om hen op te warmen in de sneeuw en troostten hen.

Na de ramp werden ze gesteund door hun buddies, coaches en collega's.

Ook gewezen treinbegeleidster Joëlle Vankerckhoven was aan boord van één de treinen. En ook zij greep onmiddellijk in en hielp haar collega's.

Het seinhuis: na de urgentie, de uitdaging om te informeren



Maandag 15 februari, 8u29. Op het EBP-scherm in het seinhuis van Brussel-Zuid werden in enkele seconden talrijke onregelmatigheden gesignaleerd ter hoogte van Buizingen. De medewerkers begrepen meteen dat er een ernstig ongeval was gebeurd...

Onmiddellijk werd in de buurt van het ongeluk alle treinverkeer stilgelegd. Meteen erna lichtten ze de verschillende contactpersonen in: Traffic Control, de RDV (dispatching reizigers), NMBS Mobility, en NMBS Europe. Dankzij de speakers en de schermen werden ook de reizigers in de stations er snel van op de hoogte gebracht dat alle treinverkeer tussen Halle en Brussel-Zuid

werd onderbroken.

Het bureau organisatie treinverkeer (BOT) van de GBI-N Brussel hield zich bezig met het uitzoeken van een alternatieve reisweg. Het gaf de medewerkers van het seinhuis de instructie om de treindienst zo goed, zo vlot en zo veilig mogelijk te regelen. De grootste uitdaging in deze twee weken van onregelmatigheden was het onafgebroken verschaffen van kwalitatieve informatie aan de reizigers en het verzekeren van de veiligheid.

De medewerkers van de GBI-N van Infrabel hebben bewezen dat ze, ondanks de shock, de emoties en een drastische vermindering van de exploitatiemogelijkheden, de veiligheid en een goede consistentie op het spoorwegnet kunnen garanderen.



Erik De Groof (links, gehurkt) met een aantal van zijn teamleden.

“Tijdens de ramp, kon ik maar aan één ding denken: **helpen!**”

Erik De Groof is verantwoordelijk voor de antenne Halle die onder het LCI van Brussel Klein-Eiland valt en op minder dan 500 meter van de plaats van het ongeval in Buizingen ligt. Samen met zijn team, was hij als eerste ter plaatse.

“Iedereen bereidde zich voor op zijn werkdag. Plotseling hoorden we een enorm lawaai. We zijn naar buiten gelopen om te gaan kijken. Van zodra we ons realiseerden wat er gebeurd was, zijn we spontaan onmiddellijk ter plaatse gegaan. We waarschuwden de hulpdiensten en de diensten die het treinverkeer konden stilleggen en de stroom van de bovenleidingen konden afsluiten.

Op de plaats van het ongeval waren de slachtoffers in shock. Sommigen zaten zelfs nog vast in de verongelukte wagens. We slaagden erin om verschillende mensen uit de treinstellen te halen door ra-

men stuk te slaan. Vervolgens zijn we blijven helpen waar we konden: we begeleidden de hulpdiensten, deelden warme kledij uit, vervoerden slachtoffers...

Op zo'n moment denk je niet meer na. Het enige wat in je opkomt is *helpen*. Je schakelt als het ware over op automatische piloot. Het is pas nadien dat je begint na te denken en dat je werkelijk beseft wat er gebeurd is. We waren allemaal erg aangedaan. De volgende dag werden we bijgestaan door een psycholoog om ons te helpen onze emoties te verwerken. Het was voor ons ook een grote steun dat we als groep gehandeld hebben. We waren met een twintigtal mensen ter plaatse en we hebben goed samengewerkt. Er was – zoals altijd – een groot groepsgevoel. Dat heeft onze band versterkt. Vandaag kan ik zeggen dat ik erg fier ben op het team en op wat we gedaan hebben.”



RDV:

beheer van de info en opvang

Claude Musette, verantwoordelijke van RDV: “Bij een ongeval is RDV (Reizigers Dispatching Voyageurs) niet in eerste lijn betrokken bij de organisatie van de hulpverlening. We zijn dan ook vooral bezig met onze essentiële opdrachten: informatieverstrekking aan en opvang van de slachtoffers die ongedeerd waren of niet persoonlijk betrokken bij het ongeval.

Wij hebben ook de informatie verstuurd naar de hiërarchische lijn, de klanten (via de website), de stations en de treinbegeleiders, in samenwerking met de CPC (centrale permanentie van de treinbegeleiding).

Het is ook RDV die een alternatief vervoersaanbod uitwerkte. Wij hebben daarvoor een beroep gedaan op de TEC, de MIVB en De Lijn. Dankzij hen konden onze klanten met hun bestaande vervoersbewijs gebruik maken van een vervangende busdienst tussen Halle en Brussel. Er werden ook bijkomende privé-bussen ingelegd op dit traject.

Op 15 februari in de voormiddag was er een speciale crisisvergadering NMBS-Infrabel om de bestaande exploitatiemogelijkheden te bespreken en een beperkt transportplan op te stellen. Dit comité vergaderde tot donderdag 25 februari dagelijks om zo de organisatie van de treinen te kunnen aanpassen aan de reële exploitatiemogelijkheden.

De eerste dagen was de situatie heel complex: de lijn Quiévrain-Brussel-Luik (IC F) was bijvoorbeeld in twee stukken verdeeld. Het materieel bevond zich dan ook aan beide kanten van de plaats van het ongeval. RDV moest het tekort aan materieel en treinpersoneel in real time beheren, in nauwe samenwerking met de tractieverdelers van B-TC en de Centrale Permanentie Treinbegeleiding. Daardoor kon er maar één trein per uur rijden naar Bergen en Doornik. De bussen tussen Halle en Brussel moesten voorzien blijven totdat het treinverkeer weer normaal kon verlopen.”

Traffic

“Alles moest zeer snel gaan

Ochtendspits: twee treinen botsen op elkaar. Wat nu? Het antwoord ligt bij Traffic Control, het verkeersleidingcentrum van Infrabel.

Wij spraken met de manager, Jos Decelle.

Traffic Control volgt het treinverkeer in real time op en neemt alle noodzakelijke bijsturingmaatregelen in geval van storingen. Bij zware incidenten, zoals de treinramp in Buizingen, worden zij als eerste verwittigd. Jos Decelle vertelt:

“Om half negen ’s ochtends rinkelde de rode telefoon, onze alarmlijn. Aan de paniek in de stem en de geluiden op de achtergrond hoorden we hoe ernstig het was. Er werd meteen een alarm gegeven op de grond-treinverbinding en via GSM-R, waardoor al het treinverkeer van Brussel-Zuid tot de Franse grens werd stilgelegd.

Tegelijkertijd werd bijkomende informatie gezocht en doorgegeven. Enerzijds werden de woordvoerders, het directiecomité



Paul Bické, NMBS

Control

Het stations- personeel

en de psychologische en medische diensten op de hoogte gebracht. Anderzijds werd aan alle betrokkenen – van bedienden aan het loket tot de seinposten en het RDV – een IRT-mail verzonden.

In een tweede actie concentreerden we ons op het bijsturen van het treinverkeer. Welke treinen stonden geblokkeerd? Konden we treinen omleiden en welke alternatieve reisroutes waren mogelijk? Waar moesten we bussen inleggen? Tegen de middag was iedereen op de hoogte, was het alternatieve transportplan uitgewerkt en had het crisiscomité vergaderd om verdere oplossingen te zoeken. In de dagen die volgden, werd zo snel mogelijk een spoor vrij gemaakt en stelden we alles in het werk om in samenwerking met het seinhuis van Brussel-Zuid de nodige werktreinen ter plaatse te krijgen.” Twee weken na het rinkelen van de rode telefoon verliep het treinverkeer weer normaal.

Al in de eerste minuten die volgden op het ongeval werd het personeel van B-MO.2 gemobiliseerd. Rudy De Geeter van B-MO 2, *Stationsbeheer*: “Paul Bické, zonechef van Halle, is onmiddellijk naar de plaats van het ongeval vertrokken. Met de hulp van de chef operaties van de regio Brussel-Zuid werd er ook snel een busdienst georganiseerd vanuit het opvangcentrum vlakbij de Biezenput. De reizigers die betrokken waren bij het ongeval werden daarheen gebracht en na verzorging per bus overgebracht naar Brussel.

Bij aankomst in Buizingen zagen we direct de ernst van de situatie in. We hebben alles in het werk gesteld om de treinen te evacueren, de hulpdiensten bij te staan om de slachtoffers uit de getroffen treinen te halen en hen naar de ambulances te brengen. We hebben ook warme drankjes aangeboden aan de reizigers die geblokkeerd waren in de stations van Halle, Buizingen en Brussel-Zuid.

Omstreeks 9u reden ook de eerste bussen tussen Brussel-Zuid en Halle. Lutgard Everaert hielp het Rode Kruis in Halle bij

het opzetten van een klein veldhospitaal en coördineerde ook de bussen.

In Halle en Buizingen kregen onze ploegen versterking van collega's van de regio Denderleeuw. In Brussel-Zuid richtte Edwin Nemegeer samen met Luc Sieben, die in Buizingen woont en de plaats van het ongeval dus goed kent, een crisiscentrum in. Dat crisiscentrum fungeerde de eerste nacht ook als call center voor de klanten.

Er werden ook infostands voor de reizigers geplaatst in de betrokken stations (o.a. Halle, Brussel, Bergen en Quiévrain). Onze ploeg opleiders schortte de lessen *fundamentele opleiding* op en alle lesgevers en cursisten zijn de infostands in de stations gaan versterken. De stands bleven operationeel tot het treinverkeer weer normaal verliep.

Paul Muysewinkel versterkte RDV terwijl zijn collega CPS contacteerde om de psychologische bijstand voor onze medewerkers en de reizigers te organiseren.

Op de plaats van het ongeval hebben we ten slotte een mobilhome laten plaatsen voor onze medewerkers die daar in 3x8 werkten. Op die manier konden ze zich eventjes opwarmen.”



Chronologie van de herstellingen na het ongeval

Na het ongeval waren verschillende stappen nodig om de sporen weer in dienst te nemen:

1. De voertuigen die niet betrokken waren bij het ongeval afvoeren.
2. De toestemming van het parket afwachten om de herstellingswerken te starten.
3. De beschadigde bovenleidingen opruimen met behulp van werktreinen en de andere bovenleidingen *rippen* (opzij plaatsen) om zo de kranen toegang te geven tot de plaats van de ramp.
4. De beschadigde treinen verwijderen, met behulp van kranen. Dit gebeurde onder leiding van Yougnes Ouama, van de NMBS-werkplaats van Schaarbeek.
5. De vrijgemaakte sporen, wissels en de hele seininrichting herstellen.
6. De bovenleiding herstellen (nieuwe palen plaatsen...).
7. Een hele reeks tests uitvoeren.
8. De sporen *ontroesten* (sporen die meer dan 72u niet meer gebruikt werden opnieuw berijden om de veiligheid te verzekeren).

Herstellingen van de infrastructuur

Ook in de extreme omstandigheden in Buizingen gaven de teams van Infrabel blijk van hun vakkundigheid en van hun onvoorwaardelijke inzet. Julien Peeters, zonechef Brussel, volgde de teams op de voet en was getuige van op de eerste rij.

“Die maandagmorgen was ik al vroeg op de hoogte van het treinongeluk. Samen met een aantal collega’s ben ik onmiddellijk ter plaatse gegaan en hebben we in die eerste fase zo veel mogelijk hulp geboden. De bovenleidingen werden aan de aarding geplaatst om de hulpverleners toegang te geven tot de site en werden nadien verplaatst om de lichting van de rijtuigen mogelijk te maken. Daarna konden we beginnen met de herstellingen aan de infrastructuur. Er werd een planning opgemaakt, rekening houdend met het secure werk van het parket dat steeds toezicht bleef houden.

Heel wat teams met verschillende specialiteiten waren daarbij betrokken. Zo werden rails en dwarsliggers vernieuwd en 8 wissels terug berijdbaar gemaakt door het spoor-

team. De ploegen van de seininrichting herstelden de kabels en voerden de nodige controles van de stroomkring uit. De VVDK (Verlichting, Verwarming en Drijfkracht)-ploeg stond dan weer in voor het controleren van de elektrische voedingen van de installaties. Met 5 brossels (werktrein om aan de bovenleiding te werken) tegelijk werd er koortsachtig verder gewerkt om de boven-

leiding zo snel mogelijk te herstellen. Alles verliep volgens plan. De motivatie en de inzet van de teams was enorm. Ondanks de uitzonderlijke omstandigheden, het slechte weer en de emoties werd er dag en nacht verder gewerkt. De grote solidariteit en de nauwe samenwerking tussen alle teams, over alle grenzen heen, was buitengewoon en van onschatbare waarde.”

Een goede coördinatie is essentieel

Terwijl de werkzaamheden op het terrein voornamelijk werden uitgevoerd door medewerkers van de directie *Infrastructuur*, was het de directie *Netwerk* die instond voor de coördinatie van de werken. Johan Ceuleers, Manager GBI-N Brussel, en zijn team van de permanentiebureaus en de organisatiebureaus waren verantwoordelijk voor het opstellen van de planning van de werken. Voor elke technische ploeg werd ingeschat hoelang iedere interventie zou duren. Er werd een permanentie van 24 uur op 24 ter plaatse verzekerd om een optimale coördinatie van alle interventies te kunnen garanderen, opdat de spoorweginfrastructuur zo snel mogelijk terug in dienst kon worden genomen. De planning die was opgesteld, werd nauwgezet gerespecteerd.