



2010

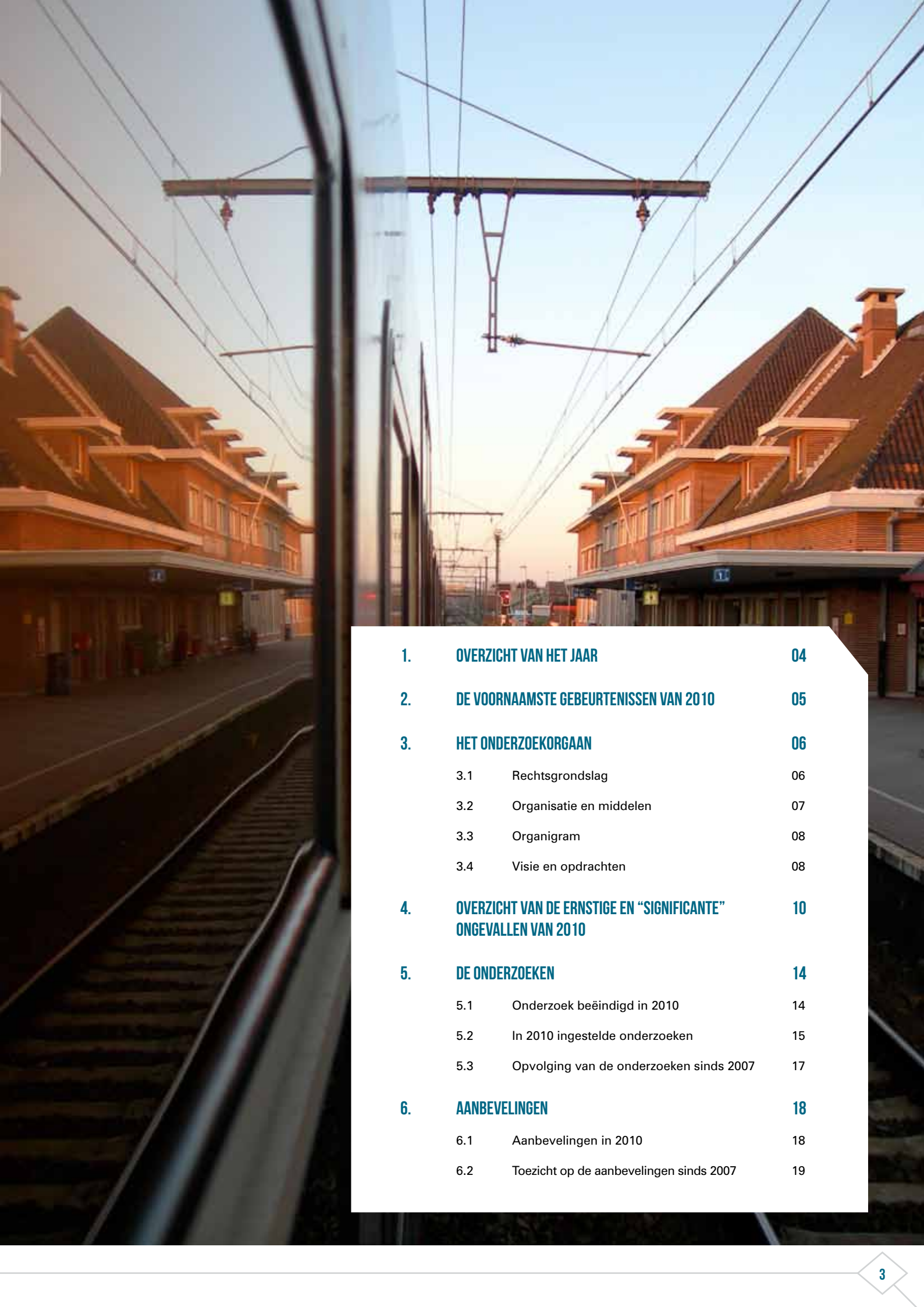
JAARVERSLAG

Onderzoekorgaan voor ongevallen
en incidenten op het spoor
België



**HET ONDERZOEKORGAAN (OO) IS EEN ONAFHANKELIJK
ORGAAN DAT WERD OPGERICHT OM DE VEILIGHEID
TE VERBETEREN, DOOR GEBEURTENISSEN TE
ONDERZOEKEN DIE ZICH IN HET DOMEIN VAN DE
SPOORWEGEN HEBBEN VOORGEDAAN.**

Dit verslag geeft een overzicht van de activiteiten van het Onderzoekorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor tussen 1 januari 2010 en 31 december 2010, overeenkomstig de verplichtingen van artikel 54 van de wet van 19 december 2006.



1.	OVERZICHT VAN HET JAAR	04
2.	DE VOORNAAMSTE GEBEURTENISSEN VAN 2010	05
3.	HET ONDERZOEKORGAAN	06
3.1	Rechtsgrondslag	06
3.2	Organisatie en middelen	07
3.3	Organigram	08
3.4	Visie en opdrachten	08
4.	OVERZICHT VAN DE ERNSTIGE EN “SIGNIFICANTE” ONGEVALLEN VAN 2010	10
5.	DE ONDERZOEKEN	14
5.1	Onderzoek beëindigd in 2010	14
5.2	In 2010 ingestelde onderzoeken	15
5.3	Opvolging van de onderzoeken sinds 2007	17
6.	AANBEVELINGEN	18
6.1	Aanbevelingen in 2010	18
6.2	Toezicht op de aanbevelingen sinds 2007	19



1

OVERZICHT VAN HET JAAR 2010

Het is onmogelijk terug te kijken op het jaar 2010 zonder het tragische ongeval van Buizingen te vermelden. Deze ramp heeft de hele bevolking diep geschokt, niet in de laatste plaats het Onderzoekorgaan. Onze gedachten gaan naar de slachtoffers en hun families. Het onderzoek dat ingesteld werd door het OO¹ wordt momenteel afgerond.

Het Onderzoekorgaan en zijn rol zijn nog onvoldoende bekend, de positie ervan moet nog erkend worden.

Wij hebben ons er resoluut toe verbonden onze boodschap over te brengen en ons ervan te vergewissen dat deze goed begrepen wordt door de regelgevende instanties, de spoorwegindustrie en de rechterlijke overheden. Om het publiek meer vertrouwen te geven in de onderzoeksprocedure naar ongevallen met betrekking tot de spoorwegexploitatie, moet het OO objectief, onafhankelijk en vrij van belangenconflicten zijn, maar ook als zodanig waargenomen worden.

Zoals stellig onderstreept wordt in het "assessment" van het ERA² en de commissie-Buizingen, heeft het gerechtelijk onderzoek de overhand op het onderzoek van het OO. Een wetswijziging en nieuwe procedures zullen nodig zijn om de positie van het OO te versterken in het kader van onderzoeken, zoals het onderzoek naar het ongeval van Buizingen. We moeten nagaan hoe we feiten kunnen meedelen zonder de discretieplicht in het gedrang te brengen. De analyses en onderzoeken van het OO en van de rechterlijke overheid moeten totaal los van elkaar verlopen.

De onderzoeken van het OO zijn enkel gericht op de verbetering van de veiligheid.

De onafhankelijkheid van het OO waarborgt de objectiviteit van zijn conclusies en aanbevelingen.

Evenals zijn geloofwaardigheid berust deze op de deskundigheid, transparantie, integriteit en billijkheid van de methodes van het Onderzoekorgaan.

Er zijn belangrijke wijzigingen doorgevoerd in de reglementering, die grote weerslag hebben op de werking van het Onderzoekorgaan. Deze wijzigingen hebben tot doel het risico op belangenconflicten uit de weg te ruimen door het gebruik van de operationele en technische vaardigheden van de NMBS Holding.

Het Onderzoekorgaan bestaat sinds 2007, maar in februari 2010 werd een nieuwe structuur opgezet. Het is in deze moeilijke context dat het ongeval van Buizingen zich heeft voorgedaan.

¹ OO: Onderzoekorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor

² ERA: European Rail Agency: Europees Spoorwegbureau

2

DE VOORNAAMSTE GEBEURTENISSEN VAN 2010

JANUARI 2010

Herziening van de wet van 19 december 2006 sinds januari 2010: het Onderzoekorgaan geeft geen opdracht meer aan de NMBS Holding om onderzoeken uit te voeren.

FEBRUARI 2010

Opening van het onderzoek naar het ongeval van Buizingen.
Parlementaire Commissie Buizingen.

MAART 2010

Versterking van het OO met een administratief medewerker.

APRIL 2010

Audit van het Rekenhof op vraag van de parlementaire commissie.

JUNI 2010

"Assessment" van het Onderzoekorgaan en de Veiligheidsinstantie door het Europees Spoorwegbureau op vraag van de parlementaire commissie.

JULI 2010

Publicatie van het jaarverslag 2008.

SEPTEMBER 2010

Opening van het onderzoek naar de botsing van Aarlen.
Publicatie van het jaarverslag 2009.

OKTOBER 2010

Creatie van de website.
Publicatie van de jaarverslagen en de verslagen van beëindigde onderzoeken op de website.

NOVEMBER 2010

Versterking door de aanwerving van een nieuwe onderzoeker.

DECEMBER 2010

Versterking van de middelen van het Onderzoekorgaan door de aanwerving van twee contractuele ingenieurs.

3

HET ONDERZOEKORGAAN

3.1 RECHTSGRONDSLAG

De Europese Richtlijn 2004/49/EG voorzag in de oprichting van een onafhankelijk orgaan dat instaat voor het onderzoek naar de ongevallen en incidenten op het spoor, met als doel de veiligheid te verbeteren.

Deze richtlijn werd omgezet naar het Belgisch recht in de vorm van een wet en twee uitvoeringsbesluiten:

- de wet van 19 december 2006: wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, gewijzigd door de wet van 26 januari 2010;
- het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot oprichting van een Onderzoekorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor en tot vaststelling van zijn samenstelling;
- het koninklijk besluit van 16 januari 2007, gewijzigd door het koninklijk besluit van 25 juni 2010, tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen.

Deze wet en deze twee besluiten leggen de bevoegdheden en verplichtingen van het OO vast, evenals de draagwijdte van zijn werk en van zijn uitwisselingen met andere personen en organisaties die betrokken zijn bij de behandeling van ongevallen en incidenten op het spoor.

Voorbeelden van bevoegdheden van het Onderzoekorgaan (art. 46 van de wet):

- toegang tot de locatie, tot de geregistreerde gegevens van de boordapparatuur, tot de resultaten van de onderzoeken onder het treinpersoneel, tot alle terzake dienende informatie of gegevens ...;
- mogelijkheid het betrokken personeel en andere getuigen te ondervragen, het recht om kopieën te verkrijgen van de verklaringen die deze personen bij andere instanties hebben afgelegd.

Waarom werd de wet van 19 december 2006 en het koninklijk besluit gewijzigd?

Men was van oordeel dat er een risico op belangenvermenging bestond waaraan een einde gemaakt moest worden. De wijzigingen heffen diverse taken inzake veiligheid op die tot dan toe aan de NMBS Holding waren opgedragen. Daarnaast mag het OO geen opdracht meer geven aan de NMBS Holding om de onderzoeken te verrichten.

Deze wijziging kent ook een bijkomende opdracht toe aan het Onderzoekorgaan, namelijk een database aanleggen van alle incidenten en ongevallen die verband houden met de exploitatieveiligheid op het Belgische spoorwegennet.



3.2 ORGANISATIE EN MIDDELEN

De kantoren van het OO bevinden zich in de Vooruitgangstraat in Brussel, dicht bij het Noordstation.

Budget

De wijzigingen die in het OO werden doorgevoerd sinds de oprichting ervan in 2007 hebben eveneens betrekking op de financiële middelen waarover het beschikt. De oprichting van een organiek begrotingsfonds door artikel 4 van de programmawet van 23 december 2009 heeft tot doel de financiële autonomie van het Onderzoekorgaan voor de spoorwegongevallen te waarborgen en aan te tonen dat de betaalde bedragen besteed worden aan de kosten van dit orgaan.

De ontvangsten van het fonds bestaan uit de bijdragen van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen als deelneming in de werkingskosten van het OO.

Naast de algemene uitgaven (personeel, gebouw, werking, uitrusting) bestaan er specifieke werkingskosten waarover het OO moet kunnen beslissen om de uitvoering van zijn taken te waarborgen: specifieke externe expertise en consultancy, individuele veiligheidsuitrusting, deelname aan gespecialiseerde opleidingen en conferenties (...).

Personeel

Het OO heeft 2010 ingezet met 2 personen en heeft het jaar afgesloten met 5 personen. Het einddoel bestaat erin een minimum van 7 voltijdse equivalenten te bereiken. De nodige budgetten werden toegekend en het personeelsplan werd goedgekeurd. De eerste aanwervingsgesprekken zijn achter de rug.

Het is belangrijk te onderstrepen dat het OO een beroep kan doen op externe deskundigheid om studies en analyses uit te voeren in het kader van de onderzoeken.

Opleiding

Het is moeilijk personeel te vinden dat ervaring heeft met onderzoeken naar ongevallen en incidenten op het spoor. We hebben de voorkeur gegeven aan personen onafhankelijk van het spoorwezen, die evenwel over de vereiste gedragsvaardigheden beschikken en ervaring hebben met technische audits, projectbeheer ...

Er werd een intensief opleidingsprogramma opgesteld voor het personeel van het Onderzoekorgaan.

Focus op de opleiding en ontwikkeling van het personeel

In 2011 zijn er eveneens vele opleidingsdagen, seminars, conferenties ... gepland.

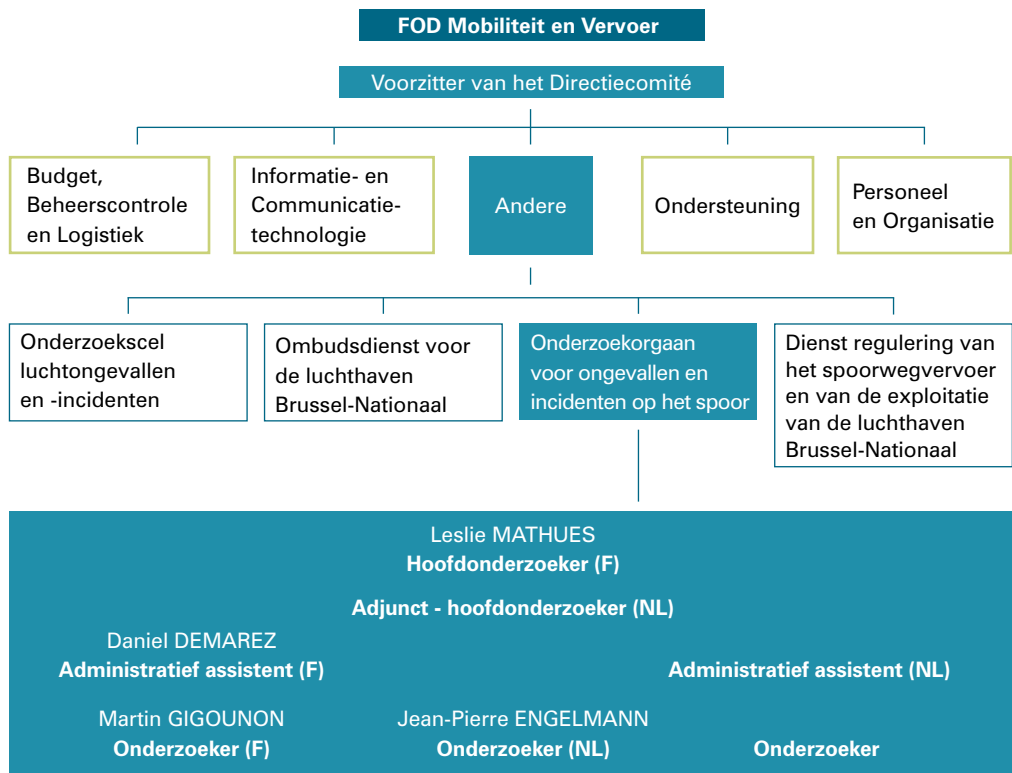
Directoraat Generaal
Luchtvaart

Directoraat Generaal
Maritiem vervoer

Directoraat Generaal
Vervoer te land

Directoraat Generaal
Mobiliteit en
Verkeersveiligheid

3.3 ORGANIGRAM



3.4 VISIE EN OPDRACHTEN

Visie

1. Bijdragen tot de verbetering van de veiligheid via onze onderzoeken en aanbevelingen.
2. Onze deskundigheid voortdurend ontwikkelen (geloofwaardigheid).
3. De waaier aan vaardigheden uitbreiden.
4. De interne procedures verbeteren met het oog op de reproduceerbaarheid en de kwaliteit ervan.

Opdrachten

1. De onderzoeken

De belangrijkste opdracht van het Onderzoekorgaan bestaat erin een onderzoek in te stellen naar zogenaamde "ernstige" exploitatieongevallen die zich op het Belgische spoorwegnet voordoen.

Naast de ernstige ongevallen is het OO bevoegd andere ongevallen en incidenten te onderzoeken die gevolgen hebben voor de veiligheid op het spoor. Het is niet nodig een onderzoek in te stellen wanneer de veiligheidsvoorzieningen een eventuele botsing konden voorkomen.

Wanneer zich een ongeval voordoet, moeten de betrokken spoorweg-ondernemingen en de infrastructuurbeheerder dit melden aan het OO. Op basis van de eerste elementen die telefonisch doorgegeven worden, beslissen de onderzoekers of ze ter plaatse gaan om de situatie te beoordelen en de nodige elementen te verzamelen.

Transparantie en openheid

Inlassing van een rubriek op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer www.mobiliteit.fgov.be
> spoor > Onderzoekorgaan

De beslissing om een onderzoek in te stellen wordt genomen door het Onderzoekorgaan op basis van de eerste inlichtingen, rekening houdend met de ernst en eventueel de onduidelijkheid over de omstandigheden waarin de feiten zich hebben voorgedaan.

De veiligheidsonderzoeken hebben tot doel de omstandigheden en de oorzaken van het voorval vast te stellen, niet de verantwoordelijkheden.

Ze hebben betrekking op tal van aspecten: infrastructuur, exploitatie, rollend materieel, personeelsopleiding, regelgeving ...

Ze staan los van het gerechtelijk onderzoek dat parallel hiermee loopt.

De resultaten van het onderzoek worden geanalyseerd, beoordeeld en samengevat in het onderzoeksverslag.

Het onderzoeksverslag vormt geen formele beslissing. Het kan veiligheidsaanbevelingen bevatten voor de overheid, de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerders ...

De aanbevelingen hebben tot doel om het risico op gelijkaardige ongevallen in de toekomst tot een minimum te beperken, maar ook om de gevolgen ervan te verminderen.

2. De database

De spoorwegorganisaties (infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen, werkplaatsen ...) brengen het Onderzoekorgaan op de hoogte van voorvallen tijdens de spoorwegexploitatie.

Het Onderzoekorgaan voert de verzamelde gegevens in een centrale database in.

Door dit geïntegreerde instrument wordt het gemakkelijker tendensen aan te geven en meer doorgedreven analyses uit te voeren.

De database maakt het ook mogelijk over gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren te beschikken, zoals bepaald door de Europese richtlijnen die omgezet werden in Belgisch recht.

3. Europees overleg

Het Onderzoekorgaan neemt deel aan de activiteiten van het netwerk van nationale onderzoeksorganen (NIB⁴), die plaatsvinden onder toezicht van het Europees Spoorwegbureau. Op die manier kan het gebruik maken van de ervaring van de andere onderzoeksorganen en meewerken aan de Europese harmonisatie van de regelgeving en onderzoeksprocedures.

4. Communicatie

Er werd een website gecreëerd zodat de spoorwegorganisaties, maar ook het grote publiek, de verslagen kunnen raadplegen die met name de aanbevelingen omvatten.

Om het publiek meer vertrouwen te geven in de onderzoeksprocedure naar ongevallen met betrekking tot de spoorwegexploitatie, moet het Onderzoekorgaan objectief, onafhankelijk en vrij van belangenconflicten zijn, maar ook als zodanig waargenomen worden.

De onafhankelijkheid van het OO waarborgt de objectiviteit van zijn conclusies en aanbevelingen. Evenals zijn geloofwaardigheid berust deze op de deskundigheid, transparantie, integriteit en billijkheid van de methodes van het Onderzoekorgaan.

Er wordt een procedurehandleiding opgesteld:

- om de selectiecriteria vast te leggen voor de incidenten en ongevallen waarnaar het OO een onderzoek moet instellen;
- om de uitwisseling van meningen en adviezen te systematiseren;
- om de uitgevoerde onderzoeken te formaliseren.

³Een ernstig ongeval is een botsing, ontsporing ... met als gevolg:

- minstens één dode;
- minstens vijf zwaargewonden;
- grote schade aan de infrastructuur, het rollend materieel of het milieu (in totaal minstens twee miljoen euro).

⁴ NIB: National Investigation Bodies

4

OVERZICHT VAN DE ERNSTIGE EN “SIGNIFICANTE” ONGEVALLEN IN 2010

Het is niet wettelijk verplicht een onderzoek in te stellen naar “significante⁵” ongevallen, dit in tegenstelling met ernstige ongevallen. Toch worden deze ongevallen opgenomen in de statistieken van de gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren. Daarom worden ze ook in dit verslag vermeld.

15 FEBRUARI 2010: BUIZINGEN, BOTSING TUSSEN TWEE PASSAGIERSTREINEN

De passagierstrein komende van Leuven en met bestemming Braine-le-Comte is een omnibustrein die het perron van Buizingen verlaat en op spoor A van lijn 96 rijdt, in de richting van Halle. Op datzelfde ogenblik rijdt de InterCity-trein komende van Quiévrain en met bestemming Luik op spoor B van lijn 96, in de richting van Buizingen. De bestuurder van de omnibustrein beseft dat de InterCity-trein zijn traject kruist en start de noodremming. Beide treinen komen zijdelings in botsing op maandag 15 februari 2010 om 8.28 uur tussen Halle en Buizingen, ter hoogte van wissel 46A.

Het Onderzoekorgaan is ter plaatse gekomen en heeft een onderzoek geopend.

- Ernstig ongeval:**
- 19 doden;
 - 171 gewonden en mensen met kneuzingen;
 - grote schade aan de infrastructuur en het rollend materieel;
 - ernstige ontregeling van het treinverkeer.



4 MAART 2010: GLONS, BOTSING TUSSEN TWEE GOEDERENTREINEN



Op donderdag 4 maart om 21.49 uur rijdt goederentrein Z96301 (Montzen - Genk Goederen) trein E44538 (Montzen - Antwerpen-Noord) aan, die stilstaat voor een gesloten sein in Glons, op spoor B van lijn 24. Meerdere wagons ontsporen en hun lading verschuift. Bovendien omvat de aangereden trein twee lege tankwagons die nog niet schoongemaakt waren na het transport van gevaarlijke stoffen. Een ervan is ontspoord. Er lekken geen gevaarlijke stoffen maar de wagons moeten ontgast worden.

Het Onderzoekorgaan is ter plaatse gekomen, maar heeft geen officieel onderzoek geopend.

- “Significant” ongeval:**
- ernstige ontregeling van het treinverkeer;
 - materiële schade;
 - gevaarlijke goederen;
 - geen gewonden, geen dodelijke slachtoffers.

9 MAART 2010: BERGEN, ONTSPORING VAN EEN PASSAGIERSTREIN



Op 9 maart om 4.53 uur, bij het vertrek van de passagierstrein van Bergen in de richting van Saint-Ghislain, ontspoord de laatste wagon op wissel 43B in het rooster bij het verlaten van Bergen, en beschadigt daarbij meerdere wissels.

Het Onderzoekorgaan is ter plaatse gekomen, maar heeft geen officieel onderzoek geopend.

- “Significant” ongeval:**
- schade aan de infrastructuur;
 - schade aan het rollend materieel;
 - ernstige ontregeling van het treinverkeer.

⁵ “Significant” ongeval

In de Nederlandse vertaling van de wet komt “significant” niet voor. Het wordt vertaald als “ernstig”.

Elke treinbotsing of -ontsporing met als gevolg:

- minstens één dode of zwaargewonde;
- of schade van betekenis (> 150.000 euro) aan het materieel, de rails, het milieu;
- of een ernstige ontregeling van het verkeer (> 6 uur).

10 APRIL 2010: DEINZE, ONTSPORING VAN EEN GOEDERENTREIN

Op 10 april 2010 wordt een goederentrein in het station van Deinze afgeleid van spoor 2 naar spoor 7. Tijdens de doorrit van de goederentrein ontsporen de eerste 8 wagons. De achtste wagon is leeg, maar heeft gevaarlijke stoffen vervoerd en is niet schoongemaakt. Er lekken geen gevaarlijke stoffen, maar de wagon moet ontgast worden.

Het Onderzoekorgaan is niet ter plaatse gekomen en heeft geen onderzoek geopend.

“Significant” ongeval:

- ernstige ontregeling van het treinverkeer;
- schade aan het rollend materieel;
- geen gewonden, geen dodelijke slachtoffers.

15 JULI 2010: COURCELLES, BOTSING MET EEN BOOM

Om 16.23 uur rijdt een lege locomotief tegen een boom die over de sporen A en B van lijn 124A ligt.

Het Onderzoekorgaan is niet ter plaatse gekomen en heeft geen onderzoek geopend.

“Significant” ongeval:

- ernstige ontregeling van het treinverkeer;
- geen dodelijke slachtoffers, geen zwaargewonden;
- schade aan het rollend materieel.

15 SEPTEMBER 2010: AARLEN, BOTSING TUSSEN TWEE PASSAGIERSTREINEN

Op 15 september 2010 omstreeks 18.00 uur komt de passagierstrein (Aarlen - Luxemburg) die vertrekt van spoor 3 zijdelings in botsing met de passagierstrein (Luxemburg - Libramont) die het station binnenrijdt op spoor 4. Het Onderzoekorgaan is ter plaatse gekomen en heeft een onderzoek geopend.

“Significant” ongeval:

- geen dodelijke slachtoffers, geen zwaargewonden, maar 22 personen met kneuzingen;
- ontregeling van het treinverkeer;
- schade aan het rollend materieel.



20 DECEMBER 2010: PEPINSTER, BOTSING MET EEN BOOM

Op maandag 20 december om 00.41 uur rijdt trein E521, die op het tegenspoor rijdt (omdat spoor A buiten dienst is), bij het verlaten van de tunnel van Louheau tegen een boom die zich op spoor B van lijn 37 bevindt. Het stuurrijtuig wordt over de boom getild en valt terug op de rails. Bij zijn val heeft de boom andere bomen en rotsen meegesleurd die het spoor versperren, met als gevolg dat het treinverkeer verstoord wordt. Het Onderzoekorgaan is niet ter plaatse gekomen en heeft geen onderzoek geopend.

“Significant” ongeval:

- ernstige ontregeling van het treinverkeer;
- geen dodelijke slachtoffers, geen zwaargewonden;
- lichte schade aan het rollend materieel.

3 DECEMBER 2010: LEMBEEK, ONTSPORING VAN EEN PASSAGIERSTREIN

Het verkeer verliep traag wegens de opgehoopte sneeuw en modder op spoor B van lijn 96. Door de bevroren modder op spoor B is de trein Saint-Ghislain - Luik ontspoord. Het Onderzoekorgaan is ter plaatse gekomen, maar heeft geen onderzoek geopend. Geen schade aan de infrastructuur, geen menselijke gevolgen, vertraging te betreuen. Het gaat noch om een ernstig, noch om een “significant” ongeval.

5

DE ONDERZOEKEN

5.1 ONDERZOEK BEËINDIGD IN 2010

De huidige leden van het Onderzoekorgaan hebben niet meegewerkt aan de onderzoeken en analyses en evenmin aan het verslag over het ongeval van Gembloux. Maar uit respect voor het werk van onze voorgangers hebben we besloten het verslag te publiceren.

Gembloux: aanrijding van een persoon

Op maandag 3 maart 2008 om 17.03 uur wordt een persoon aangereden door een trein aan overweg nummer 2, dicht bij de halte van Chapelle-Dieu, op spoorweglijn 144 (Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre). Trein E8691 reed op spoor A in de richting van Jemeppe.

Het slachtoffer wordt op spoor B geslingerd en is ernstig gewond.

Het onderzoek leidt tot de conclusie dat het ongeval rechtstreeks veroorzaakt werd door de uitschakeling van de aankondigingszones op afstand aan overweg nummer 2. Dit was te wijten aan verwarring over de opeenvolgende werken die uitgevoerd moesten worden aan de sporen A en B.

Op 3 maart 2008 waren er onderhoudswerken aan spoor B gepland om de kwaliteit van het spoor te controleren en te garanderen, met het oog op intens verkeer (op één spoor) vanaf de volgende dag.

De onderhoudswerken werden uitgesteld en vervangen door draineringswerken van de modderzones.

Spoor B moest buiten dienst gesteld worden van 8.20 uur tot 16.00 uur, terwijl spoor A buiten dienst gesteld moest worden van 9.30 uur tot 13.50 uur, om de veiligheid te garanderen van de arbeiders die aan het werk waren op spoor B.

Noch voor de onderhoudswerken noch voor de draineringswerken was het nodig de aankondigingszones van de overwegen van spoor A te schrappen.

Op 4 maart waren grote en langdurige werken (10 dagen) gepland (kunstwerk, spoor, bovenleiding) op spoor A.

Hiervoor moesten de aankondigingszones op afstand van de overwegen nummers 2 en 9 geneutraliseerd worden, omdat de aanwezigheid van werktreinen tot de langdurige sluiting van de overwegen zou leiden.

De schrapping van aankondigingszones moet gepaard gaan met voorafgaande maatregelen om het gebruik van de overwegen te beveiligen, met name het plaatsen van vlaggen en klappers op het spoor. Dit is niet gebeurd. Het ongeval werd enerzijds veroorzaakt door de uitschakeling van de aankondigingszones op 3 maart en niet op 4 maart, en anderzijds door het ontbreken van de vereiste veiligheidsvoorzieningen.

Als gevolg daarvan is de verkeerssignalisatie aan de overweg laattijdig in werking getreden, heel kort voordat de trein aan de overweg aankwam.



5.2 IN 2010 INGESTELDE ONDERZOEKEN

Onderzoek van Buizingen

In een eerste fase hebben de onderzoekers gegevens, informatie en de eerste getuigenissen verzameld.

Daarna kon op basis van de analyse van de beschikbare elementen het meest waarschijnlijke scenario van het ongeval opgesteld worden.

Na de opstelling van dit scenario werd een analyse van de menselijke en organisatorische factoren besteld bij een onderneming die daarin gespecialiseerd is. Deze onderneming staat volledig los van het Belgische spoorwegsysteem en beschikt over expertise in verschillende sectoren met een hoge betrouwbaarheidsgraad (nucleair, luchtvaart, ...).

Bij de analyse van een ongeval worden de menselijke en organisatorische factoren onderzocht en ook het veiligheidsmodel van de gebeurtenis die de aanleiding vormde voor het ongeval. Dit houdt een reconstructie in van de veiligheidsprincipes waarvan verondersteld werd dat ze het ongeval konden voorkomen, een opsomming van ontwijkende acties die voorafgaand aan het ongeval hadden moeten plaatsgrijpen en hoe de gevolgen kunnen worden verzacht.

Bij het onderzoek gaat de aandacht uit naar de "afwijkingen" tussen de vastgestelde handelswijze en de handelswijze die verwacht werd als veiligheidsvoorwaarde.

In een laatste analyse, tot slot, wordt de werking van het veiligheidsbeheersysteem onder de loep genomen.

Een gestructureerd beheer vormt een toegevoegde waarde voor de onderneming om haar globale prestaties te verbeteren. Aan de hand van dit beheer kunnen de potentiële gevaren bepaald worden en kan een continu beheer van de met de ondernemingsactiviteiten verbonden risico's uitgewerkt worden om ongevallen te voorkomen.

Het onderzoek wordt echter bemoeilijkt door de volgende elementen:

- de advocaat van de treinbestuurder heeft zijn cliënt aangeraden het onderhoud met onze deskundigen te weigeren;
- we hebben geen toegang tot bepaalde documenten die in beslag genomen zijn door justitie.

Vandaag is het onderzoek zo goed als afgerond. Er wordt aan het verslag gewerkt, dat waarschijnlijk eind 2011 gepubliceerd zal worden.

Onderzoek Aarlen

Het onderzoek is nog niet beëindigd.

De onderzoekers hebben diverse gegevens, inlichtingen, de eerste getuigenissen, enz. verzameld.

Aan de hand van de analyse van de beschikbare elementen kon een eerste scenario van het ongeval opgesteld worden. Dit moet nog aangevuld worden met andere elementen.



5.3 OPVOLGING VAN DE ONDERZOEKEN SINDS 2007

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de onderzoeken die sinds 2007 beëindigd en geopend werden.

jaar	aantal	datum	type	overlijdens	status	datum
2007	1	26/04	Botsing	0	Beëindigd	02/09/08
	2	19/06	Botsing	1	Beëindigd	23/07/08
	3	02/09	Ontsporing	0	Beëindigd	08/10/08
	4	29/11	Aanrijding van personeel	2	Beëindigd	01/04/09
	5	14/12	Aanrijding van persoon	1	Beëindigd	27/04/09
	6	17/12	Aanrijding van persoon	1	Beëindigd	26/05/08
2008	1	03/03	Ongeval op OW	0	Beëindigd	02/2010
	2	03/07	Botsing	1	Beëindigd	02/10/09
	3	25/10	Aanrijding van personeel	1	Beëindigd	02/10/09
	4	14/11	Botsing	0	Geopend	
2009	1	23/05	Incident bij het instappen	0	Geopend	
	2	15/11	Aanrijding van personeel	1	Geopend	
	3	19/11	Ontsporing	1	Geopend	
2010	1	15/02	Botsing	19	Geopend	
	2	15/09	Botsing	0	Geopend	

Zoals reeds vermeld, bestaat het Onderzoekorgaan sinds 2007, maar werd er in februari 2010 een nieuwe structuur opgezet.

Wat de vier onderzoeken betreft die vóór 2010 geopend werden, nemen de onderzoekers van het OO kennis van de dossiers: beschikbare elementen, onderzoeken en analyses uitgevoerd door de NMBS Holding.

De kans is groot dat bepaalde elementen ontbreken of moeilijk terug te vinden zijn, wat het werk niet vergemakkelijkt.

Het zal tijd vragen om de opgelopen achterstand weg te werken.

Het OO heeft besloten zich vooral toe te leggen op:

- het opstarten van de dienst (aanleg van een database, opleiding van de onderzoekers ...);
- het onderzoek van Buizingen.

6

AANBEVELINGEN

6.1 AANBEVELINGEN IN 2010

Gembloux 03/03/2008: aanrijding van een persoon

Het Onderzoekorgaan beveelt Infrabel aan om maatregelen te nemen:	Acties ondernomen door Infrabel
1. Enerzijds voor een strikte en nauwkeurige toepassing van de procedures in verband met de buitendienststelling van een spoorlijn in geval van werken, en anderzijds voor de verbetering van de wijze van opstelling van de gebruikte documenten.	Interne audits en herhaalde herinneringen.
2. Werken en wijzigingen aan de veiligheidsinstallaties: strikte naleving van de procedures (schriftelijke kennisgeving van de wijzigingen aan werken en goedkeuring hiervan door de verantwoordelijke).	Sensibilisering voor de naleving van de procedures. De werken worden voortaan ter plaatse voorafgegaan door een voorbereidende vergadering, waarbij een werkfiche wordt opgesteld door de verantwoordelijke voor het werk. Deze fiche geeft een beschrijving van het uit te voeren werk en de toe te passen veiligheidsmaatregelen.
3. Invoering van een concreet systeem voor de tijdelijke opheffing van de aankondigingszones (vlaggen, klappers ...).	Het nodige budget is voorzien om geleidelijk een nieuwe voorziening in te voeren die het mogelijk maakt om de aankondigingselementen van de OW uit te schakelen, met uitzondering van de spoorstroomkring (sluiten van de slagbomen).
4. Toepassing van een veiligheids-beheersysteem: bij functieverandering van personeelsleden moet er bijzondere aandacht besteed worden aan hun begeleiding en de beoordeling van hun vermogen om de nieuwe opdracht goed te begrijpen.	Versterking van de effectiviteit en traceerbaarheid van de permanente opleiding van het personeel en van de controle door de hiërarchische lijn.

Alle in 2010 geformuleerde aanbevelingen werden aanvaard.



6.2 TOEZICHT OP DE AANBEVELINGEN SINDS 2007

Meer dan 80% van de aanbevelingen werden aanvaard door de betrokken spoorwegonderneming en/of de infrastructuurbeheerder.

	aantal	aanvaard	geweigerd	geen
Izegem	5	5		
Genk-Goederen	4	4		
Genval	4	4		
Ede	2		2 ^a	
La Hulpe	13	13		
Berchem Mortsel	4		4 ^b	
Hermalle-sous-Huy	3	2	1 ^c	
Walcourt	3	3		
Gembloux	4	4		
Totaal	42	35	7	

a. De aanbevelingen hadden betrekking op het verwijderen van de externe handgrepen dicht bij de deuren en de te ondernemen acties om het probleem van "train surfing" te vermijden.

b. De 4 aanbevelingen hadden betrekking op de wijzigingen die aangebracht moeten worden aan het rollend materieel, omdat de noodopening van de deuren bediend kan worden terwijl de trein in beweging is.

c. De aanbeveling had betrekking op de plaatsing van een technisch apparaat dat de elektrische noodvoeding controleert voordat hiernaar omgeschakeld wordt.

