



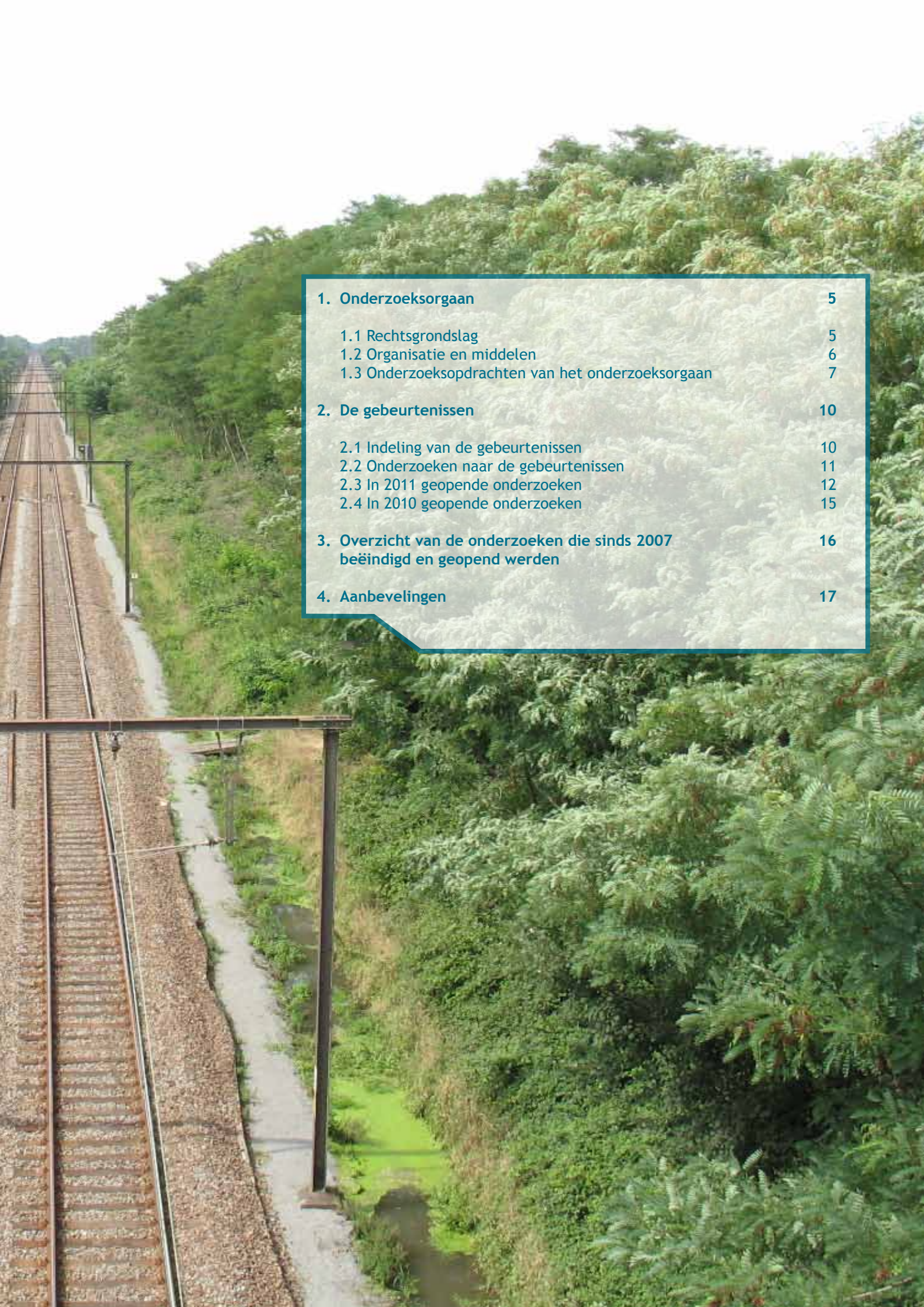
JAARVERSLAG

2011

Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor
België

Het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor is een onafhankelijk orgaan dat werd opgericht om de veiligheid te verbeteren door ongevallen of incidenten op het spoor te onderzoeken.

Dit verslag geeft een overzicht van de activiteiten van het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor tussen 1 januari 2011 en 31 december 2011, overeenkomstig de verplichtingen van artikel 54 van de wet van 19 december 2006.



| | |
|---|-----------|
| 1. Onderzoeksorgaan | 5 |
| 1.1 Rechtsgrondslag | 5 |
| 1.2 Organisatie en middelen | 6 |
| 1.3 Onderzoeksopdrachten van het onderzoeksorgaan | 7 |
| 2. De gebeurtenissen | 10 |
| 2.1 Indeling van de gebeurtenissen | 10 |
| 2.2 Onderzoeken naar de gebeurtenissen | 11 |
| 2.3 In 2011 geopende onderzoeken | 12 |
| 2.4 In 2010 geopende onderzoeken | 15 |
| 3. Overzicht van de onderzoeken die sinds 2007 beëindigd en geopend werden | 16 |
| 4. Aanbevelingen | 17 |

Voorwoord

Zware ongevallen kunnen een gevoel van onzekerheid bij de bevolking veroorzaken. Daarom is het niet alleen belangrijk om de verantwoordelijkheden en de schuld te bepalen, maar ook om te begrijpen hoe het ongeval zich heeft voorgedaan en welke veiligheidsprincipes ermee samenhangen.

Een ongeval is meestal een samenloop van een aantal kleine, losstaande, weinig waarschijnlijke en onopzettelijke gebreken.

Het is onmogelijk om menselijke fouten uit te sluiten: het is de taak van de organisatie om in haar procedures mechanismen voor foutenbeheer te integreren om de frequentie van de fouten te verminderen of om de ongewenste gevolgen ervan te vermijden.

Het belangrijkste is dat men niet langer alleen maar oog heeft voor de fout die werd begaan door één van de betrokkenen, maar dat men organisaties ontwerpt en implementeert die in staat zijn om alle gemaakte fouten, gebreken en bugs die een ongewenste en toevallige reeks gebeurtenissen kunnen veroorzaken, tijdig op te sporen en vervolgens de meest hinderlijke gevolgen ervan zo snel mogelijk te voorkomen door de nodige beveiligingsacties uit te voeren.

De betrouwbaarheid van een organisatie kan worden gedefinieerd als: «de waarschijnlijkheid om een gegeven opdracht uit te voeren binnen gegeven omstandigheden en binnen termijnen die aanvaardbaar zijn voor en aanvaard worden door de samenleving».

De veiligheidsprincipes zijn het geheel van maatregelen waarvan men verwacht dat zij kunnen voorkomen dat zich een ongewenste gebeurtenis voordoet. Dit geheel bevat een aantal expliciete delen (reglementeringen, procedures, ontwerpen, ...), maar ook een aantal impliciete delen die niet altijd even duidelijk zijn (goede praktijken,...).

Een nauwgezette evaluatie van de elementen die worden ingezameld tijdens een onderzoek laat toe om het meest waarschijnlijke scenario op te stellen. Aan de hand van een gedetailleerde analyse kan men vaststellen waarom een incident of ongeval zich voordeed.

De communicatie eindigt niet bij de publicatie van het verslag over het ongeval: het is ook de bedoeling de informatie te bezorgen aan de belangrijkste betrokkenen via vergaderingen, gesprekken of vragen om inlichtingen, zodat zij de veiligheidsmaatregelen onmiddellijk kunnen toepassen.

Het is de bedoeling de toepassing van preventieve veiligheidsmaatregelen te bevorderen en risico's te beperken.

Echte veiligheid betekent ook naar de toekomst kijken.

1. Onderzoeksorgaan

1.1 Rechtsgrondslag

De Europese Richtlijn 2004/49¹ voorzagt 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 Belgisch recht in de vorm van een wet en twee uitvoeringsbesluiten :

- de wet van 19 december 2006² : betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, gewijzigd door de wet van 28 december 2011, met name hoofdstuk VII.
- 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.
- het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011 tot aanwijzing van het onderzoek-sorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor, dat het Koninklijk Besluit van 16 januari 2007 opheft.

De wet van 26 januari 2010 tot wijziging van de wet van 19 december 2006 heft diverse taken inzake veiligheid op die tot dan toe aan de NMBS Holding waren opgedragen. Men was van mening dat er een risico op verwarring bestond. Door deze wijzigingen mag het OO geen opdracht meer geven aan de NMBS Holding om de onderzoeken uit te voeren. Bijgevolg is sinds februari 2010 een nieuwe structuur van het onderzoeksorgaan van kracht.

¹ Hoofdstuk V van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids-certificering

² Hoofdstuk VII Onderzoek naar spoorwegongevallen en -incidenten van de wet van 19 december 2006

Koninklijk Besluit van 22 juni 2011

Om de onafhankelijkheid van het OO te bevorderen, bepaalt het Koninklijk Besluit van 22 juni 2011 dat het onderzoeksorgaan geleid wordt door een hoofdonderzoeker en een adjunct-onderzoeker van een verschillende taalrol en die rechtstreeks rapporteren aan de minister. Zij mogen geen enkele band hebben, hetzij contractueel of statutair, zelfs voorlopig geschorst, met welke instelling dan ook uit de spoorwegsector. Zij mogen niet benoemd worden indien zij niet voldoen aan deze voorwaarde.

1.2 Organisatie en middelen

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

Budget

De oprichting van een organiek begrotingsfonds door artikel 4 van de programmawet van 23 december 2009 heeft tot doel de financiële autonomie van het onderzoeksorgaan voor de spoorwegongevallen te waarborgen.

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

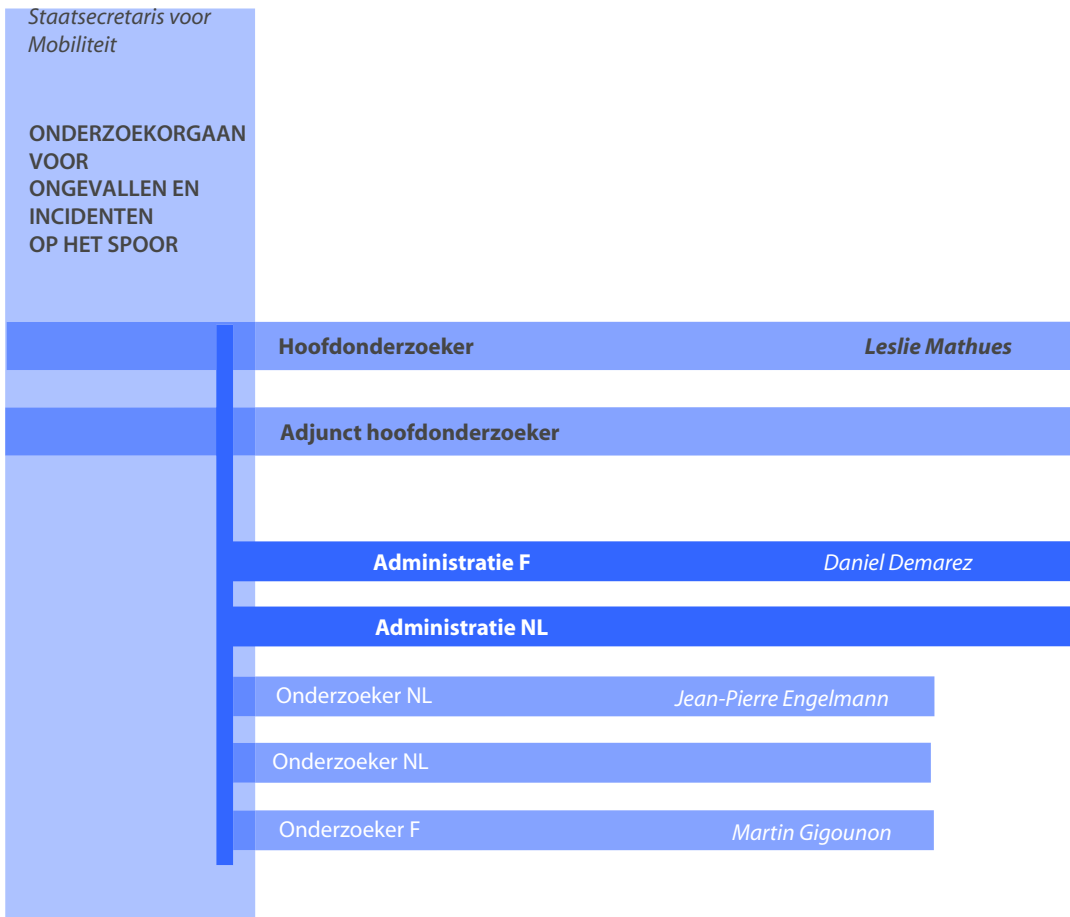
Naast de algemene uitgaven (personeel, gebouw, werking, uitrusting) bestaan er specifieke werkingskosten waarover het OO moet kunnen beslissen om de uitvoering van zijn taken te waarborgen: specifieke externe expertise en consultancy, individuele veiligheidsuitrusting, deelname aan gespecialiseerde opleidingen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

Personeel

Tijdens het tweede semester van 2011 voerde Selor sollicitatiegesprekken om statutaire onderzoekers aan te werven. Het einddoel bestaat erin de 7 voltijdse equivalenten te bereiken zoals voorzien in het personeelsplan.

In februari 2012 zal het team worden uitgebreid met een derde onderzoeker en met een administratieve medewerker.

In het kader van de ongevallen kan het OO naast zijn eigen medewerkers ook een beroep doen op externe expertise om de onderzoeken uit te voeren.



1.3 Onderzoeksoopdrachten van het OO

Onderzoeken

De belangrijkste opdracht van het onderzoeksorgaan bestaat erin een onderzoek in te stellen naar zogenaamde “ernstige” exploitatieongevallen die zich voordoen op het Belgische spoorwagennet.

Naast ernstige ongevallen is het OO bevoegd om andere ongevallen en incidenten te onderzoeken die gevolgen hebben voor de veiligheid op het spoor.

Het doel van de veiligheidsonderzoeken bestaat erin de omstandigheden en de oorzaken van de gebeurtenis vast te stellen, niet de verantwoordelijkheden.

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

Zij 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.

De database

Het Onderzoeksorgaan voert de verzamelde gegevens in een centrale database in met het oog op de archivering, de analyse van trends en de validering van hiaten op het vlak van veiligheid.

Alle evenementen die dagelijks worden gemeld door de infrastructuurbeheerder en door de spoorwegondernemingen worden ingevoerd in de database van het OO. Zo kan men in geval van incidenten of ongevallen gelijkaardige gebeurtenissen identificeren.

In de loop van 2011 werden de gegevens afkomstig van de NMBS Holding over incidenten en ongevallen sinds 01/01/2000 eveneens ingevoerd in de database.

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

De database wordt ter beschikking gesteld van de Nationale Veiligheidsinstantie.

Europees overleg

Het Onderzoeksorgaan neemt deel aan de activiteiten van het netwerk van nationale onderzoeksorganen (NIB)³, die plaatsvinden onder toezicht van het Europees Spoorwegbureau (ERA). Zo kan het gebruik maken van de ervaring van andere onderzoeksorganen en meewerken aan de Europese harmonisatie van de regelgeving en onderzoeksprocedures.

Communicatie

Wanneer het OO een ongeval onderzoekt, is het zijn doel om na te gaan wat er gebeurd is en waarom, en de onderliggende oorzaken te bepalen.

De verslagen worden openbaar gemaakt en hebben tot doel informatie te verstrekken aan particulieren, de industrie, reglementeringsinstanties,...

Via de website van het OO kan men de gepubliceerde verslagen raadplegen. Deze verslagen bevatten de feiten, de analyses, de geïdentificeerde oorzaken, de maatregelen die werden genomen door de betrokkenen en de aanbevelingen die werden geformuleerd.

Actieplannen

Na het ongeval in Buizingen heeft het ERA in 2010 het Onderzoeksorgaan geëvalueerd en hierover een verslag opgesteld. De Bijzondere Commissie Buizingen heeft de aanbevelingen van het ERA overgenomen in haar eindverslag.

Het OO heeft zich ertoe verbonden een actieplan te implementeren om in te spelen op alle aanbevelingen die werden geformuleerd, zowel op het niveau van het personeelsplan, de onafhankelijkheid, de procedures, de opleiding van de onderzoekers, de inhoud van de onderzoeksverslagen, de procedures voor een systematische uitwisseling van standpunten en adviezen met de betrokken spelers,...

³ NIB= National Investigation Bodies

Procedures

Het OO heeft interne procedures ontwikkeld om de onderzoekers in staat te stellen kwalitatief hoogstaand en reproduceerbaar werk uit te voeren.

In de procedurehandleiding werden diverse procedures beschreven.

Deze handleiding evolueert voortdurend, afhankelijk van de kennis die wordt verworven tijdens de diverse opleidingen en van de ervaring op het terrein.

Opleidingen

Om werk van topkwaliteit te kunnen afleveren, moet men kennis verwerven. Opleiding is van cruciaal belang in de professionele wereld: het is een middel om kennis te verwerven en zich te vervolmaken in de verworven kennis. Opleidingen bieden iedereen de kans om een hoog vaardigheids- en productiviteitsniveau te behouden. Een belangrijke stap hierbij was de invoering van een opleidingsplan om de medewerkers vertrouwd te maken met nieuwe werkmethodes: verwerven, onderhouden of vervolmaken van kennis.

Aan de hand van een competentiefiche kan men een opleidingsplan op maat ontwerpen en uitvoeren. Naast de talloze uren aan zelfstudie om competenties te ontwikkelen (studie van interne reglementen, wetten, richtlijnen en Koninklijke Besluiten,...) hebben de leden van het OO in 2011 ook heel wat opleidingen gevolgd (ongeveer 270 u per onderzoeker).

Hier volgt een beknopt overzicht van enkele opleidingen die in 2011 gevolgd werden.

| | |
|-----------------------|--|
| April 2011 | 4-daagse opleiding over de kritische analyse van ongevallen en incidenten, gegeven door Dédale aan alle onderzoekers |
| Mei 2011 | Opleiding van 3 weken aan de universiteit van Cranfield, gevolgd door één onderzoeker / Deelname aan het seminarie Agoria in Brussel |
| Juni 2011 | Infrabel-opleiding van 6 weken, gevolgd door één onderzoeker |
| Juli 2011 | 3-daagse opleiding "Signalling & Railway Safety" aan de UIC in Parijs |
| September 2011 | Conferentie over ontsporingen bij het ERA |
| November 2011 | Deelname aan het 2-daagse seminarie "Rail & Public Transport Safety and Security" in Londen |
| December 2011 | 3-daagse opleiding over ontsporingen, gegeven door TQ Catalys aan alle onderzoekers |

Twee opleidingen (Dédale en TQ Catalys) die georganiseerd werden door het OO stonden open voor de spoorwegondernemingen en voor de infrastructuurbeheerders met het doel kennis te delen, maar ook om een uitwisseling mogelijk te maken tussen de verschillende deelnemers die elkaar kunnen ontmoeten op plaatsen van ongevallen.

2 De gebeurtenissen

2.1 Indeling van de gebeurtenissen

De gebeurtenissen worden ingedeeld in ongevallen en incidenten.

Incident

Ieder ander voorval dan een ongeval of een ernstig ongeval dat verband houdt met de exploitatie van treinen en dat de exploitatieveiligheid aantast.

Ongeval

Een ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of bijzondere reeks gebeurtenissen van die aard met schadelijke gevolgen.

De ongevallen worden ingedeeld in de hierna vermelde types :

- botsingen,
- ontsporingen,
- ongevallen aan overwegen,
- ongevallen met personen veroorzaakt door rollend materieel dat in beweging is,
- brand en
- andere.

De ongevallen en incidenten worden ingedeeld in 3 niveaus van ernst :

Ongeval niveau 1 “ernstig”

Alle ongevallen met als gevolg

- ten minste één dodelijk slachtoffer of
 - ten minste vijf zwaargewonden of
 - grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu.
- Onder “grote schade” verstaat men schade die door een onderzoeksorgaan onmiddellijk geraamd kan worden op een totaalbedrag van ten minste 2 miljoen euro.



Ongeval / incident niveau 2 “significant”

Alle types ongevallen / incidenten met als gevolg

- ten minste één zwaargewonde
- schade die wordt geraamd op een totaalbedrag van ten minste 150 000 euro
- onderbreking van het spoorwegverkeer tijdens een periode van meer dan 2 uur.

Ongeval / incident niveau 3 “andere”

De ongevallen en incidenten die niet voldoen aan een van de twee andere indelingen.

2.2 Onderzoeken naar de gebeurtenissen

Ernstige ongevallen (onopzettelijk en onvoorzien) moeten onmiddellijk telefonisch gemeld worden aan het Onderzoeksgaan. Het OO beschikt over een wachtdienst en is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar.

De andere gebeurtenissen worden dagelijks gemeld aan het OO door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

Het Onderzoeksgaan beslist autonoom om al dan niet een onderzoek uit te voeren, rekening houdend met :

- de ernst van het ongeval of het incident;
- de vraag of het deel uitmaakte van een reeks ongevallen of incidenten die een bepaald belang hebben op systeemniveau;
- de gevolgen van het ongeval voor de spoorwegveiligheid op communautair niveau;
- de vragen van de minister, van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, van één of meerdere betrokken spoorwegondernemingen, van de veiligheidsautoriteit of van één of meerdere lidstaten van de Europese Unie;
- de mate waarin een onderzoek bijdraagt tot het verbeteren van de veiligheid op het spoor en tot de preventie van gelijkaardige ongevallen en incidenten;
- de resultaten van Europees overleg of van een uitwisseling van standpunten en ervaringen tussen de onderzoeksorganen of met het ERA;
- iedere andere reden die volgens het onderzoeksgaan in overweging moet worden genomen naargelang de omstandigheden.

2.3 In 2011 geopende onderzoeken

Het Onderzoeksorgaan heeft 3 onderzoeken geopend in 2011.

28 januari 2011, Pepinster: ontsporing van een reizigerstrein

Op vrijdag 28 januari 2011 rijdt de trein E507 Oostende - Eupen, geduwd door een locomotief, op tegenspoor met verminderde snelheid op spoorlijn 37 tussen Olne en Pepinster.

De rijsnelheid is verminderd omwille van werken op spoor A tussen Olne en Pepinster, een tijdelijke signalisatie is van kracht.

Trein E5280, afkomstig van Verviers-Centraal met bestemming Liège Palais rijdend op spoor B van lijn 37, staat stil voor het gesloten sein K-I.53 (rood), met name 300 meter voor het binnenrijden van het station van Pepinster.

Trein E507 rijdt bij zijn vertrek uit het station van Pepinster over de wissels 02A1 :03I en 02B1 alvorens verder te rijden op het normale spoor voor zijn rijrichting, zijnde spoor A.



De trein is samengesteld uit twaalf rijtuigen en is ongeveer 317 m lang.

Op de wissels ontspoord het achterste deel van trein E507, het elfde rijtuig wordt uit de sporen gelicht.

Dit rijtuig botst zijdelings tegen trein E5280 die stil staat voor het sein.

De treinbestuurder en het boordpersoneel zenden onmiddellijk een GSMR-alarmp uit.

Blok B.53 Verviers stelt het verlies van controle over de wissels vast. De stroomverdeler stelt de uitschakeling vast.

De nodige maatregelen werden genomen om vervolg-ongevallen te voorkomen.



Het ongeval heeft geen ernstige gevolgen, men heeft noch dodelijke slachtoffers, noch gewonden en noch schade voor meer dan 2 miljoen euro gehad. Het gaat per definitie over een significant ongeval, vanwege gezien een onderbreking van het spoorwegverkeer van meer dan 2 uur.

Het Onderzoeksorgaan heeft zich ter plaatse begeven en heeft beslist om een onderzoek te openen om de diverse omstandigheden van de ontsporing te bepalen.

30 juni 2011, Charleroi-Sud: bijna-botsing tussen twee reizigerstreinen

Op donderdag 30 juni 2011 om 15.34 u vertrekt trein ME3916 uit de stelplaats van Charleroi.

Volgens de voorziene dienstregeling moet de trein ME 3916 het station van Charleroi-Zuid verlaten om 15.15 u om aan te komen in Binche om 16 u, om van daaruit de rit van de reizigerstrein van Binche naar Louvain-la-Neuve van 16.15 u te verzorgen. De bewegingslijn is niet voorgeprogrammeerd.

De bediende van de beweging legt een reisweg in kleine beweging aan van de stelplaats van Charleroi tot aan het kleine stopsein GY-H.20. De bestuurder verlaat de stelplaats van Charleroi via het sein IY-H.20.

Bij aankomst in de buurt van perron VII van het station van Charleroi stelt de bestuurder van trein ME3916 de aanwezigheid van een reizigerstrein voor hem vast en voert een noodremming uit.



De twee treinen komen op enkele meters van elkaar tot stilstand.

Het Onderzoeksgaan heeft zich niet ter plaatse begeven. Dit ongeval voldoet niet aan de definitie van een ernstig ongeval. Het OO heeft er kennis van genomen via de dagelijkse melding van incidenten door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen. Het ongeval had zwaardere gevolgen kunnen hebben.

Een reconstructie is uitgevoerd geweest, op verzoek van het OO. In de database werden gelijkaardige incidenten geïdentificeerd. Het onderzoeksgaan heeft een onderzoek gestart om de indirecte oorzaken vast te stellen.

08 september 2011, Feluy: Ontsporing goederenwagens in een SEVESO-zone

Op donderdag 08/09/2011 om 10u40, stelt het hoofd van het Platform B-LOGISTICS GLL op spoor 11 van bundel B van Feluy, de ontsporing vast van een draaistel van de laatste wagon van een treinstel van 16 wagons.

De tank van deze wagon is leeg maar heeft hexeen bevat (code ONU 2370 - gevaarcode: 33 (licht ontvlambare vloeistof)).

Het stootblok van spoor 11 is over een afstand van ongeveer 5 meter naar achteren verplaatst ten gevolge van de voorafgaande schok die de ontsporing veroorzaakt heeft.

Gezien de aard van het product die de tank heeft bevat, is een inspectie van het wagonstel door de brandweer noodzakelijk: ondanks de afwezigheid van een lek wordt een veiligheidsperimeter ingesteld, waarbij alle spoorwegverkeer in de bundel B van Feluy verbo-

den wordt.

De evacuatie van de niet-getroffen wagons en de berging van de ontspoorde wagon vinden de volgende dagen plaats onder toezicht van de brandweer.

Het ongeval heeft geen ernstige gevolgen, men heeft noch dodelijke slachtoffers, noch gewonden en noch schade voor meer dan 2 miljoen euro gehad.



Toch had dit ongeval veel grotere gevolgen kunnen hebben gezien de aanwezigheid van een product dat onderworpen is aan de ADR-reglementering in een SEVESO-zone.

Het Onderzoeksorgaan heeft zich ter plaatse begeven en besliste om een officieel onderzoek te openen om de diverse omstandigheden van de ontsporing te bepalen.

2.4 In 2010 geopende onderzoeken

15 februari 2010, Buizingen: botsing tussen twee reizigerstreinen

Eind november is de overlegprocedure over het ontwerp van het rapport gestart. Het onderzoeksverslag werd opgestuurd naar de belangrijkste betrokkenen om hen toe te laten hun commentaren te formuleren. Deze commentaren werden vervolgens onderzocht en diegene die aanvaard werden, werden opgenomen in het verslag. De andere werden besproken. Nieuwe elementen die werden voorgelegd in december 2011 maakten het voorwerp uit van een aanvullend onderzoek.

Het verslag werd ondertussen gepubliceerd en is sinds mei 2012 beschikbaar op de website.

15 september 2010, Arlon: Zijdelingse aanrijding tussen twee reizigerstreinen

Op woensdag 15 september 2010 komt de reizigerstrein E5937 Luxemburg - Aarlen met ongeveer 1 minuut vertraging aan in het station op spoor III.

De bestuurder moet van stuurpost wisselen om terug te vertrekken richting Luxemburg. Het voorziene uur van vertrek uit het station van Aarlen was 17.59 uur. Hij moet diverse taken uitvoeren die gepaard gaan met een frontverandering.

Op het voorziene tijdstip, activeert de treinbegeleider de sluiting van de deuren en geeft hij de melding aan de bestuurder dat het in- en uitstappen beëindigd is, door met zijn sleutel het AVG- bedieningskastje te bedienen. De treinbestuurder van trein E5937 ziet de witte lichten van de AVG branden en zet de trein in beweging. Hij is de handelingen om de radio aan te zetten gestart. Wanneer hij terug opkijkt, ziet hij het (rode) vereenvoudigd stopsein gevolgd door een groot stopsein. De bestuurder voert een noodremming uit. De trein komt tot stilstand tussen het vereenvoudigd stopsein en het grote stopsein. Op hetzelfde ogenblik komt de reizigerstrein E5888 aan in het station van Aarlen met ongeveer 250 passagiers. De trein wordt naar spoor IV geleid.

Hij rijdt met een snelheid van ongeveer 40 km/u. Op dat moment merkt hij de trein in de zone op, hij voert een noodremming uit en slaat de trein E5937 aan de rechterkant weg. De bestuurder van trein E5888 drukte op de rode knop om het radioalarm te activeren en belde naar Traffic Control.

3 Overzicht van de onderzoeken die sinds 2007 beëindigd en geopend werden

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

| Jaar | Nr | Datum | Type | Overl. | Status | Datum |
|------|----|----------|--|--------|-----------|----------|
| 2007 | 1 | 26/04/07 | Botsing | 0 | Beëindigd | 02/09/07 |
| | 2 | 19/06/07 | Botsing | 1 | Beëindigd | 23/07/08 |
| | 3 | 02/09/07 | Ontsporing | 0 | Beëindigd | 08/10/08 |
| | 4 | 29/11/07 | Aanrijding van personeel | 2 | Beëindigd | 01/04/09 |
| | 5 | 14/12/07 | Aanrijding van persoon | 1 | Beëindigd | 27/04/09 |
| | 6 | 17/12/07 | Aanrijding van persoon | 1 | Beëindigd | 26/05/08 |
| 2008 | 1 | 03/03/08 | Ongeval op OW | 0 | Beëindigd | 02/2010 |
| | 2 | 03/07/08 | Botsing | 1 | Beëindigd | 02/10/09 |
| | 3 | 25/10/08 | Aanrijding van personeel | 1 | Beëindigd | 02/10/09 |
| | 4 | 14/11/08 | Botsing | 0 | Geopend | |
| 2009 | 1 | 23/05/09 | Incident bij het instappen | 0 | Geopend | |
| | 2 | 15/11/09 | Aanrijding van personeel | 1 | Geopend | |
| | 3 | 19/11/09 | Ontsporing | 1 | Geopend | |
| 2010 | 1 | 15/02/10 | Botsing | 19 | Geopend | |
| | 2 | 15/09/10 | Zijdelingse aanrijding | 0 | Geopend | |
| 2011 | 1 | 01/02/11 | Ontsporing | 0 | Geopend | |
| | 2 | 04/07/11 | Bijna-frontale botsing tussen twee treinen | 0 | Geopend | |
| | 3 | 22/09/11 | Ontsporing | 0 | Geopend | |

Sinds zijn oprichting in 2007 en tot in januari 2010 deed het Onderzoeksgaan een beroep op de technische, materiële en operationele expertise van de dienst Veiligheid en Milieu van de NMBS Holding om de onderzoeken uit te voeren en de bijbehorende verslagen op te stellen. Dit gebeurde onder toezicht van de hoofdonderzoeker van het onderzoeksgaan van de FOD.

Een onderzoek van de omvang van Buizingen en de opleidingen hebben veel energie en tijd gekost. Het OO stelt alles in het werk om de achterstand weg te werken.

4 Aanbevelingen

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

| | Aantal | Aanvaard | Geweigerd | Geen antw. |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Izegem | 5 | 5 | | |
| Genk-Goederen | 4 | 4 | | |
| Genva | 4 | 4 | | |
| Ede | 2 | | 2* | |
| La Hulpe | 13 | 13 | | |
| Berchem Mortsels | 4 | | 4** | |
| Hermalle-sous-Huy | 3 | 2 | 1*** | |
| Walcourt | 3 | 3 | | |
| Gembloux | 4 | 4 | | |
| Totaal | 42 | 35 | 7 | |

* 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".

** 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 zonder geluidsalarm wanneer de trein in beweging is.

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

