



# JAARVERSLAG 2024

van het Onderzoeksorgaan voor  
Ongevallen en Incidenten op het Spoor





# VOORWOORD

# VOORWOORD



2024 was een druk jaar voor het Onderzoeks-  
 orgaan voor Ongevallen en Incidenten op het  
 Spoor. In deze periode werden vijf veiligheids-  
 onderzoeken geopend en twee onderzoeken  
 afgesloten, waarmee we ons blijven inzetten  
 voor de veiligheid op het spoor en de voort-  
 durende verbetering van de praktijken.

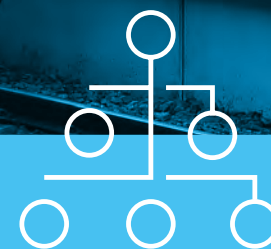
Dit jaar kende ook een aantal belangrijke interne veranderingen, meer bepaald de benoeming van twee nieuwe onderzoeksters na voltooiing van hun stage, wat bijdraagt tot de versterking van onze analytische capaciteiten. De lancering van onze *LinkedIn*-pagina betekent ook een stap voorwaarts in onze communicatie en onze wens om onze zichtbaarheid bij het publiek en de stakeholders te versterken.

Op internationaal vlak heeft onze organisatie actief deelgenomen aan vier *Peer Review*-opdrachten in Frankrijk, Spanje, Nederland en Zwitserland, waardoor het delen van ervaringen en het harmoniseren van praktijken werd bevorderd. Gelijklopend hiermee namen we deel aan het werk van de Europese werkgroepen van de *National Investigation Bodies* (Task Forces 1 tot 4) over de verbetering van methodologische en communicatie-instrumenten (herziening van de procedurehandleiding voor *Peer Review*, herzieningen van de gidsen).

Dit verslag gaat in detail op al deze activiteiten in en belicht onze voortdurende inzet voor een nog meer doorgedreven spoorwegveiligheid, zowel in België als op Europees niveau.

**Leslie Mathues**  
 HOOFDONDERZOEKER





# HET ONDERZOEKSORGGAAN

# HET ONDERZOEKSORGAAN

## 1 | Juridisch statuut

De Europese Richtlijn 2004/49, vervangen door de Europese Richtlijn 2016/798, ligt in 2007 aan de grondslag van 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.

### Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex

De Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van:

1. De richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen, zoals gewijzigd door de richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten;

2. De richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte;
3. De richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie;
4. De richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.

Hoofdstuk 6 van deze [wet van 30 augustus houdende de Spoorcodex](#), titel 4 Exploitatieveiligheid betreft:

#### › De aanwijzing van een onderzoeksorgaan

(SECTIE 1. – ART. 110);

#### › De taken

(SECTIE 2. – ART. 111-112);

#### › De bevoegdheden

(SECTIE 3. – ART. 113-114);

#### › Het onderzoek

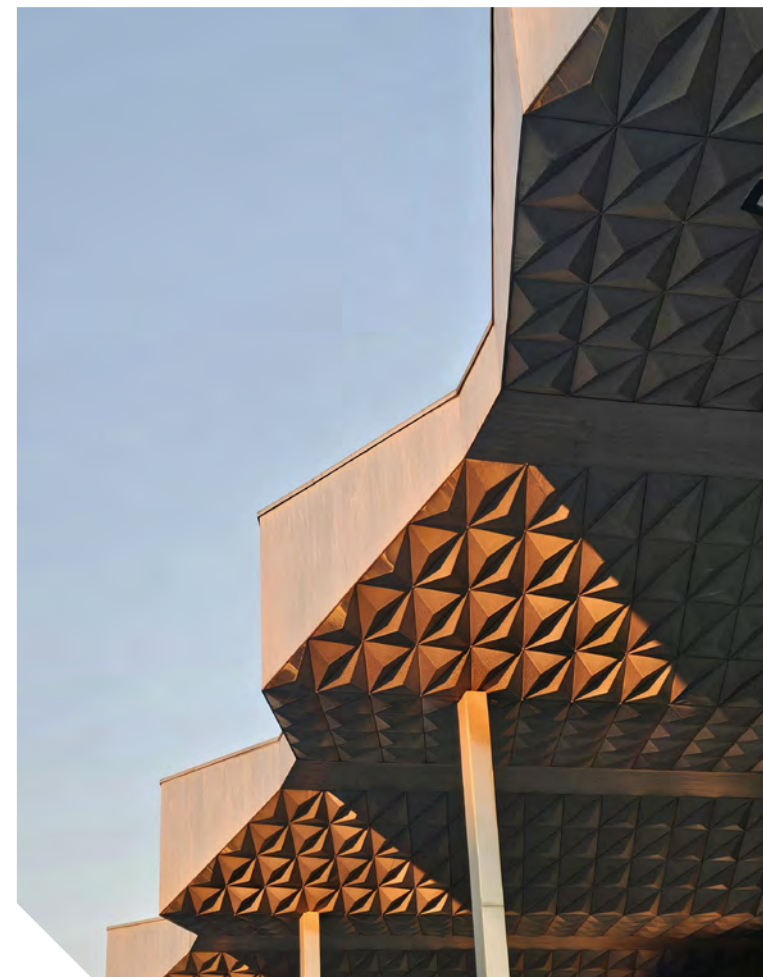
(SECTIE 4. – ART. 115-119);

#### › De besluiten en verslagen

(SECTIE 5. – ART. 120-122);

#### › Het Europees overleg

(SECTIE 6. – ART. 123-124).



### Koninklijk besluit van 16 januari 2007

Het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen, werd gewijzigd bij koninklijk besluit van 1 maart 2019.

In hoofdstuk 3 bepaalt het de autonomie waarover het OO beschikt om te beslissen over het openen van een onderzoek, het ter plaatse gaan en de omvang van een onderzoek.

Het geeft aan dat de leden van het OO over een legitimatiekaart beschikken en dat de houder van deze kaart de bevoegdheden vermeld in artikel 113 van de Spoorcodex bezit.

### Koninklijk besluit van 22 juni 2011

Het koninklijk besluit van 22 juni 2011 wijst het Onderzoeksorgaan (OO) voor ongevallen en incidenten op het spoor aan, en heft het koninklijk besluit van 16 januari 2007 op.

Artikel 4 stelt dat de directeur en de adjunct-directeur van het OO geen enkele band mogen hebben met de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) of met welke spoorweginstelling dan ook of elke andere instelling waaruit een belangenconflict bij een onderzoek zou voortvloeien.

### Wet van 26 maart 2014

De wet van 26 maart 2014 bevat de voorschriften betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen. Een museumspoorlijn heeft als belangrijkste functie het vervoer van toeristenreizigers met historisch materieel, zoals stoomlocomotieven. Het gaat om oude, buiten dienst gestelde, maar niet-ontmantelde spoorlijnen, die vooral door een toeristische spoorwegvereniging worden uitgebaat.

Om een museumspoorlijn te mogen uitbaten, moet de uitbater beschikken over een exploitatievergunning, afgeleverd door de veiligheidsinstantie (DVIS).

Overeenkomstig deze wet moet de museumspoorlijnutbater onmiddellijk het OO inlichten bij het zich voordoen van een ernstig ongeval, en dit volgens de modaliteiten bepaald door deze laatste. De wet verplicht het OO ook een onderzoek in te stellen na elk ernstig ongeval op een museumspoorlijn.



## Uitvoeringsverordening 2020/572

De rapporten over onderzoeken en alle bevindingen en daaropvolgende aanbevelingen verschaffen cruciale informatie voor toekomstige verbeteringen van de spoorwegveiligheid in de Europese spoorwegruimte.

Een gemeenschappelijke structuur voor het onderzoeksrapport moet de uitwisseling van die rapporten vergemakkelijken.

Om de toegang tot nuttige informatie en het gebruik daarvan door andere Europese belanghebbenden te vergemakkelijken, moeten sommige delen van de rapporten in twee Europese talen worden ingediend.

De structuur moet de NIB beschermen tegen externe interferenties en waarborgen dat het onderzoek onafhankelijk is uitgevoerd overeenkomstig artikel 21, lid 4, van Richtlijn (EU) 2016/798.

## Wijzigingen

Er zijn geen wijzigingen aangebracht aan de wet houdende de Spoorcodex noch aan de uitvoeringsbesluiten die het onderzoeksorgaan rechtstreeks aanbelangen.



## 2 | Organisatie en middelen

### Onafhankelijkheid

Om het vertrouwen van het publiek te behouden, moet het OO objectief, onafhankelijk en vrij van enig welk belangenconflict kunnen werken.

Diverse wetgevende wijzigingen sedert zijn oprichting laten het OO toe in alle onafhankelijkheid te werken.

De hiërarchische positie van het OO garandeert zijn onafhankelijkheid ten opzichte van andere organisaties en instellingen zoals daar zijn het kabinet van de minister van Mobiliteit, Mijnheer Georges Gilkinet, die bevoegd is voor de infrastructuurbeheerder INFRABEL en de Belgische spoorwegonderneming NMBS, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Veiligheidsinstantie...

Aldus hangt het OO in 2024 rechtstreeks af van Mevrouw Petra De Sutter, de minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven, Telecommunicatie en Post.

Het OO is echter niet alleen onafhankelijk door zijn hiërarchische positie, maar ook enerzijds door zijn vrijheid om autonoom te beslissen of het een onderzoek opent en hoe het dit onderzoek voert en anderzijds door de financiële middelen waarover het beschikt.

Het jaarlijks budget wordt opgemaakt door de hoofdonderzoeker in samenwerking met het departement Budget en Beheerscontrole. De hoofdonderzoeker mag diverse uitgaven goedkeuren binnen bepaalde financiële grenzen, mag contracten afsluiten... Overeenkomstig het ministerieel besluit van 4 oktober 2011 ter bepaling van de bevoegdheden in financiële aangelegenheden die aan de hoofdonderzoeker worden gedelegeerd.

Naast de algemene uitgaven (personeel, gebouw, werking, uitrusting) voorziet het budget tevens in specifieke werkingsuitgaven die het OO in staat stellen om de uitvoering van zijn taken te garanderen: gerichte externe expertise en consultancy, persoonlijke veiligheidsuitrustingen, deelname aan gespecialiseerde opleidingen en aan conferenties, enz.

Het protocolakkoord dat met de FOD Mobiliteit en Vervoer werd ondertekend stelt lokalen ter beschikking en biedt de ondersteuning van talrijke diensten voor wetgevende aangelegenheden, personeelszaken...

### Budget

De oprichting van een organiek begrotingsfonds bij artikel 4 van de programmawet van 23 december 2009 waarborgt de financiële autonomie van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor.

De ontvangsten bestaan uit de bijdragen gestort door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen voor de werkingskosten van het OO.

De Koning bepaalt bij een in Ministerraad overlegd besluit het bedrag van het jaarlijkse budget van het OO.

### Personeelsbestand

Op 31 december 2024 telde het OO:

- Een hoofdonderzoeker;
- Een senior onderzoeker;
- Een onderzoeker;
- Twee junior onderzoekers;
- Een stagiair in opleiding voor de betrekking van junior onderzoeker;
- Een administratief deskundige.

De onderzoeken worden gevoerd door de vaste onderzoekers van het OO, met de steun van deskundigen die gekozen worden afhankelijk van de noodzakelijk geachte competenties.



Om zijn taken op een doeltreffende en kwaliteitsvolle manier uit te voeren, zonder afbreuk te doen aan zijn onafhankelijkheid, beschikt het OO intern over een gepast niveau van technische expertise in het spoorwegendomein en heeft het ervaring op het veld.

Het OO werkt actief samen met de infrastructuurbeheerder en de betrokken onderneming(en) bij het voeren van onderzoeken en het formuleren van veiligheidsaanbevelingen.

Het OO biedt regelmatig opleidingen aan zijn personeelsleden aan. Het doel is de personeelsleden nieuwe materies bij te brengen en ervaringen te laten opdoen of delen, via kennisoverdracht binnen de groep.

## Samenwerking met de Nationale Veiligheidsinstantie

In januari 2024 hebben het OO en de Nationale Veiligheidsinstantie een *Service Level Agreement* (SLA) afgesloten die tot doel heeft de samenwerkingsprocessen tussen de twee partijen te beschrijven, met inbegrip van een regeling voor het uitwisselen van informatie.

Bijvoorbeeld:

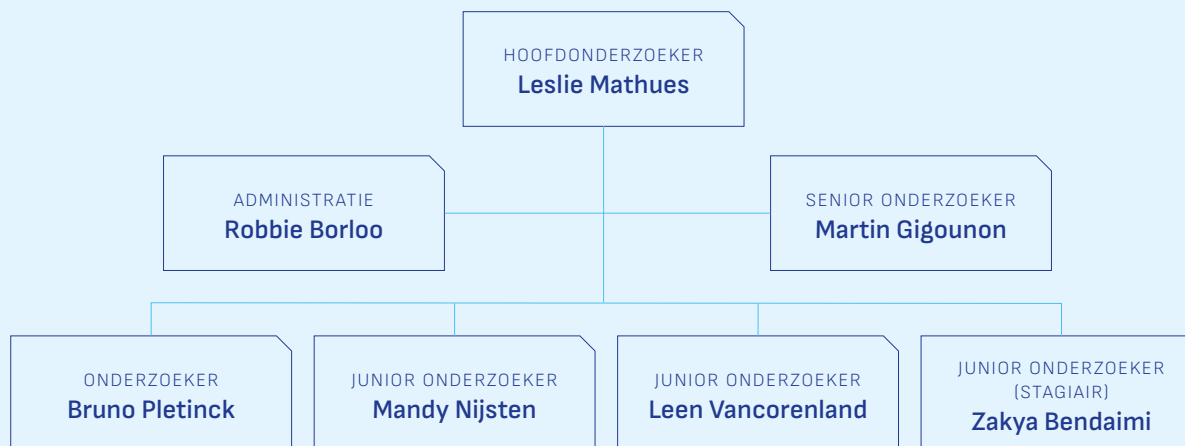
Het OOIS geeft de DVIS (Nationale Veiligheidsinstantie) de toestemming om gegevens uit de databankbestanden te extraheren en te gebruiken als input voor eigen analyses om eigen boordtabellen te ontwikkelen in het kader van zijn risicogebaseerd toezicht.

De databank «Aanbevelingen», die gezamenlijk door de DVIS en het OOIS is opgezet in uitvoering van artikel 122 van de Spoorcodex, wordt gehost op de server van de DVIS. Elke partij beheert de toegang voor het eigen personeel.

## Huisvesting

Het OO is gehuisvest in Brussel, Vooruitgangstraat 56 (5<sup>de</sup> verdieping) dicht bij het Noordstation, in het gebouw van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

## Het organogram van het OO





# ONZE BELANGRIJKSTE OPDRACHTEN

# ONZE BELANGRIJKSTE OPDRACHTEN



## 1 | De onderzoeken

De hoofdplicht van het Onderzoeksorgaan (OO) is het voeren van onderzoeken naar ernstige exploitatieongevallen op het Belgische spoorwegnet.

Naast ernstige ongevallen, is het OO ook bevoegd om onderzoek te voeren naar andere ongevallen en incidenten die gevolgen hebben voor de spoorwegveiligheid.

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

De onderzoeken staan los van het gerechtelijk onderzoek dat parallel hiermee loopt.

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

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

Het onderzoeksverslag vormt echter geen formele beslissing. Het kan veiligheidsaanbevelingen



De onderzoeken die in de loop van het jaar 2024 geopend en afgesloten werden, worden beknopt beschreven in de volgende hoofdstukken:

› [Geopende onderzoeken](#)

› [Afgesloten onderzoeken](#)

bevatten voor de overheid, de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder of voor andere doelgroepen.

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 beperken.

## 2 | De databanken

Alle ongevallen en incidenten die worden gemeld door de infrastructuurbeheerder en door de spoorwegondernemingen worden dagelijks ingevoerd in de databank van het OO.

In deze databank worden alle voorvallen geregistreerd op basis van de gegevens die geleverd worden door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder.

De informatie uit de databank is essentieel om het OO toe te laten zijn onderzoeken op een efficiënte manier te voeren en de algemene veiligheidstendensen te analyseren.

De gegevens worden hetzij automatisch in de databank ingevoerd, hetzij door de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen aan de hand van een geautomatiseerd elektronisch formulier.

Het OO beheert de toegang tot deze gegevens.

De databank wordt ter beschikking gesteld van de Nationale Veiligheidsinstantie en maakt het mogelijk over gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren te beschikken, zoals bepaald door de Europese richtlijnen.

De dienst “Veiligheid, Beveiliging en Milieu” van het directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en

Elk jaar ontvangen we:

› **Ongeveer 9000 bondige relazen** (met inbegrip van relazen over agressie tegen treinbegeleiders, panne van het rollend materieel, incidenten op buitenlandse netten...);

› **Ongeveer 5000 verslagen.**

Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft ook toegang tot de databank “verslagen” voor de ongevallen en incidenten aan overwegen.

Om de aandacht van de onderzoekers van het OO op bepaalde types van voorvallen (sterfgevallen, ontsporing, botsing...) te vestigen, werd een automatisch alarmsysteem ingevoerd.

Sinds 2017 hebben de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder de mogelijkheid om de databank van het OO te raadplegen wanneer ze betrokken zijn bij een voorval.

Sinds 2018 worden er hun via de databanksystemen van het OO maandelijkse statistieken ter beschikking gesteld. De beschikbaar gestelde statistieken zijn

voorlopige statistieken, want deze zijn afhankelijk van de gegevens die door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden ingevoerd.

De databank ligt niet vast, ze evolueert naargelang van de verworven ervaring, de referentievoor-schriften en de geïdentificeerde behoeften.

Sinds 2023 is het met de software “Tableau” mogelijk om boordtabellen te ontwikkelen die trends in ongevallen en incidenten toelichten. Deze boordtabellen worden met de nationale veiligheidsinstanties gedeeld.

### 3 | De communicatie

De verslagen van de veiligheidsonderzoeken worden openbaar gemaakt en hebben tot doel informatie te verstrekken aan de betrokken partijen, de industrie, de regelgevingsinstanties, maar ook aan de bevolking in het algemeen. Dit is de reden waarom het OO enerzijds het verslag publiceert in twee talen (Nederlands en Frans), en anderzijds een samenvatting in vier talen (Nederlands, Frans, Duits en Engels). De samenvatting laat toe kennis te nemen van de voornaamste elementen van een onderzoek. Het verslag detailleert daarentegen de elementen die tot de conclusies hebben geleid.

De contacten met de pers gebeuren via de woordvoerders van de FOD Mobiliteit en Vervoer, conform het protocol dat de FOD en het OO hebben ondertekend.

Voor meer transparantie wordt, van zodra het OO beslist een onderzoek te openen, de website gewijzigd.

Na de eerste elementen te hebben verzameld, publiceert het OO op deze site een algemeen informatiebulletin met gegevens van feitelijke aard; dit is nog niet de analyse die in het onderzoeksverslag zal worden gepubliceerd.



Om onze online aanwezigheid te versterken en onze zichtbaarheid bij onze partners en het grote publiek te verbeteren, heeft het OO zijn communicatie uitgebreid via LinkedIn: we delen er ons nieuws, onze projecten en opportuniteiten.

De verslagen en de samenvattingen van het OO kunnen op de website van het OO worden geraadpleegd:

[www.rail-investigation.be/nl/de-onderzoeken](http://www.rail-investigation.be/nl/de-onderzoeken)





# ANDERE ACTIVITEITEN

# ANDERE ACTIVITEITEN



## 1 | National Investigation Body Network

Het OO neemt deel aan de activiteiten van het netwerk van nationale onderzoekorganen die plaatsvinden onder toezicht van het Europees Spoorwegbureau (ERA). Dit netwerk werkt mee aan de Europese harmonisatie van de regelgeving en de onderzoeksprocedures en biedt de gelegenheid om ervaringen uit te wisselen. Dit internationaal platform zorgt voor de uitwisseling van goede praktijken tussen de lidstaten en voor de uitwerking van een visie en een gemeenschappelijke interpretatie over de praktische toepassing van de Europese richtlijnen.

### NIB Network Management Committee

Het NIB-netwerk werkt volgens een goedgekeurd huishoudelijk reglement en zijn activiteiten worden gecoördineerd door een team dat bestaat uit één vertegenwoordiger van vijf NIB's (waaronder België), die door hun collega's voor een mandaat van drie jaar zijn verkozen.

## Plenaire vergaderingen

Wij nemen passief en actief deel aan de plenaire vergaderingen, zowel aan de presentaties van beschikbare gegevens uit onderzoeken of over het verloop van een onderzoek als aan het delen van de resultaten van de onderzoeken naar de menselijke en organisatorische factoren (MOF).

Het Europees Spoorwegbureau plant jaarlijks drie plenaire vergaderingen. Er worden twee zogenaamd hybride plenaire vergaderingen (zowel fysiek als online) gepland, terwijl één vergadering enkel fysiek wordt gepland.

- **13 en 14 februari 2024** (hybride vergaderingen);
- **15 en 16 mei 2024** (hybride vergaderingen);
- **9 en 10 oktober 2024** (fysieke vergaderingen).

## Peer Review

*Peer Review* is bedoeld om de doeltreffendheid en onafhankelijkheid van een onderzoekorgaan te controleren door de organisatie, de processen en resultaten (bijv. de ongevalsverslagen, de veiligheidsaanbevelingen, de jaarverslagen) ervan te onderzoeken. Het proces van de *Peer Review* is ook bedoeld om bij te dragen tot de ontwikkeling van alle onderzoeksorganen door de sterke punten en suggesties voor verbetering die tijdens de reviews naar voren zijn gekomen met hen te delen. De *Peer Review* is niet verplicht, maar wordt sterk aanbevolen.

Voor wat betreft België, werd ervoor gekozen om de deelname aan de *Peer Review* op te nemen in de wet.

Wij hebben:

- op 6 en 7 februari 2024 als coördinator van het panel deelgenomen aan de *Peer Review* van het Franse onderzoekorgaan;
- op 10 en 11 april 2024 als observator deelgenomen aan de *Peer Review* van het Nederlandse onderzoekorgaan;
- op 22 en 23 oktober 2024 als panellid deelgenomen aan de *Peer Review* van het Zwitserse onderzoekorgaan;
- op 6 en 7 november 2024 als coördinator van het panel deelgenomen aan de *Peer Review* van het Spaanse onderzoekorgaan.

## Werkgroep nr. 1: *Peer Review*

Het OO neemt deel:

- aan de vergaderingen voor de planning en de opvolging van de *Peer Reviews*;
- aan het opstellen van het jaarverslag;
- aan het project voor de ontwikkeling en herziening van de handleiding, vragenlijsten en formulieren die bij *Peer Reviews* worden gebruikt.

## Werkgroep nr. 2: *Revision of guidelines*

Het OO neemt deel aan de vergaderingen om de gidsen (guidances) te herzien. De gidsen bieden houvast en informatie aan de lidstaten en de onderzoeksorganen, in het bijzonder door het delen van beste praktijken om aan de wettelijke vereisten te voldoen. De gidsen kunnen ook dienen als informatie voor spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, nationale veiligheidsinstanties, enz.

De werkgroep heeft verder gewerkt aan:

- de voorbereiding van een nieuwe gids betreffende de onderzoeken van met het onderhoud belaste entiteiten;
- de herziening van de gids over de oprichting en het werk van de nationale onderzoekorganen.



Drie gidsen werden herzien en gepubliceerd op de website van de onderzoekorganen, die zich op een speciaal gedeelte van de ERA-website bevindt.

[www.era.europa.eu/agency/stakeholder-relations/national-investigation-bodies/nib-network-european-network-rail-accidents-national-investigation-bodies\\_en](http://www.era.europa.eu/agency/stakeholder-relations/national-investigation-bodies/nib-network-european-network-rail-accidents-national-investigation-bodies_en)

## Werkgroep nr.4: Learning dissemination

Richtlijn (EU) 2016/798 inzake veiligheid op het spoor benadrukt het belang van samenwerking en informatie-uitwisseling tussen de onderzoeksorganen in elke lidstaat. Deze organen werken actief samen aan de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden om zo de veiligheidsaanbevelingen te volgen en zich aan te passen aan de technologische en wetenschappelijke vooruitgang.

De besprekingen van de leden van TF4 gingen over de presentatie van de meest recente onderzoeken naar ongevallen.

De TF4 heeft een nieuwsbrief gepubliceerd om de NIB's op verschillende manieren te ondersteunen:

- door de beste praktijken op het vlak van onderzoek te delen;
- door te helpen:
  - bij het in kaart brengen van de bestaande lacunes;
  - bij het voorstellen van concrete oplossingen om soortgelijke incidenten en ongevallen in de toekomst te voorkomen.



## 2 | Centraal-Europese Groep (German speaking Group)

Tijdens deze uitwisselingsvergadering tussen onderzoekorganen worden deelnemers aangemoedigd tot het verstrekken van:

- Informatie over de veranderingen, de innovaties en de ontwikkelingen in de verschillende onderzoeksorganen;
- Presentaties die als basis kunnen dienen voor de besprekingen over de onderzoeksresultaten, de ondervonden moeilijkheden en de geïmplementeerde procedures.

Wij hebben deelgenomen aan de vergadering die op 16 en 17 april 2024 te Straatsburg plaatsvond.

## 3 | Veiligheidsoverleg georganiseerd door de DVIS

Het belangrijkste doel van dit overleg is informatie verspreiden en discussie stimuleren over veiligheidsproblemen die de hele sector aanbelangen. De deelnemers worden aangemoedigd presentaties te geven als basis voor deze discussies. De FOD MV geeft toelichting bij de meest recente aanpassingen in de wetgeving.

Twee vergaderingen werden gepland door de DVIS op 7 juni en 6 december 2024.

## 4 | Opleidingen

Enkele voorbeelden van opleidingen die gevolgd werden door sommige personeelsleden van het OO:

### Opleiding “Investigating Human Performance”

**Twee onderzoekers volgden de opleiding “Investigating Human Performance” (29 april – 3 mei 2024) die door de Universiteit van Cranfield werd georganiseerd.**

Het belang van menselijke prestaties bij incidenten en ongevallen wordt ruim onderkend, maar de studie van hoe menselijke factoren de causale volgorde beïnvloeden is minder goed begrepen.

Deze cursus is bedoeld om mensen die betrokken zijn bij het onderzoeken van incidenten en ongevallen beter te laten begrijpen hoe fysiologie en psychologie de waarschijnlijkheid beïnvloeden dat een individu fouten maakt of overtredingen begaat.



Onderwerpen die aan bod komen zijn onder andere cognitie en informatieverwerking, medische factoren, inschatten van de vermoeidheid, ergonomie, methoden en instrumenten voor het onderzoek naar de menselijke factoren en de organisatorische/culturele factoren.

De cursus wordt gegeven door ervaren praktijkmensen op het gebied van onderzoeken naar ongevallen en de menselijke prestatie en ze hebben ervaring in de spoorweg-, zeevaart- en luchtvaartsector.

### Opleiding “Applied Rail Accident Investigation”

**Eén onderzoeker volgde de workshops “Investigating Derailment Accidents” (15 – 17 juli 2024) en “Investigating Railway Operations Accidents” (17 – 19 juli 2024) van de opleiding “Applied Rail Accident Investigation” die door de Universiteit van Cranfield werd georganiseerd.**

Het *Cranfield Safety and Accident Investigation Centre* biedt een reeks workshops aan voor de spoorwegindustrie, die zorgvuldig zijn ontwikkeld in nauwe samenwerking met de gemeenschap die ongevallen onderzoeken doet. In de workshopreeks *Applied Rail Accident Investigation* ligt de focus op de specifieke

operationele en technische aspecten van de meest voorkomende soorten spoorwegongevallen.

In de workshop *Investigating Derailment Accidents* ligt de focus op de aanpak van het onderzoek naar ontsporingsongevallen. Het behandelt een overzicht van de mechanismen en factoren die bijdragen aan ontsporingen, zoals het verzamelen, inspecteren en interpreteren van bewijsmateriaal. De praktische oefeningen, uitgevoerd op een spoor, omvatten de dynamische modellering van de respons van de interface wiel/spoorstaaf, alsook van de relevante menselijke en organisatorische factoren.

De workshop *Investigating Railway Operations Accidents* behandelt de onderzoeks aanpak van alle andere aspecten van de onderzoeken over de spoorwegexploitatie, zoals ongevallen op overwegen, seinvoorbijrijdingen, snelheidsovertredingen, dodelijke ongevallen en bijna-ongevallen van baanbedienden/onderhoudsmedewerkers, perronveiligheid inclusief de perron-treininterface en onregelmatigheden met treindeuren, ontsnappingen en toegestane bewegingen van treinen/voertuigen en botsingen tussen treinen en spoorvoertuigen. De workshop behandelt ook onderzoeken in verband met de operaties op lightrailsystemen (trams) en systemen zonder bestuurder. Ook de relevante aspecten van menselijke factoren komen aan bod.

## “GCU<sup>1</sup> Schooling”

Twee onderzoekers volgden de opleiding die door Bewag werd georganiseerd (5 en 6 juni 2024).

Een opleiding om de wederzijdse rechten en plichten van wagonhouders en spoorwegondernemingen beter te begrijpen.

Het programma omvat:

- Juridische aspecten van het GCU (rechten en plichten van de partijen)
- Casestudies (inspectie en onderhoud van wagons)
- Uitwisseling van best practices

Een verrijkende cursus die de uitwisseling van best practices in het ecosysteem van het spoor en van innovatie mogelijk maakt.



<sup>1</sup> General Contract of Use for Wagons

## Opleiding “Meettoestellen”

Het OO heeft in 2024 twee meettoestellen aangekocht:

- een profielmeter voor wielen:



Wielprofielmeters voor rollend materieel en railprofielmeters bieden een eenvoudige oplossing voor de snelle meting van verschillende geometrische parameters met behulp van een laserscanner. Ze kunnen worden gebruikt om eventuele defecten in het profiel en/of slijtage van de wielen en de rails op te sporen.

Om vertrouwd te raken met de meettoestellen hebben de onderzoekers van het OO een opleiding gevolgd.

- een profielmeter voor rails:



## 5 | Seminars

### Safety Desk Symposium georganiseerd door Infrabel

20 JUNI 2024

Het Safety Desk is een overlegorgaan tussen Infrabel, de spoorwegondernemingen en NSA Rail Belgium om samen in alle openheid veiligheidstopics te bespreken. Het doel van dit forum is meervoudig:

- Aankaarten van diverse ervaringen opgedaan op het terrein om er lessen uit te trekken. Deze moeten de spoorwegondernemingen en Infrabel in staat stellen de werking of de veiligheid te verbeteren;
- Aanhalen van elementen van de exploitatieveiligheid, de werkorganisatie of regeling van het verkeer, die voor verbetering vatbaar zijn of vereenvoudigd of verduidelijkt kunnen worden;
- Bespreken van de cijfers en acties m.b.t. seinvoorbijrijdingen.



### “Safety Rocks” symposium georganiseerd door UASW in samenwerking met Infrabel

10 OKTOBER 2024



Tijdens dit eendaagse evenement kwamen spoorweg-aannemers en de Belgische spoorwegnetbeheerder Infrabel samen om hun ervaringen te delen en samen te werken aan doeltreffende en duurzame oplossingen om de veiligheid op de werven te verbeteren. De dag werd onderbroken door plenaire presentaties en workshops, dit alles in een gezellige sfeer die bevorderlijk was voor discussie. Twee sleutelwoorden kenmerkten dit evenement: informatie en bewustmaking. Alle aanwezige spelers werden gedreven door één gemeenschappelijk doel: de werven veiliger maken!

### “HOF in Risk Management Conference 2024” georganiseerd door het ERA

22 EN 23 OKTOBER 2024



Naarmate de spoorwegen zich hebben ontwikkeld – van stoomlocomotieven tot hogesnelheidstreinen en digitale besturingssystemen – zijn ook de risico's die we moeten beheren veranderd.

Human and Organisational Factors (HOF) is een geestesgesteldheid, een manier van denken die de mens centraal stelt in onze strategieën voor veiligheid en risicobeheer.





# DE ONDERZOEKEN

# DE ONDERZOEKEN

## 1 | Onderzoeksproces

Het proces is onderverdeeld in 5 verschillende fases:



### 1

#### Gegevensverzameling

De spoorweginfrastructuurbeheerder meldt telefonisch onmiddellijk aan de onderzoeker van wacht de ernstige ongevallen en incidenten, en ook alle botsingen en ontsporingen op hoofdspoor. De infrastructuurbeheerder wordt per briefwisseling op de hoogte gebracht van de praktische formaliteiten voor deze communicaties. Het Onderzoeksgeslacht (OO) is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar. Het OO meldt zijn beslissing om een onderzoek uit te voeren aan het Europees Spoorwegbureau, de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en aan de betrokken spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder. De betrokken actoren worden geraadpleegd bij de start van het onderzoek.

In een eerste fase van het onderzoek verzamelen de onderzoekers op de plaats van het ongeval of het incident alle feitelijke gegevens. Ze zoeken naar zowel beschrijvende als verklarende elementen, die de oorzaken van een voorval van onveiligheid kunnen helpen bepalen. Alle beschikbare inlichtingen, bewijzen en verklaringen die een oorzakelijk verband hebben met het ongeval of het incident, worden geëvalueerd om te bepalen wat al dan niet kan worden beschouwd als een bewijsstuk. Het meest waarschijnlijke scenario wordt daarna eruit afgeleid.

### 2

#### Analyse

De zorgvuldige analyse van een veiligheidsbeheersysteem op drie niveaus (technisch, menselijk en organisatorisch niveau) laat toe de eventuele gebreken en/of tekortkomingen op verschillende niveaus van het systeem, met name op het gebied van het risicobeheer, aan het licht te brengen, om in de toekomst ongevallen en incidenten te voorkomen.



### 3

#### Aanbevelingen

De aanbevelingen inzake veiligheid zijn voorstellen die het OO formuleert om de veiligheid op het spoor te verbeteren. De aanbevelingen hebben als doel ongevallen te voorkomen. Ze hebben een drievoudige rol: het aantal potentiële ongevallen minimaliseren, de gevolgen ervan beperken en de ernst van de mogelijke schade inperken. Het OO deelt op formele wijze zijn aanbevelingen die uit het onderzoek naar het ongeval voortvloeien, mee aan de nationale veiligheidsinstantie. Indien nodig en naargelang van de aard van de aanbevelingen deelt het OO ze aan andere Belgische overheden of aan andere lidstaten van de Europese Unie mee.

### 4

#### De onderzoeksverslagen

De onderzoeksverslagen vervullen een geheugen- en archiefrol, maar laten eveneens toe lessen te trekken uit de gebeurde ongevallen en incidenten. Ze hebben als doel de vergaarde kennis bij de verschillende analyses te verspreiden.

De ontwerpen van verslag worden meestal twee keer naar de belanghebbenden gestuurd om ze te informeren over de analyses en om hen de gelegenheid te geven commentaar uit te brengen. Het is niet de bedoeling dat er iets aan de inhoud van de verslagen wordt veranderd, maar dat de eventuele nodige verduidelijkingen worden gegeven. De conclusies en de aanbevelingen maken deel uit van de ontwerpen van eindverslag die naar de belanghebbenden worden gestuurd. De wijzigingen die door het OO werden aanvaard, zijn in de verslagen begrepen. Bijkomende onderzoeksdaten zijn soms nodig om eventuele onduidelijkheden of om nieuwe elementen die ter beschikking van het OO worden gesteld, te controleren.

### 5

#### Opvolging van de aanbevelingen

De wet bepaalt dat de ontvangers van de aanbevelingen tenminste eenmaal per jaar het OO informeren over het gevolg dat ze aan de aanbevelingen hebben gegeven. De controle van de operationele gevolgen die aan de aanbevelingen worden gegeven, maakt geen deel uit van de opdrachten van het OO. Dit is de taak van de nationale veiligheidsinstantie voor de spoorwegen, conform de richtlijn 2004/49/EG.

## 2 | Gevallen die moeten worden onderzocht

Een ongeval is een ongewenste of onbedoelde plotselinge gebeurtenis of reeks gebeurtenissen met schadelijke gevolgen.

Krachtens de wet van 30 augustus 2013 en de wet van 20 januari 2021 stelt het Onderzoeksorgaan (OO) een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan. Onder ernstig ongeval verstaat men elke botsing of ontsporing van treinen waarbij ten minste één persoon omkomt of vijf of meer personen ernstig gewond raken of grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu veroorzaakt, dan wel een ander ongeval dat dezelfde gevolgen heeft en duidelijke consequenties heeft voor de regelgeving op het gebied van de veiligheid op het spoor of het veiligheidsbeheer; onder “grote schade” wordt schade verstaan waarvan de totale kosten onmiddellijk door de onderzoekende instantie op ten minste 2 miljoen euro kunnen worden geraamd.

Naast het onderzoeken van ernstige ongevallen kan het onderzoeksorgaan ook onderzoeken voeren naar ongevallen en incidenten die, onder licht verschillende omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de

interoperabiliteitsonderdelen van het spoorwegsysteem van de Unie.

De infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen bezorgen aan het OO:

- › **Verslagen**, binnen de 24 uur, van alle incidenten en ongevallen op het Belgische spoorwegnet;
- › **Samenvattingen**, binnen de 72 uur, van alle incidenten en ongevallen die met de exploitatie te maken hebben.

Al deze gegevens worden in twee aparte databanken bijgehouden: één met de verslagen en een andere met de samenvattingen.

Op basis van de door de spoorwegonderneming en de infrastructuurbeheerder meegedeelde elementen, worden de voorvallen in de databank volgens hun ernst in drie niveaus ingedeeld: “ernstig”, “significant” of “andere”.

—

<sup>1</sup> Artikel 19 (1) van de richtlijn 2004/49

### ONGEVAL / INCIDENT LEVEL 1 “ERNSTIG”<sup>1</sup>

Alle ongevallen / incidenten met als gevolg:

- tenminste **één dode** of
- tenminste **vijf zwaargewonden** of
- **grote schade aan het rollend materieel, de infrastructuur of het milieu**; onder “grote schade” wordt schade verstaan die onmiddellijk door een onderzoeksinstantie op een totaal van **tenminste 2 miljoen euro** kan worden geraamd.

### ONGEVAL / INCIDENT LEVEL 2 “SIGNIFICANT”

Alle ongevallen / incidenten met als gevolg:

- tenminste **één zwaargewonde** of
- schade die wordt geraamd op een totaalbedrag van **tenminste 150.000 euro** of
- een onderbreking van het spoorwegverkeer tijdens een periode van **meer dan zes uur**.

### ONGEVAL / INCIDENT LEVEL 3 “ANDERE”

De ongevallen en incidenten die niet **in een van de twee andere categorieën** kunnen worden gerangschikt.

Het OO beslist zelfstandig op basis van deze informatie, eventueel aangevuld door een inleidend onderzoek, of het een onderzoek start.



# GEOPENDE ONDERZOEKEN IN 2024



# GEOPENDE ONDERZOEKEN IN 2024

Vijf onderzoeken werden geopend in 2024: van deze vijf onderzoeken, beantwoordt één ongeval aan de definitie van ernstig ongeval.

Bij opening van een onderzoek publiceert het Onderzoeksorgaan binnen de maand volgend op het ongeval of incident op haar website een algemeen informatiebulletin om over de beslissing tot opening van een onderzoek te informeren.



## “SIGNIFICANT” ONGEVAL: LEVEL 2

### Belsele: Botsing tussen een lege reizigerstrein en een spoorwegkraan

#### Feiten momenteel beschikbaar

Voor geplande werkzaamheden op lijn 59 te Belsele moeten woensdagnacht 13 maart twee spoorwegkranen op het spoor B geplaatst worden ter hoogte van overweg 35.

Om op deze locatie te geraken volgt één van de twee spoorwegkranen op dinsdagavond 12 maart de fiets-snelweg F4 die langs spoor A van lijn 59 loopt.

Omstreeks 23.20 uur verzakt de spoorwegkraan, ter hoogte van kilometerpaal 27.662 van lijn 59,



#### ALGEMEEN INFORMATIEBULLETIN

[www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete\\_id=5215](http://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete_id=5215)

en komt hierbij in het vrijruimteprofiel terecht van spoor A van lijn 59.

De bestuurder van de spoorwegkraan kan zijn stuurcabine verlaten.

Omstreeks 23.21 uur rijdt de lege reizigerstrein EM2772 de spoorwegkraan aan en ontspoord met vier draaistellen.

In ontspoorde toestand legt EM2772 nog zo'n 300 meter af en komt opwaarts overweg 38 tot stilstand. Het tweede rijtuig, ontspoord, bevindt zich in het tussenspoor op enkele tientallen centimeters van het vrijruimteprofiel van spoor B van lijn 59.

Tezelfdertijd ziet de treinbestuurder van reizigerstrein E1822, rijdend in tegenovergestelde richting op spoor B, vonken ter hoogte van de bovenleiding en voert een noodremming uit.

Tijdens het remmen passeert trein E1822 langs de ontspoorde trein op enkele tientallen centimeters van het tweede rijtuig van trein EM2772.

Trein E1822 komt tijdig tot stilstand en vermijdt een aanrijding met brokstukken en een gebogen bovenleidingsportaal ten gevolge van het ongeval.



### “ANDER” ONGEVAL: LEVEL 3

## Schaarbeek: botsing van een locomotief met een lege, geparkeerde reizigerstrein

### Feiten momenteel beschikbaar

Op maandag 13 mei 2024 staat de lege reizigerstrein ER415 (NMBS) geparkeerd op spoor 727 van bundel R te Schaarbeek. ER415 moet diezelfde dag naar de carwash gebracht worden.

Even voor 11.11 uur vertrekt rangeerlocomotief HLR 7755 van spoor 720 in bundel G te Schaarbeek naar spoor 727 van bundel R te Schaarbeek om daar te koppelen met ER415 en vervolgens ER415 met een opduwbeweging naar de carwash te brengen.

### ALGEMEEN INFORMATIEBULLETIN

[www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete\\_id=5294](http://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete_id=5294)

Omstreeks 11.11 uur botst de bestuurder van locomotief HLR 7755 tijdens het manoeuvreren tegen de kop van ER415 op spoor 727 in bundel R te Schaarbeek. Hierbij raken drie spoorwegmedewerkers van NMBS gewond en raakt de voorste locomotief van ER415 beschadigd.

“ANDER” ONGEVAL: LEVEL 3

## Mechelen: ontsnapping van een reizigerstrein

### Feiten momenteel beschikbaar

Op vrijdag 24 mei 2024 komt reizigerstrein E3458 aan op perron 5 in het station van Mechelen en wordt deze ontkoppeld in twee treinen E3480 en E3481. Omstreeks 09.16 uur ontsnapt vanaf perron 5 van het station van Mechelen tijdens dit ontkoppelingsmanoeuvre de reizigerstrein E3480, zonder spoorwegpersoneel aan boord. De trein met zo’n 30 reizigers aan boord rijdt op spoor B van lijn 53 een wissel open. Nadat een treinreiziger de noodremming bedient, komt de reizigerstrein tot stilstand.

#### ALGEMEEN INFORMATIEBULLETIN

[www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquête\\_id=5267](http://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquête_id=5267)



“ANDER” ONGEVAL: LEVEL 3

## Zeebrugge: miszending van een trein naar een bezet spoor

### Feiten momenteel beschikbaar

Op donderdag 20 augustus 2024 om 13.58 uur komt E47576 (Recklinghausen Ost — Zeebrugge-Bundel Pelikaan, Lineas, 23 wagons) aan op spoor 869 in Zeebrugge bundel Pelikaan en ziet de treinbestuurder dat er meerdere wagons op het spoor staan. De treinbestuurder voert een noodremming uit en kan hiermee een aanrijding vermijden. De treinbestuurder zet de rit stapvoets verder voor vrijmaking van overweg 6 en komt 5 meter opwaarts van de betrokken wagons tot stilstand.

De treinbestuurder neemt contact op met Blok 7 Brugge. De wagons blijken van Z65902 (Crossrail) te zijn.



#### ALGEMEEN INFORMATIEBULLETIN

[www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquête\\_id=5573](http://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquête_id=5573)



“ERNSTIG” ONGEVAL: LEVEL 1

## Antwerpen-Noord: ontsporing van twee tankwagens tijdens het heuvelen

### Feiten momenteel beschikbaar

Op 31 oktober 2024 om 17.10 uur ontsporen tijdens een heuvelmaneuver in de Bundel C2 van Antwerpen-Noord twee wagons op spoor 222 ter hoogte van de spoorrem.

De wagons kantelen deels op het naastgelegen spoor 221. De tank van de eerste wagon werd doorboord tijdens de ontsporing: een groot deel van het toluene (licht ontvlambare gevaarlijke stof) ontsnapt, met verontreiniging tot gevolg waardoor de interventie van de gespecialiseerde brandweerlieden van BASF noodzakelijk is.

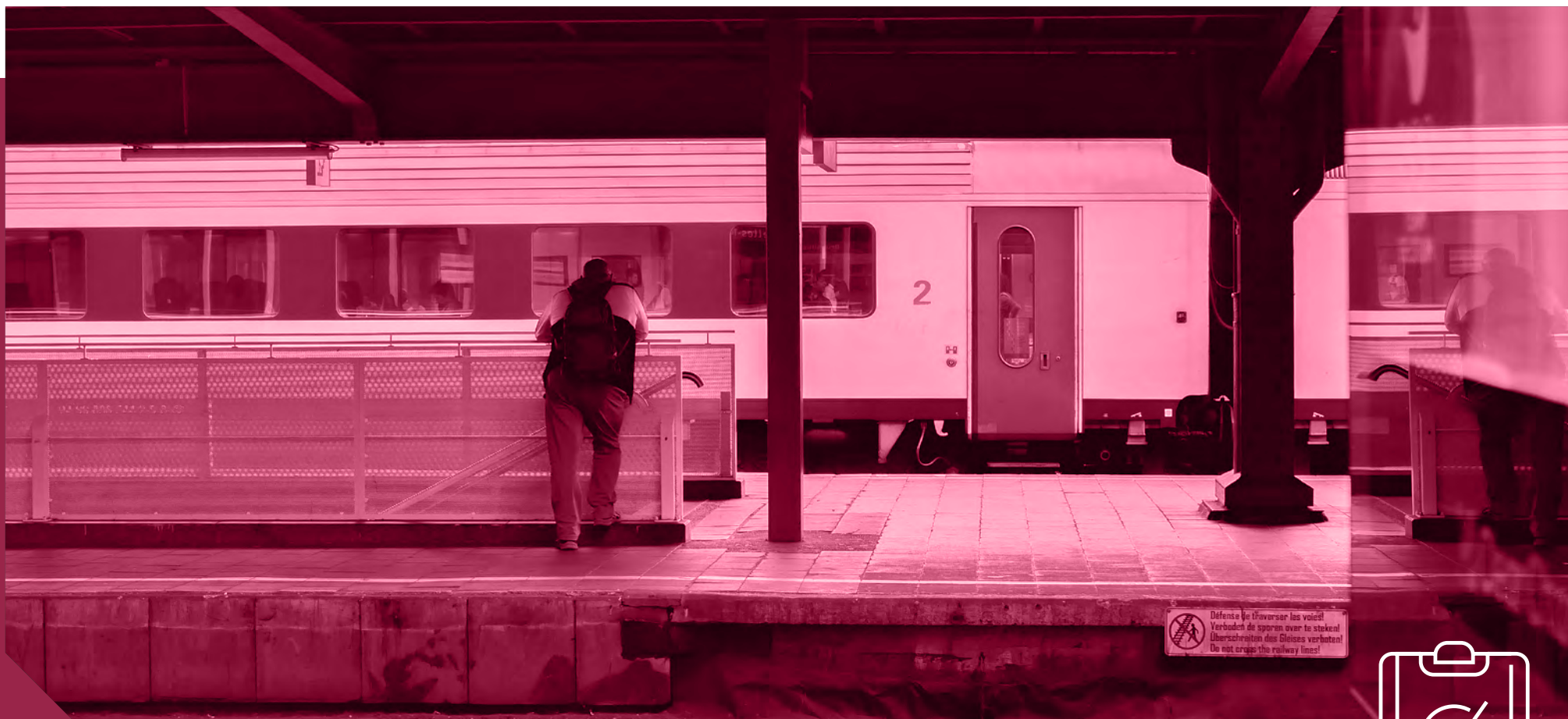
De schade wordt op meer dan 2 miljoen euro geraamd: het ongeval beantwoordt aan de definitie van een ernstig ongeval.



#### ALGEMEEN INFORMATIEBULLETIN

[www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete\\_id=5634](http://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete_id=5634)





# AFGESLOTEN ONDERZOEKEN IN 2024

# AFGESLOTEN ONDERZOEKEN IN 2024



Twee onderzoeken werden afgesloten in 2024:  
**Quévy en Denderleeuw.**

Alle verslagen en samenvattingen van afgeronde onderzoeken zijn beschikbaar op de website van het OO. In de verslagen en samenvattingen rapporteert het OO over de oorzaken en factoren die tot een ongeval of een incident hebben bijgedragen of kunnen bijdragen.

Elk gebruik van een verslag voor een ander doel dan ongevallenpreventie – bijvoorbeeld voor het bepalen van verantwoordelijkheden en a fortiori van individuele of collectieve schuld – zou volledig in strijd zijn met de doelstellingen van dit verslag en de methodes die gebruikt werden voor het opstellen ervan, de selectie van de verzamelde feiten, de aard van de gestelde vragen en de concepten waarvan het gebruik maakt en waaraan het begrip verantwoordelijkheid vreemd is. De conclusies die dan getrokken zouden kunnen worden, zouden daardoor een misbruik vormen in de letterlijke betekenis van het woord.

De onderzoeksverslagen over ongevallen en incidenten met betrekking tot veiligheid moeten worden gebruikt om lessen te trekken uit ongevallen en incidenten uit het verleden. Zij moeten het gemakkelijker maken veiligheidsgevaaren te onderkennen en soortgelijke veiligheidsrisico's in de toekomst uit te sluiten, en de actoren in de spoorwegsector in staat stellen de aan hun activiteiten verbonden risicobeoordeling te toetsen, hun veiligheidsbeheersystemen waar nodig bij te stellen en met name corrigerende maatregelen te treffen.

**“ERNSTIG” ONGEVAL: LEVEL 1**

## Quévy: overlijden van een particuliere snoeier door elektrocutie

### BESCHRIJVING VAN DE GEBEURTENIS

Op maandag 10 juli 2023, rond 11.20 uur, stelt de verdeler ES (VES) van Mons de uitschakeling van een elektrische beveiligingsschakelaar van de bovenleiding van 25 kV~ in het station van Quévy vast, vlak bij de grens met het Franse spoorwegnet.

Aangezien deze schakelaar door de Belgische infrastructuurbeheerder en de Franse infrastructuurbeheerder wordt beheerd, neemt de VES van Mons contact op met de regulator van Central Sous Station van Lille–Flandres (RSS): deze bevestigt dat hij deze schakelaar niet heeft bediend.

De poging om de schakelaar opnieuw in te schakelen, leidt opnieuw tot een uitschakeling, wat aangeeft dat er een fout (kortsluiting van 25 kV~) is opgetreden.

De VES van Mons past een beveiliging toe (geval van tabel I) en vraagt om een team van Infrabel medewerkers om de bovenleiding te inspecteren.

Om 11.24 uur constateert het seinhuis storingen aan de spoorstroomkringen op spoor A van lijn 96 in Quévy. Het RIOC (Rail Infrastructure Operation Centre) neemt contact op met de dienst “Seininrichtingen”, die medewerkers stuurt om het spoor te



## Algemene principes

Behoudens door de infrastructuurbeheerder toegestane afwijkingen moet de plantengroei langs de spoorwegen minimaal anderhalve meter korter gehouden worden dan de afstand tussen de voet van de plant en de dichtstbijzijnde spoorstaaf. De kap- en snoeiwerken moeten worden gepland voordat de plantengroei deze maximumhoogte bereikt.

*informatiebron: Infrabel*

inspecteren. Deze medewerkers komen rond 12.00 uur ter plaatse.

Tijdens het onderzoek naar de oorzaak van de uitschakelingen ontdekken de medewerkers van Infrabel dat een privébedrijf bezig is met snoeiwerken. De werkzaamheden vinden plaats op een eigendom dicht bij de sporen bij het station van Quévy: een tak hangt vast aan een aardingskabel van de bovenleiding. Een van de medewerkers van de dienst “Seininrichtingen” vraagt de onmiddellijke onderbreking van de snoeiwerken.

Om 12.40 uur komt een medewerker van de Permanentie 3x8 ter plaatse en hij zorgt ervoor dat de snoeiwerken blijven stilliggen tot de medewerkers van de dienst “Bovenleidingen” ter plaatse zijn.

De VES van Mons wordt op de hoogte gebracht van de plaats van de vaststellingen en stuurt de medewerkers van de bovenleidingen naar die plek.

Rond 13.15 uur spreken de medewerkers van de dienst “Bovenleidingen” enerzijds met de boomsnoeier en anderzijds met de VES van Mons:

- de boomsnoeier bevestigt dat hij de tak die aan de aardingskabel van de bovenleiding hangt zelf kan verwijderen;
- beschermingsmaatregelen worden toegepast zodat de tak van de aardingskabel van de bovenleiding kan worden verwijderd.

Rond 14.00 uur raakt de top van een dennenboom die de snoeier aan het afzagen is een 25 kV~ kabel, waardoor een vlamboog ontstaat. De snoeier overlijdt door elektrocutie.

## **OOZAKELIJKE FACTOR**

De val van de boom op de feeder gevoed door een 25 kV wisselstroom, veroorzaakte een vlamboog, waardoor de snoeier werd geëlektrocuteerd.

### **BIJDRAGENDE FACTOR NR. 1** **Omgevingsomstandigheden**

De hoogte van de boom heeft bijgedragen tot het ongeluk. Vanwege de hoogte van de boom:

- werd een professionele boomsnoeier ingeschakeld door de buurtbewoner die eigenaar was van de boom;
- kon het bovenste deel van de boom, eenmaal afgezaagd en niet vastgebonden, de feeder bereiken.

### **BIJDRAGENDE FACTOR NR. 2** **Arbeidsvoorwaarden**

De tussenkomst van de boomsnoeier verliep niet volgens de voorschriften:

- de geplande werkzaamheden waren het verwijderen van een tak die op een bovenleiding was gevallen, niet het afzagen van het bovenste deel van de boom;
- er werden geen maatregelen genomen om te voorkomen dat het bovenste deel van de boom op de feeder zou vallen toen dit werd afgezaagd.

### **BIJDRAGENDE FACTOR NR. 3** **Communicatie**

De medewerkers van de dienst "Bovenleidingen" namen veiligheidsmaatregelen en gaven deze door aan de boomsnoeier. Het is mogelijk dat de invoering van deze maatregelen de boomsnoeier een vals

gevoel van veiligheid gaf en dat hij besloot om de top van de boom snel te snoeien.

### **SYSTEEMFACTOR NR. 1** **Regelgeving**

Artikel 20 van de wet van 28 april 2018 op de politie van de spoorwegen bepaalt de maximale hoogte van de plantengroei langs het spoor. De hoogte en groeisnelheid van de boom in kwestie suggereren dat deze al meer dan een jaar de toegestane hoogte had overschreden. Het lijkt erop dat het toezicht op de plantengroei door de eigenaar-buurtbewoner er niet toe heeft geleid de overschrijding van de toegestane hoogte eerder te ontdekken.

### **SYSTEEMFACTOR NR. 2** **Monitoring**

De twee keer per jaar geplande spoorinspecties in de procedures van Infrabel omvatten ook het toezicht op de plantengroei langs de spoorwegen. Deze inspecties brachten niet aan het licht dat de betrokken bomen langs lijn 96 in Quévy de toegestane hoogte overschreden.



#### **VERSLAG EN SAMENVATTING**

[www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete\\_id=4976](http://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete_id=4976)

## **Aanbevelingen**

Het OOIS heeft 3 aanbevelingen gedaan:

- Het OO beveelt aan dat de DVIS ervoor zorgt dat de infrastructuurbeheerder de nodige maatregelen neemt zodat de kwaliteit en duidelijkheid van de informatie die in geval van nood wordt verstrekt, het risico op misverstanden beperkt.
- Het OO beveelt aan dat de DVIS ervoor zorgt dat de infrastructuurbeheerder de nodige maatregelen neemt zodat de controles van de plantengroei langs de spoorwegen voldoen aan de wettelijke en reglementaire vereisten.
- Het OO beveelt aan dat de beroepsfederaties van boomsnoeiers en andere professionals in het onderhoud van parken en tuinen ervoor zorgen dat de risico's die gepaard gaan met de aanwezigheid van spoorweginfrastructuurelementen in de buurt van bomen waaraan hun leden moeten werken, gekend zijn, en dat hun leden over deze risico's en over de essentiële contacten worden geïnformeerd.



#### VERSLAG EN SAMENVATTING

[www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete\\_id=4981](http://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete_id=4981)



#### “SIGNIFICANT” ONGEVAL: LEVEL 2

### Denderleeuw: bijna-botsing tussen een lege reizigerstrein en een andere reizigerstrein

#### BESCHRIJVING VAN DE GEBEURTENIS

Op 11 juli omstreeks 20.20 uur vertrekt de lege NMBS-reizigerstrein EM1590 vanop perron 9 uit het station van Denderleeuw voor een rangeerbeweging richting bundel M die zich naast het station van Denderleeuw bevindt.

De rangeerbeweging verloopt vooreerst richting het doodspoor 091.

Op het doodspoor 091 dient de treinbestuurder van front te veranderen, zodat hij vervolgens EM1590 kan verplaatsen naar het spoor 080 van bundel M.

Op het uiteinde van het doodspoor bevindt zich een stootbok.

De treinbestuurder van EM1590 rijdt het volledige doodspoor 091 af en rijdt de stootbok aan, waarna EM1590 komt te ontsporen met één draaistel. Dit ontspoorde draaistel bevindt zich in de richting van spoor A van lijn 89.

Omstreeks 20.27 uur verlaat de NMBS-reizigerstrein E5141 het station van Denderleeuw. Op spoor A van lijn 89 volgt hij de reisweg richting Burst.

Ongeveer één kilometer afwaarts van het station van Denderleeuw, ter hoogte van de ontspoorde trein EM1590, rijdt trein E5141 een deel van de stootbok aan, waarna de treinbestuurder trein E5141 tot stilstand brengt.

Beide treinen bevinden zich slechts op enkele centimeters van elkaar.

Beide treinbestuurders voeren geen GSM-R alarmoproep uit na hun voorval.

#### OOZAKELIJKE FACTOR

De bijna-aanrijding door reizigerstrein E5141 wordt veroorzaakt door de aanwezigheid van de lege reizigerstrein EM1590 in het vrijruimteprofiel van spoor A van de lijn 89.

#### BIJDRAGENDE FACTOR NR. 1

De eerste bijdragende factor is dat door het gebrek aan aandacht voor de rangeerbeweging de treinbestuurder de stootbok met merkbord op het einde van het doodspoor 091 niet ziet waardoor hij noch vertraagt noch remt.

Het OOIS doet geen aanbeveling.

Naar aanleiding van de bijna-aanrijding tussen de reizigerstreinen E5141 en EM1590 onderneemt spoorwegonderneming NMBS enerzijds acties om treinbestuurders te herinneren aan en te sensibiliseren over het belang van waakzaamheid in de stuur-

cabine en het voorkomen van afleiding door externe elementen.

Volgens het onderzoek van het OOIS was de treinbestuurder van de lege reizigerstrein (EM1590) niet in een telefoongesprek op het moment van de aanrijding met de stootbok. Een bijkomende vaststelling is dat tijdens interviews met verschillende treinbestuurders een occasioneel gebruik van mobiele telefoons herhaaldelijk genoemd werd als een bron van afleiding of verlies van concentratie: door tijdens een pauze een oproep te beantwoorden of een sms te lezen, kunnen de gedachten van een treinbestuurder daarover tot afleiding leiden.

Treinbestuurders krijgen training en diverse instructies met betrekking tot het gebruik van de mobiele telefoon: in de stuurpost moeten mobiele telefoons (en uitgebreider privémultimediatoestellen) uitgeschakeld en opgeborgen zijn.

### Aanbeveling

Het OOIS beveelt de DVIS aan om de genomen maatregelen en de uitgevoerde controles met betrekking tot het gebruik van privémultimediatoestellen binnen spoorwegondernemingen te verifiëren.

### BIJDRAGENDE FACTOR NR. 2

De tweede bijdragende factor is dat na de botsing met de stootbok en de ontsporing van de lege reizigerstrein EM1590 de treinbestuurder geen GSM-R alarm verzendt, maar gebruik maakt van zijn dienst-gsm.

Het prioritaire communicatiemiddel tussen treinbestuurder en seinpost is de GSM-R. Deze moet altijd aan staan. Andere mogelijke middelen worden beschouwd als reservecommunicatiemiddelen. De verzending van een GSM-R alarm is een groepsoproep die zich richt tot alle GSM-R-toestellen in dienst die zich binnen de oproepzone bevinden.

Bij afwezigheid van een GSM-R alarm is het niet meteen duidelijk voor de seinpost dat er een ernstige situatie is en worden er geen onmiddellijke veiligheidsmaatregelen genomen.

### BIJDRAGENDE FACTOR NR. 3

De derde bijdragende factor is dat de gestandaardiseerde veiligheidscommunicatie zoals voorzien in de procedures niet wordt toegepast tussen treinbestuurder en verkeersleider.

Binnen zowel infrastructuurbeheerder Infrabel als spoorwegonderneming NMBS zijn voorschriften ontwikkeld om elkaar onmiddellijk op de hoogte te brengen van situaties die de veiligheid, prestaties

en/of beschikbaarheid van zowel het spoorweganet als het rollend materieel in gevaar brengen.

De treinbestuurder van de lege reizigerstrein EM1590 start zijn oproep niet met de melding "Alarm-Alarm". Op die manier is het niet meteen duidelijk voor de seinpost dat er een ernstige situatie is waarbij onmiddellijke veiligheidsmaatregelen moeten genomen worden.

### BIJDRAGENDE FACTOR NR. 4

De vierde bijdragende factor is het niet toepassen van de definitieve dekking op het spoor(vak) door de seinpost zoals voorzien in de procedures.

Een ongeval vereist het toepassen van onmiddellijke maatregelen voor het beveiligen en alarmeren om de gevolgen van het ongeval te beperken. Hierbij wordt voorrang gegeven aan het dringend stoppen van het treinverkeer. Dit betekent o.a. het sluiten van de beheerde stopseinen die toegang geven tot de plaats van het ongeval.

Het OOIS doet voor deze drie laatste bijdragende factoren geen aanbeveling. Spoorwegonderneming NMBS neemt acties om treinbestuurders te herinneren aan en te sensibiliseren over het correct uitsturen van alarmoproepen, het voeren van een correcte veiligheidscommunicatie en het correct uitvoeren

van de onmiddellijke beveiligingsmaatregelen bij een ongeval. Infrastructuurbeheerder Infrabel onderneemt acties ter sensibilisering van verkeersleiders. Met *e-learning* modules wil Infrabel bij personeel van seinhuizen een goede aanpak garanderen betreffende het versturen en beheren van alarmoproepen. Er worden cases ontwikkeld met rollenspel waarbij de communicatie bij noodscenario's wordt nagespeeld in de continue opleiding. Ook wordt een poster ontwikkeld en verspreid met verduidelijking van de basisprincipes voor een goede communicatie.

#### SYSTEEMFACTOR

De systeemfactor is dat er geen zekerheid was betreffende de werking van de GSM-R van de reizigers trein na het ongeval.

De opleiding van treinbestuurders is in overeenstemming met de nationale en Europese bepalingen. Hierbij wordt voorzien in een theoretische en praktische opleiding betreffende de werking van de GSM-R en het verzenden van een GSM-R alarm.

De functionaliteiten en werking van de GSM-R in de stuurpost van een treinbestuurder zijn steeds hetzelfde.

Wanneer de stuurcabine buiten dienst gesteld wordt, kan zoals voorzien in het handboek van de treinbestuurder via de noodbediening de GSM-R ingeschakeld worden.



#### Aanbeveling

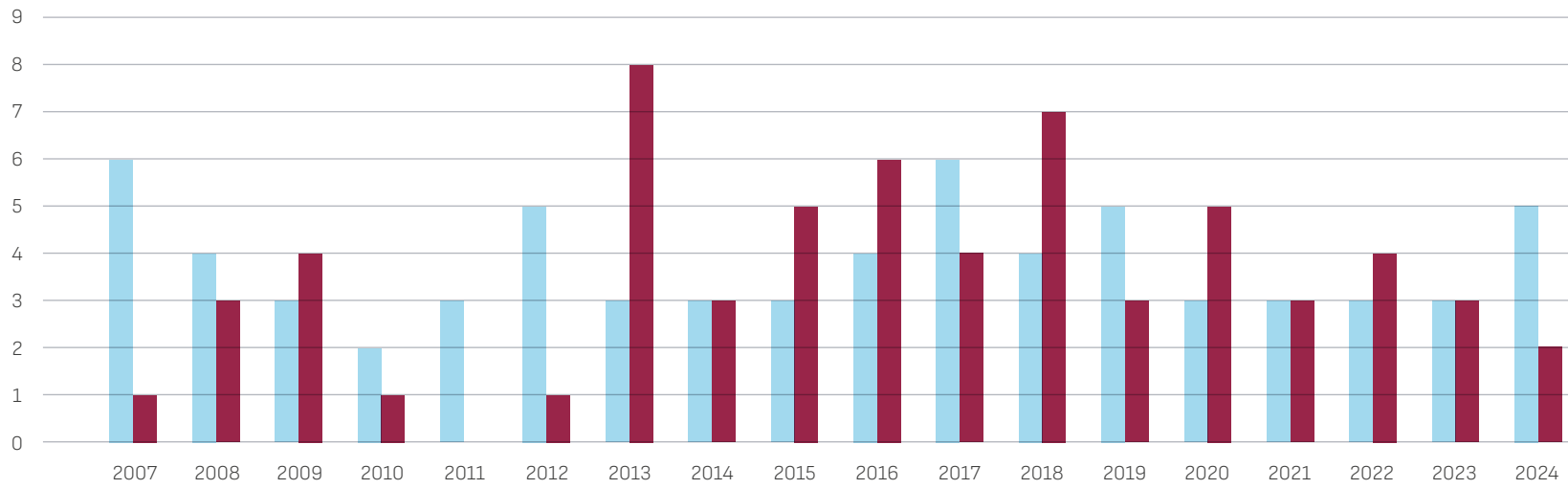
Het OOIS beveelt de DVIS aan om de genomen maatregelen en de uitgevoerde controles met betrekking tot het gebruik van de GSM-R binnen spoorwegondernemingen te verifiëren.



# STATISTIEKEN

# STATISTIEKEN

Aantal onderzoeken in de loop van het jaar



Aantal geopende  
onderzoeken

6

4

3

2

3

5

3

3

3

4

6

4

5

3

3

3

3

5



Aantal afgesloten  
onderzoeken

1

3

4

1

0

1

8

3

5

6

4

7

3

5

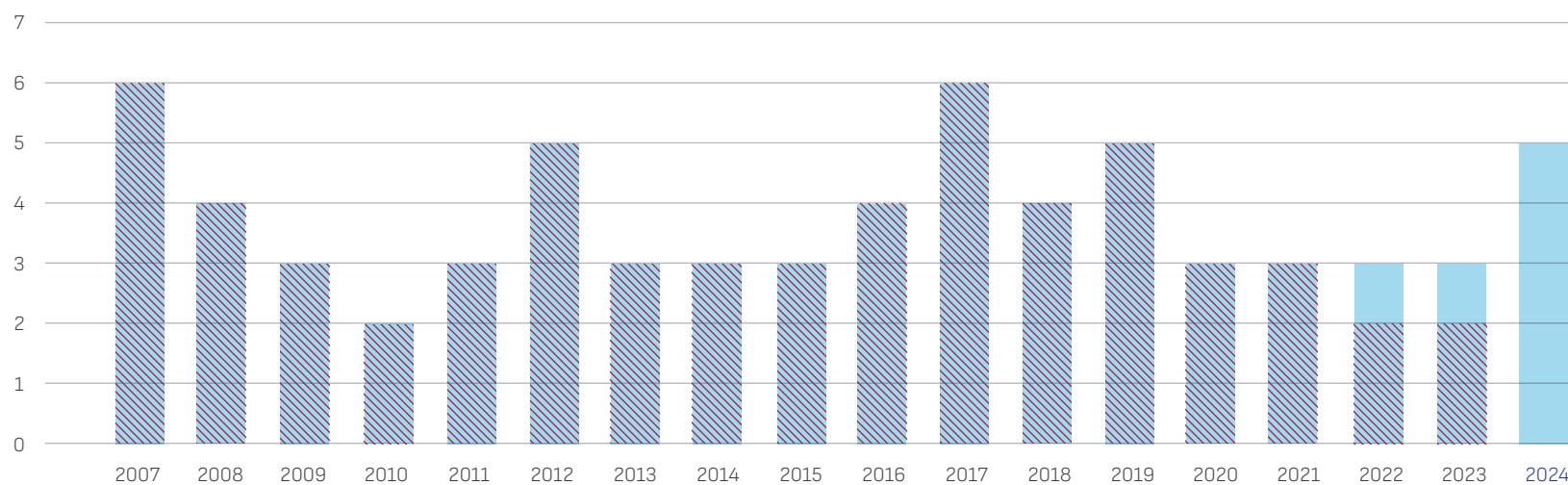
3

4

3

2

## Balans van de geopende en afgesloten onderzoeken



 Aantal geopende onderzoeken voor het jaar

6 4 3 2 3 5 3 3 3 4 6 4 5 3 3 3 3 5

 Aantal afgesloten onderzoeken voor het jaar

6 4 3 2 3 5 3 3 3 4 6 4 5 3 3 2 2 0



### Aantal onderzoeken op museumspoorlijnen

|                                                                                                                   | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|  Aantal geopende onderzoeken   | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |
|  Aantal afgesloten onderzoeken | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | —    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |

## Types van onderzoeken die door het OO werden geopend

### LEVEL 1

#### Ernstige ongevallen

|                                                                                                                                    | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAAL |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|
|  Botsing                                          | 1    | 1    | 0    | 1    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 6      |
|  Ontsporing                                       | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 2    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 1    | 6      |
|  Ongeval aan de overweg                           | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 2      |
|  Ongeval met personen te wijten aan het materieel | 3    | 1    | 1    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 9      |
|  Brand in het rollend materieel                   | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0      |
|  Andere                                          | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 1      |
|                                                                                                                                    | 4    | 2    | 2    | 1    | 0    | 2    | 1    | 0    | 1    | 1    | 4    | 0    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 24     |

## Types van onderzoeken die door het OO werden geopend

### LEVEL 2

#### Significante ongevallen

|                                                                                                                                    | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAAL |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|
|  Botsing                                          | 1    | 1    | 0    | 0    | 1    | 1    | 1    | 1    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 9      |
|  Ontsporing                                       | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 2    | 1    | 0    | 1    | 0    | 0    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 0    | 0    | 10     |
|  Ongeval aan de overweg                           | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1      |
|  Ongeval met personen te wijten aan het materieel | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 3      |
|  Brand in het rollend materieel                   | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0      |
|  Andere                                          | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1      |
|                                                                                                                                    | 2    | 2    | 1    | 0    | 1    | 3    | 2    | 1    | 1    | 2    | 0    | 1    | 2    | 1    | 1    | 1    | 2    | 1    | 24     |

## Types van onderzoeken die door het OO werden geopend

### LEVEL 3

#### Andere ongevallen / incidenten

|                                                                                                                                    | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAAL |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|
|  Botsing                                          | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 2      |
|  Ontsporing                                       | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 1    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 3      |
|  Ongeval aan de overweg                           | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0      |
|  Ongeval met personen te wijten aan het materieel | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 2    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 2      |
|  Brand in het rollend materieel                   | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0      |
|  Andere                                           | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 1    | 0    | 1    | 0    | 2    |        |
|  SPAD                                             | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 1    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 11     |
|  Incident seininrichting                         | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    |        |
|                                                                                                                                    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 2    | 1    | 1    | 2    | 3    | 2    | 1    | 1    | 1    | 0    | 3    | 18     |

#### Museumspoorlijnen / Andere

|  | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAAL |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------|
|  | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0    | 1      |



# AANBEVELINGEN

# AANBEVELINGEN

De opmaakprocedure van een aanbeveling is gebaseerd op de gids van het ERA **“guidance on safety recommendations in terms of article 25 of Directive 2004/49/EC”** (aanwijzingen met betrekking tot veiligheidsaanbevelingen in de zin van artikel 25 van Richtlijn 2004/49/EG).

*De rol van de nationale onderzoeksinstanties bestaat erin om ongevallen en incidenten te onderzoeken en door middel van analyse te beslissen of de lessen die uit een voorval worden getrokken, een aanbeveling vereisen die de veiligheid kan verbeteren. De rol van de nationale onderzoeksinstanties is beperkt tot de veiligheidsaspecten.*

*Wat de veiligheidsaanbevelingen van de nationale onderzoeksinstanties betreft, bestaat de rol van de nationale veiligheidsinstanties erin om ervoor te zorgen dat de aanbevelingen van de onderzoeksinstanties naar behoren in aanmerking worden genomen en waarvoor indien nodig passende maatregelen worden genomen.*

*De partijen die krachtens Richtlijn 2004/49/EG verantwoordelijk zijn voor de veiligheid, stellen oplossingen voor aan de nationale veiligheidsinstantie, die als taak heeft de gedane voorstellen te aanvaarden of andere maatregelen voor te schrijven.*

Soms zijn er in een onderzoeksverslag geen aanbevelingen opgenomen.

*Vaak neemt de verantwoordelijke actor in de spoorwegsector, in overleg met de nationale veiligheidsinstantie en*

*de nationale onderzoeksinstantie, vóór het einde van het onderzoek passende maatregelen en tonen documenten de uitvoering ervan aan. In dergelijke gevallen moet zorgvuldig worden overwogen of een veiligheidsaanbeveling al dan niet noodzakelijk is. Actoren moeten niet wachten op een aanbeveling voordat ze maatregelen nemen om de veiligheid na een ongeval of incident te verbeteren.*

In de praktijk worden de betrokken actoren op de hoogte gebracht van de tijdens een onderzoek vastgestelde gebreken door middel van de verschillende vergaderingen die worden gehouden en de ontwerpen van de verslagen die worden toegezonden.

De verschillende belanghebbenden zijn ruim vóór de publicatie van het onderzoeksverslag op de hoogte van de resultaten van het onderzoek.

De door de betrokken actoren genomen maatregelen en de aanbevelingen zijn opgenomen in het ontwerp van het onderzoeksverslag.

*Wanneer de persoon aan wie de veiligheidsaanbeveling is gericht, niet een van de actoren is die onder het toezicht van de nationale veiligheidsinstantie staan, kan de nationale onderzoeksinstantie haar aanbevelingen rechtstreeks aan andere instanties of autoriteiten in de lidstaat richten, die over het algemeen geen deel uitmaken van de spoorwegsector, maar wel bevoegd zijn om de aanbevolen maatregelen uit te voeren.*

De follow-up van de aanbevelingen wordt uitgevoerd door de nationale veiligheidsinstantie, de DVIS. Volgens de door de DVIS vastgestelde procedures zijn de betrokken actoren verantwoordelijk voor de opmaak van een actieplan na de publicatie van het onderzoeksverslag van het OO.

Het OO moet elk jaar tegen 30 juni een follow-up van de aanbevelingen ontvangen van de DVIS of van de ondernemingen aan wie de aanbevelingen zijn gericht.

Volgens de procedures van de DVIS worden de verslagen die in de tweede helft van het jaar worden gepubliceerd, niet opgenomen in de jaarlijkse follow-up.

**Daarom heeft de bijgevoegde follow-up betrekking op de aanbevelingen van de onderzoeksverslagen die in de tweede helft van 2023 en de eerste helft van 2024 zijn afgesloten en op de aanbevelingen die niet zijn afgesloten.**

**PLAATS VOORVAL: NOORDERKEMPEN**
**DATUM VOORVAL: 11/02/2019**
**N° AANBEVELING: 1**
**DATUM VERSLAG: 09/2020**
**GERICHT AAN: DVIS**
**UITVOERING DOOR: INFRABEL**
**Vaststelling - Analyse**

De derde indirecte factor zijn de overhaaste handelingen van de bediende beweging van de opkomende ploeg zonder de tussenkomst van een supervisor tijdens de ploegenwissel.

**Aanbeveling**

De DVIS wordt aangeraden om ervoor te zorgen dat de Infrastructuurbeheerder de dynamische werkomstandigheden, die ontstaan bij een ploegenwissel, zodanig beheert dat geen overhaaste beslissingen genomen worden die een gevaar kunnen betekenen voor de exploitatie.

**Opvolging door onderneming Infrabel**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 4 = opstellen realisatieplan

De POC in Mons is lopende. De voor-en nadelen zullen nadien worden geëvalueerd.

**Commentaar van DVIS**

Door de DVIS besliste fase: fase 4 = opstellen realisatieplan

**PLAATS VOORVAL: WALENHOEK**
**DATUM VOORVAL: 06/02/2020**
**N° AANBEVELING: 1**
**DATUM VERSLAG: 12/2021**
**GERICHT AAN: DVIS**
**UITVOERING DOOR: CFL CARGO**

### **Vaststelling - Analyse**

Systeemfactor - 1

Het gevaar van verblinding door de zon wordt niet correct geïdentificeerd door de spoorwegonderneming.

### **Aanbeveling**

De DVIS zou er op moeten toezien dat de infrastructuurgebruikers het gevaar van de verblinding van een treinbestuurder (door de zon) onderwerpt aan een risicoanalyse waaruit blijkt dat gepaste risicobeheersmaatregelen zijn getroffen

### **Opvolging door onderneming CFL Cargo**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 7 = als doeltreffend = afsluiten aanbeveling

De documentatie voor bestuurders is aangepast om bestuurders bewust te maken van de risico's, meer bepaald in verband met verblinding.

Document RF\_307-COO geeft aan wat bestuurders moeten doen in het geval van slecht zicht bij het waarnemen van seinen, of ze nu rijden of stilstaan.

Deze voorschriften zijn geharmoniseerd voor gebruik op de Belgische en Luxemburgse netwerken en zullen deel uitmaken van de permanente opleiding van bestuurders.

### **Commentaar van DVIS**

**PLAATS VOORVAL: WALENHOEK**
**DATUM VOORVAL: 06/02/2020**
**N° AANBEVELING: 1**
**DATUM VERSLAG: 12/2021**
**GERICHT AAN: DVIS**
**UITVOERING DOOR: THI FACTORY**

### **Vaststelling - Analyse**

Systeemfactor - 1

Het gevaar van verblinding door de zon wordt niet correct geïdentificeerd door de spoorwegonderneming.

### **Aanbeveling**

De DVIS zou er op moeten toezien dat de infrastructuurgebruikers het gevaar van de verblinding van een treinbestuurder (door de zon) onderwerpt aan een risicoanalyse waaruit blijkt dat gepaste risicobeheersmaatregelen zijn getroffen

### **Opvolging door onderneming THI Factory**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen

De aanbeveling in aanmerking genomen tijdens het regelgevend toezichtscmité van februari 2022. Er werd een controle uitgevoerd van de middelen die aan de TD's (TD = treinbestuurders) ter beschikking worden gesteld. Voor TD's met bril op sterkte zijn er 2 opties: overzetbril over een corrigerende bril of zonnebril zonder corrigerende glazen, OF een zonnebril met corrigerende glazen.

### **Commentaar van DVIS**

Door de DVIS besliste fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen

Fase 2 geaccepteerd. Op te merken: verwacht wordt dat de onderneming bevestigt dat er wel degelijk een risicoanalyse werd uitgevoerd op dit onderwerp en dat het verstrekken van zonnebrillen aan de treinbestuurders de maatregel is om het risico acceptabel te maken.

**PLAATS VOORVAL: WALENHOEK**

**DATUM VOORVAL: 06/02/2020**

**N° AANBEVELING: 1**

**DATUM VERSLAG: 12/2021**

**GERICHT AAN: DVIS**

**UITVOERING DOOR: RTB CARGO BE (TRANSPORT)**

### **Vaststelling - Analyse**

Systeemfactor - 1

Het gevaar van verblinding door de zon wordt niet correct geïdentificeerd door de spoorwegonderneming.

### **Aanbeveling**

De DVIS zou er op moeten toezien dat de infrastructuurgebruikers het gevaar van de verblinding van een treinbestuurder (door de zon) onderwerpt aan een risicoanalyse waaruit blijkt dat gepaste risicobeheersmaatregelen zijn getroffen

### **Opvolging door onderneming RTB Cargo BE (Transport)**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen

### **Commentaar van DVIS**

**PLAATS VOORVAL: WALENHOEK**
**DATUM VOORVAL: 06/02/2020**
**N° AANBEVELING: 1**
**DATUM VERSLAG: 12/2021**
**GERICHT AAN: DVIS**
**UITVOERING DOOR: MEDWAY BELGIUM**

### **Vaststelling - Analyse**

Systeemfactor - 1

Het gevaar van verblinding door de zon wordt niet correct geïdentificeerd door de spoorwegonderneming.

### **Aanbeveling**

De DVIS zou er op moeten toezien dat de infrastructuurgebruikers het gevaar van de verblinding van een treinbestuurder (door de zon) onderwerpt aan een risicoanalyse waaruit blijkt dat gepaste risicobeheersmaatregelen zijn getroffen

### **Opvolging door onderneming Medway Belgium**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 1d = detecteren van de risico's en voorstellen van aanbevelingen

Binnen Medway Belgium is er een RA mbt de meteo-invloeden.

Hierin bestaat er reeds preventieve beheersmaatregelen naar het informeren van treinbestuurders en oa het verdelen van een zonnebril als PBM.

### **Commentaar van DVIS**

**PLAATS VOORVAL: WALENHOEK**
**DATUM VOORVAL: 06/02/2020**
**N° AANBEVELING: 1**
**DATUM VERSLAG: 12/2021**
**GERICHT AAN: DVIS**
**UITVOERING DOOR: HEXAFRET**

### **Vaststelling - Analyse**

Systeemfactor - 1

Het gevaar van verblinding door de zon wordt niet correct geïdentificeerd door de spoorwegonderneming.

### **Aanbeveling**

De DVIS zou er op moeten toezien dat de infrastructuurgebruikers het gevaar van de verblinding van een treinbestuurder (door de zon) onderwerpt aan een risicoanalyse waaruit blijkt dat gepaste risicobeheersmaatregelen zijn getroffen

### **Opvolging door onderneming Hexafret**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen

Het risico op verblinding is een risico waarmee Fret SNCF van oudsher rekening houdt in zijn VBS. Dit gebeurt via de opleiding en door treinbestuurders een zonnebril of overzetsonnebril te verstrekken als persoonlijk beschermingsmiddel.

### **Commentaar van DVIS**

**PLAATS VOORVAL: WALENHOEK**

**DATUM VOORVAL: 06/02/2020**

**N° AANBEVELING: 1**

**DATUM VERSLAG: 12/2021**

**GERICHT AAN: DVIS**

**UITVOERING DOOR: DB CARGO BELGIUM**

### **Vaststelling - Analyse**

Systeemfactor - 1

Het gevaar van verblinding door de zon wordt niet correct geïdentificeerd door de spoorwegonderneming.

### **Aanbeveling**

De DVIS zou er op moeten toezien dat de infrastructuurgebruikers het gevaar van de verblinding van een treinbestuurder (door de zon) onderwerpt aan een risicoanalyse waaruit blijkt dat gepaste risicobeheersmaatregelen zijn getroffen

### **Opvolging door onderneming DB Cargo Belgium**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 1e = opstellen van actieplan en implementatie ervan

### **Commentaar van DVIS**

**PLAATS VOORVAL: WALENHOEK**

**DATUM VOORVAL: 06/02/2020**

**N° AANBEVELING: 1**

**DATUM VERSLAG: 12/2021**

**GERICHT AAN: DVIS**

**UITVOERING DOOR: CERTUS RAIL SOLUTIONS**

### **Vaststelling - Analyse**

Systeemfactor - 1

Het gevaar van verblinding door de zon wordt niet correct geïdentificeerd door de spoorwegonderneming.

### **Aanbeveling**

De DVIS zou er op moeten toezien dat de infrastructuurgebruikers het gevaar van de verblinding van een treinbestuurder (door de zon) onderwerpt aan een risicoanalyse waaruit blijkt dat gepaste risicobeheersmaatregelen zijn getroffen

### **Opvolging door onderneming Certus Rail Solutions**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 1 : maatregelen tss datum ongeval en publicatie OO-rapport

### **Commentaar van DVIS**

**PLAATS VOORVAL: ANTWERPEN-NOORD - BUNDLE B & C**
**DATUM VOORVAL: 12/05/2022**
**N° AANBEVELING: 1**
**DATUM VERSLAG: 08/2023**
**GERICHT AAN: DVIS**
**UITVOERING DOOR: LINEAS**

### **Vaststelling - Analyse**

De infrastructuurbeheerder Infrabel en de spoorwegonderneming Lineas hebben besloten informatie uit te wisselen en samen te werken op het gebied van de oorzakelijke en bijdragende factoren betreffende heuvelvoorvallen in de bundels van Antwerpen-Noord.

Om het aantal heuvelvoorvallen tot een minimum te beperken hebben ze besloten gezamenlijk structurele maatregelen op te stellen zoals gepresenteerd in het actieplan incidenten met semiautomatisch trieersysteem waarbij ook de verladers betrokken worden.

Acties werden afzonderlijk en gezamenlijk ondernomen.

Daarnaast heeft de DVIS in de tweede helft van 2022 een inspectie van de heuvelactiviteiten uitgevoerd in hoofde van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming.

In het laatste kwartaal van 2022 werd alvast een daling vastgesteld van het aantal voorvallen in de bundels B en C van Antwerpen-Noord.

Ondanks de verschillende maatregelen die door de betrokken partijen zijn genomen, blijft het risico op ontsnappingen, ontsporingen en botsingen zeer reëel waarbij de gevolgen, alhoewel tot op heden niet significant, ernstig kunnen zijn.

### **Aanbeveling**

Het OOIS beveelt de DVIS aan erop toe te zien dat de betrokken partijen samenwerken om de effectiviteit van de reeds genomen maatregelen te verifiëren, de (rest)risico's te evalueren en maatregelen te nemen om de geïdentificeerde risico's te beperken.

### **Opvolging door onderneming Lineas**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 1 : maatregelen tss datum ongeval en publicatie OO-rapport

### **Commentaar van DVIS**

Door de DVIS besliste fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen

**PLAATS VOORVAL: ANTWERPEN-NOORD - BUNDLE B & C**
**DATUM VOORVAL: 12/05/2022**
**N° AANBEVELING: 1**
**DATUM VERSLAG: 08/2023**
**GERICHT AAN: DVIS**
**UITVOERING DOOR: INFRABEL**

### **Vaststelling - Analyse**

De infrastructuurbeheerder Infrabel en de spoorwegonderneming Lineas hebben besloten informatie uit te wisselen en samen te werken op het gebied van de oorzakelijke en bijdragende factoren betreffende heuvelvoorvallen in de bundels van Antwerpen-Noord.

Om het aantal heuvelvoorvallen tot een minimum te beperken hebben ze besloten gezamenlijk structurele maatregelen op te stellen zoals gepresenteerd in het actieplan incidenten met semiautomatisch trieersysteem waarbij ook de verladers betrokken worden.

Acties werden afzonderlijk en gezamenlijk ondernomen.

Daarnaast heeft de DVIS in de tweede helft van 2022 een inspectie van de heuvelactiviteiten uitgevoerd in hoofde van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming.

In het laatste kwartaal van 2022 werd alvast een daling vastgesteld van het aantal voorvallen in de bundels B en C van Antwerpen-Noord.

Ondanks de verschillende maatregelen die door de betrokken partijen zijn genomen, blijft het risico op ontsnappingen, ontsporingen en botsingen zeer reëel waarbij de gevolgen, alhoewel tot op heden niet significant, ernstig kunnen zijn.

### **Aanbeveling**

Het OOIS beveelt de DVIS aan erop toe te zien dat de betrokken partijen samenwerken om de effectiviteit van de reeds genomen maatregelen te verifiëren, de (rest)risico's te evalueren en maatregelen te nemen om de geïdentificeerde risico's te beperken.

### **Opvolging door onderneming Infrabel**

**Door de onderneming voorgestelde fase: fase 4 = opstellen realisatieplan**

Trimestrieel overleg met Lineas om de incidenten te bespreken via een werkdocument.

Fase 1 plaatsing camera's trieerinstallatie bundel B en C is voorzien voor juni 2025.

### **Commentaar van DVIS**

**Door de DVIS besliste fase: fase 4 = opstellen realisatieplan**

**PLAATS VOORVAL:** BRESSOUX  
**DATUM VOORVAL:** 29/08/2022

**N° AANBEVELING:** 1

**DATUM VERSLAG:** 07/2023

**GERICHT AAN:** DVIS

**UITVOERING DOOR:** LINEAS

### **Vaststelling - Analyse**

De door het OO aangenomen hypothese is dat de onjuiste positionering van de lading celluloseballen in de container ertoe heeft bijgedragen dat het zwaartepunt naar de binnenkant van de bocht is verplaatst en dat de resulterende krachten ervoor zorgden dat de rechterwielen van het eerste draaistel van de wagon minder belast werden.

De lading van de ballen cellulose in de container is niet overeenkomstig de regelgeving van Nederland.

Na het laden van de ballen cellulose en het vastmaken met straps van de laatste rij ballen bij de deur worden de deuren van de container weer gesloten en wordt er een verzegeling op de deuren aangebracht.

Zodra de container op de wagon is geladen, verhindert de anti-openingsplaat op het wagonchassis elke opening van de deuren van de container.

De spoorwegonderneming kan de lading van een container die op dit type wagon wordt geladen niet controleren.

### **Aanbeveling**

Het OO beveelt aan dat de DVIS erop toeziet dat de bij het goederenvervoer per spoor betrokken actoren (infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen, verladers, afzenders, enz.) een doorlichting en analyse uitvoeren om het risico verbonden aan het transport van potentieel slecht beladen wagons/containers te identificeren en maatregelen implementeren om de vastgestelde risico's te beperken.

### **Opvolging door onderneming Lineas**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 1 : maatregelen tss datum ongeval en publicatie OO-rapport

### **Commentaar van DVIS**

Door de DVIS besliste fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen

**PLAATS VOORVAL: BRESSOUX**  
**DATUM VOORVAL: 29/08/2022**

**DATUM VERSLAG: 07/2023**

**GERICHT AAN: DVIS**

**N° AANBEVELING: 1**

**UITVOERING DOOR: MEDWAY BELGIUM**

### **Vaststelling - Analyse**

De door het OO aangenomen hypothese is dat de onjuiste positionering van de lading celluloseballen in de container ertoe heeft bijgedragen dat het zwaartepunt naar de binnenkant van de bocht is verplaatst en dat de resulterende krachten ervoor zorgden dat de rechterwielen van het eerste draaistel van de wagon minder belast werden.

De lading van de ballen cellulose in de container is niet overeenkomstig de regelgeving van Nederland.

Na het laden van de ballen cellulose en het vastmaken met straps van de laatste rij ballen bij de deur worden de deuren van de container weer gesloten en wordt er een verzegeling op de deuren aangebracht.

Zodra de container op de wagon is geladen, verhindert de anti-openingsplaat op het wagonchassis elke opening van de deuren van de container.

De spoorwegonderneming kan de lading van een container die op dit type wagon wordt geladen niet controleren.

### **Aanbeveling**

Het OO beveelt aan dat de DVIS erop toeziet dat de bij het goederenvervoer per spoor betrokken actoren (infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen, verladers, afzenders, enz.) een doorlichting en analyse uitvoeren om het risico verbonden aan het transport van potentieel slecht beladen wagons/containers te identificeren en maatregelen implementeren om de vastgestelde risico's te beperken.

### **Opvolging door onderneming Medway Belgium**

**Door de onderneming voorgestelde fase: fase 1d = detecteren van de risico's en voorstellen van aanbevelingen**

Binnen Medway Belgium is er een risico analyse mbt "Lading niet conform".

In deze kan de SO geen enkele actie ondernemen indien het resultaat van een niet conforme lading visueel niet vast te stellen is tijdens de schouwing aangezien de SO geen toelating heeft om lading te controleren.

Medway Belgium heeft in het vorige veiligheidsoverleg de IB gevraagd welke maatregelen de IB (in de toekomst) zal voorzien om de SO's toe te laten betere en meer technische info te verkrijgen over de status van een konvooi / lading.

Medway Belgium denk hier aan meetpunten in het spoor.

### **Commentaar van DVIS**

**PLAATS VOORVAL:** BRESSOUX  
**DATUM VOORVAL:** 29/08/2022

**N° AANBEVELING:** 1

**DATUM VERSLAG:** 07/2023

**GERICHT AAN:** DVIS

**UITVOERING DOOR:** CFL CARGO

### **Vaststelling - Analyse**

De door het OO aangenomen hypothese is dat de onjuiste positionering van de lading celluloseballen in de container ertoe heeft bijgedragen dat het zwaartepunt naar de binnenkant van de bocht is verplaatst en dat de resulterende krachten ervoor zorgden dat de rechterwielen van het eerste draaistel van de wagon minder belast werden.

De lading van de ballen cellulose in de container is niet overeenkomstig de regelgeving van Nederland.

Na het laden van de ballen cellulose en het vastmaken met straps van de laatste rij ballen bij de deur worden de deuren van de container weer gesloten en wordt er een verzegeling op de deuren aangebracht.

Zodra de container op de wagon is geladen, verhindert de anti-openingsplaat op het wagonchassis elke opening van de deuren van de container.

De spoorwegonderneming kan de lading van een container die op dit type wagon wordt geladen niet controleren.

### **Aanbeveling**

Het OO beveelt aan dat de DVIS erop toeziet dat de bij het goederenvervoer per spoor betrokken actoren (infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen, verladers, afzenders, enz.) een doorlichting en analyse uitvoeren om het risico verbonden aan het transport van potentieel slecht beladen wagons/containers te identificeren en maatregelen implementeren om de vastgestelde risico's te beperken.

### **Opvolging door onderneming CFL Cargo**

**Door de onderneming voorgestelde fase: fase 7 = als doeltreffend = afsluiten aanbeveling**

Als onderdeel van zijn VBS zorgt CFL cargo voor de risicobeheersing van zijn activiteiten.

In dit opzicht zijn de contractanten van CFL cargo, wier activiteit risico's met zich meebrengt die een potentiële impact kunnen hebben op de veilige exploitatie van het Europese spoorwegsysteem (in het bijzonder verladers), onderworpen aan controle en toezicht met betrekking tot de implementatie van de nodige risicobeheersmaatregelen.

### **Commentaar van DVIS**

**PLAATS VOORVAL:** BRESSOUX  
**DATUM VOORVAL:** 29/08/2022

**DATUM VERSLAG:** 07/2023

**GERICHT AAN:** DVIS

**N° AANBEVELING:** 1

**UITVOERING DOOR:** DB CARGO BELGIUM

### **Vaststelling - Analyse**

De door het OO aangenomen hypothese is dat de onjuiste positionering van de lading celluloseballen in de container ertoe heeft bijgedragen dat het zwaartepunt naar de binnenkant van de bocht is verplaatst en dat de resulterende krachten ervoor zorgden dat de rechterwielen van het eerste draaistel van de wagon minder belast werden.

De lading van de ballen cellulose in de container is niet overeenkomstig de regelgeving van Nederland.

Na het laden van de ballen cellulose en het vastmaken met straps van de laatste rij ballen bij de deur worden de deuren van de container weer gesloten en wordt er een verzegeling op de deuren aangebracht.

Zodra de container op de wagon is geladen, verhindert de anti-openingsplaat op het wagonchassis elke opening van de deuren van de container.

De spoorwegonderneming kan de lading van een container die op dit type wagon wordt geladen niet controleren.

### **Aanbeveling**

Het OO beveelt aan dat de DVIS erop toeziet dat de bij het goederenvervoer per spoor betrokken actoren (infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen, verladers, afzenders, enz.) een doorlichting en analyse uitvoeren om het risico verbonden aan het transport van potentieel slecht beladen wagons/containers te identificeren en maatregelen implementeren om de vastgestelde risico's te beperken.

### **Opvolging door onderneming DB Cargo Belgium**

**Door de onderneming voorgestelde fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen**

Risico analyse zal worden opgemaakt.

Als reactie op dit ongeval is de controle op verkeerd of eenzijdig beladen wagens onder de aandacht gebracht bij onze schouwers door middel van permanente vorming en de juiste interpretatie van schadecode 5.1.2 - "Bufferhoogte van gekoppelde wagens verschilt aanmerkelijk".

### **Commentaar van DVIS**

**Door de DVIS besliste fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen**

**PLAATS VOORVAL: BRESSOUX**  
**DATUM VOORVAL: 29/08/2022**

**N° AANBEVELING: 1**

**DATUM VERSLAG: 07/2023**

**GERICHT AAN: DVIS**

**UITVOERING DOOR: INFRABEL**

### **Vaststelling - Analyse**

De door het OO aangenomen hypothese is dat de onjuiste positionering van de lading celluloseballen in de container ertoe heeft bijgedragen dat het zwaartepunt naar de binnenkant van de bocht is verplaatst en dat de resulterende krachten ervoor zorgden dat de rechterwielen van het eerste draaistel van de wagon minder belast werden.

De lading van de ballen cellulose in de container is niet overeenkomstig de regelgeving van Nederland.

Na het laden van de ballen cellulose en het vastmaken met straps van de laatste rij ballen bij de deur worden de deuren van de container weer gesloten en wordt er een verzegeling op de deuren aangebracht.

Zodra de container op de wagon is geladen, verhindert de anti-openingsplaat op het wagonchassis elke opening van de deuren van de container.

De spoorwegonderneming kan de lading van een container die op dit type wagon wordt geladen niet controleren.

### **Aanbeveling**

Het OO beveelt aan dat de DVIS erop toeziet dat de bij het goederenvervoer per spoor betrokken actoren (infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen, verladers, afzenders, enz.) een doorlichting en analyse uitvoeren om het risico verbonden aan het transport van potentieel slecht beladen wagons/containers te identificeren en maatregelen implementeren om de vastgestelde risico's te beperken.

### **Opvolging door onderneming Infrabel**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen

Dossier is in intern onderzoek.

### **Commentaar van DVIS**

Door de DVIS besliste fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen

**PLAATS VOORVAL: BRESSOUX**  
**DATUM VOORVAL: 29/08/2022**

**N° AANBEVELING: 1**

**DATUM VERSLAG: 07/2023**

**GERICHT AAN: DVIS**

**UITVOERING DOOR: TCA RAIL**

### **Vaststelling - Analyse**

De door het OO aangenomen hypothese is dat de onjuiste positionering van de lading celluloseballen in de container ertoe heeft bijgedragen dat het zwaartepunt naar de binnenkant van de bocht is verplaatst en dat de resulterende krachten ervoor zorgden dat de rechterwielen van het eerste draaistel van de wagon minder belast werden.

De lading van de ballen cellulose in de container is niet overeenkomstig de regelgeving van Nederland.

Na het laden van de ballen cellulose en het vastmaken met straps van de laatste rij ballen bij de deur worden de deuren van de container weer gesloten en wordt er een verzegeling op de deuren aangebracht.

Zodra de container op de wagon is geladen, verhindert de anti-openingsplaat op het wagonchassis elke opening van de deuren van de container.

De spoorwegonderneming kan de lading van een container die op dit type wagon wordt geladen niet controleren.

### **Aanbeveling**

Het OO beveelt aan dat de DVIS erop toeziet dat de bij het goederenvervoer per spoor betrokken actoren (infrastructuurbeheerder, spoorwegondernemingen, verladers, afzenders, enz.) een doorlichting en analyse uitvoeren om het risico verbonden aan het transport van potentieel slecht beladen wagons/containers te identificeren en maatregelen implementeren om de vastgestelde risico's te beperken.

### **Opvolging door onderneming TCA Rail**

### **Commentaar van DVIS**

**PLAATS VOORVAL:** QUÉVY  
**DATUM VOORVAL:** 10/07/2023  
**N° AANBEVELING:** 1

**DATUM VERSLAG:** 07/2024  
**GERICHT AAN:** DVIS  
**UITVOERING DOOR:** INFRABEL

### **Vaststelling - Analyse**

Tijdens de eerste oproep van de bediende van de bovenleidingen aan de VES van Mons op het ogenblik van het ongeval, werd alleen de brand van de afgezaagde tak gemeld, waardoor de urgentie van het verzoek om de lijn te onderbreken vanwege elektrisering niet kon worden doorgegeven aan de RSS van Lille.

### **Aanbeveling**

Het OO beveelt aan dat de DVIS ervoor zorgt dat de infrastructuurbeheerder de nodige maatregelen neemt zodat de kwaliteit en duidelijkheid van de informatie die in geval van nood wordt verstrekt, het risico op misverstanden beperkt.

### **Opvolging door onderneming Infrabel**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen

### **Commentaar van DVIS**

Door de DVIS besliste fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen

**PLAATS VOORVAL: QUÉVY**  
**DATUM VOORVAL: 10/07/2023**  
**N° AANBEVELING: 2**

**DATUM VERSLAG: 07/2024**  
**GERICHT AAN: DVIS**  
**UITVOERING DOOR: INFRABEL**

### **Vaststelling - Analyse**

De periodieke schouwingen van het spoor (2 keer per jaar) die zijn opgenomen in de procedures van Infrabel, voorzien de monitoring van de plantengroei langs het spoor en het sturen van brieven (waarvan de templates en de termijnen in de procedure zijn opgenomen) naar de buurtbewoners-eigenaren van bomen.

In de controlefiches van Infrabel werd geen melding gemaakt van de boom die betrokken was bij het ongeval en er werd door Infrabel ook geen brief gestuurd naar de eigenaar van de betrokken boom.

### **Aanbeveling**

Het OO beveelt aan dat de DVIS ervoor zorgt dat de infrastructuurbeheerder de nodige maatregelen neemt zodat de controles van de plantengroei langs de spoorwegen voldoen aan de wettelijke en reglementaire vereisten.

### **Opvolging door onderneming Infrabel**

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen

### **Commentaar van DVIS**

Door de DVIS besliste fase: fase 2 = analyse van de door OO voorgestelde aanbevelingen



**Onderzoeksorgaan  
voor Ongevallen en Incidenten  
op het Spoor**

FOD Mobiliteit en Vervoer  
City Atrium  
Vooruitgangstraat 56  
1210 Brussel

.be

[www.rail-investigation.be](http://www.rail-investigation.be)