

Veiligheidskennisgeving

Ongeval op een overweg
Estaimpuis – 21/05/2026

TABEL VAN DE VERSIES VAN HET VERSLAG

Nummer van de versie	Voorwerp van de herziening	Datum
1.0	Eerste versie	09/06/2026

Om de leesbaarheid te bevorderen, worden in dit document functietitels in de grammaticaal mannelijke vorm gebruikt, maar deze verwijzen naar alle personen.

Elk gebruik van dit rapport 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 rapport 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 bijgevolg een misbruik vormen in de letterlijke betekenis van het woord.

In geval van tegenstrijdigheid tussen bepaalde woorden en termen, is het noodzakelijk te verwijzen naar de Franstalige versie.

1. De feiten

Op 21 mei 2026, omstreeks 07.03 uur, stelt de treinbestuurder van NMBS-trein E3227 (Ath – Kortrijk) vast dat er een auto op de sporen staat ter hoogte van overweg 11 van lijn 75A in Estaimpuis.

Hij voert een noodremming uit, maar de botsing kan niet worden vermeden. De inzittende van het voertuig is op slag dood.

2. Omstandigheden van het voorval

2.1. Geografische situatie

Locatie: Estaimpuis (Henegouwen)



2.2. Weersomstandigheden

Het is zonnig.

3. Betrokken infrastructuur

3.1. Spoorweginfrastructuur

De trein reed op lijn 75A, een geëlektrificeerde dubbelsporige lijn tussen Mouscron en Froyennes. De refertesnelheid bedraagt 140 km/u, en ter hoogte van overweg 11 bedroeg de gesignaliseerde snelheid voor de trein 140 km/u.

3.2. Overweg

Overweg 11 van lijn 75A is uitgerust met actieve signalisatie met twee halve slagbomen.



Illustratie: blik op overweg 11 vanaf de Rue de Tournai

Bij het naderen van de trein en dankzij een inrichting opwaarts in het spoor die de aankomst van de trein detecteert, gebeurt het volgende automatisch:

- de witte lichten doven;
- de rode lichten ontsteken;
- een geluidssein begint te weerklinken om de overweggebruikers die zich op de overweg zouden bevinden te waarschuwen dat ze deze moeten verlaten;
- de slagbomen gaan omlaag;
- zodra de slagbomen gesloten zijn (horizontale stand), stopt het geluidssein.

Na de doorrit van de trein en als er geen enkel ander spoorverkeer de overweg nadert, gebeurt het volgende:

- de slagbomen gaan omhoog;
- zodra de slagbomen weer omhoog zijn (verticale stand), doven de rode lichten;
- de witte lichten ontsteken.

3.3. Weginfrastructuur



De Rue de la Fournette en de Rue de Tournai leiden naar de overweg.

Overweg 11 ligt buiten een bebouwde kom, in een landelijke omgeving.

De toegelaten maximumsnelheid op die plaats is 90 km/u.

De gevaarsborden A41 die de overweg met slagbomen aangeven, staan in de Rue de la Fournette en in de Rue de Tournai. De rode kleur van de rand van het bord A41 in de Rue de la Fournette is vervaagd.



Illustratie: algemene blik op het naderen van overweg 11 via de Rue de la Fournette, waarlangs gevaarsbord A41 staat op een afstand van ongeveer 150 meter van de overweg (zichtbaar op de achtergrond van de foto, net zoals de elektrische installaties van de spoorlijn)

De auto kwam uit de Rue de la Fournette en reed richting de Rue de Tournai. Op de laatste 50 meter vóór de aankomst bij de overweg stond de zon recht voor de weggebruiker.



Illustratie: foto van het naderen van de overweg onder omstandigheden die vergelijkbaar zijn met die op de dag van het ongeval (tijdstip, weer, stand van de zon). Op deze reconstructiefoto is overweg 11 open.



De foto hiernaast is genomen onder omstandigheden die vergelijkbaar zijn met die op de dag van het ongeval (tijdstip, weer, stand van de zon), vanuit een auto die stilstond voor gesloten overweg 11.

4. Betrokken trein

NMBS-trein E3227 rijdt van Ath (06.29 uur) naar Kortrijk (07.22 uur).

Deze bestaat uit zes rijtuigen van het type M7.

5. Schade en impact

5.1. Lichamelijke letsels

Het slachtoffer is overleden.

5.2. Materiële schade

Er is zichtbare schade vastgesteld aan M7-rijtuig 75020 (aan de kop van trein E3227), aan de volgende onderdelen:

- Automatische koppeling
- Spoorstaafruimer
- Claxon
- Onderste spoiler
- Opstaptrede frontzijde (L + R)
- Wielflenssmeerinrichting
- Volledige frontbekleding

Wat de infrastructuur betreft, diende er als gevolg van het ongeval het volgende te gebeuren:

- de herbevestiging van het baken, dat weliswaar beschadigd is maar nog in werkende staat verkeert;
- de terugplaatsing van de assenteller.

Wat de overweginstallaties betreft, diende er als gevolg van het ongeval het volgende te gebeuren:

- de vervanging van de slagboom van de overweg;
- de vervanging van de referentiepaal van de overweg (gelegen op 50 meter van de overweg).

5.3. Impact op het treinverkeer

Type trein	Afgeschaft	Vertraagd (minuten)
Reizigerstreinen	37	1 (3)
Goederentreinen	-	-
Internationale treinen	-	1 (1)

6. Besluit

Bij de inspectie na het ongeval werd de goede werking van de installaties van overweg 11 van lijn 75A (belsignaal, rode lichten, slagbomen) door de ploegen van Infrabel, in aanwezigheid van de politie, bevestigd.

Bij zijn onderzoek ter plaatse daags na het ongeval kon de onderzoeker van het Onderzoeksorgaan de aanwezigheid vaststellen van het gevaarsbord A41 ter aankondiging van de aanwezigheid van de overweg ongeveer 150 meter verderop, en dit zowel in de Rue de la Fournette als in de Rue de Tournai. De rode kleur van de rand van het bord in de Rue de la Fournette is echter bijna volledig verdwenen.

Een overweg is een kwetsbaar punt van het wegennet. De aankomst van een trein leidt tot een onderbreking van het verkeer, wat weggebruikers kan verrassen.

Een overweg wordt aangegeven door een bord A41 of A43: in de Wegcode zijn de gevaarsborden te herkennen aan hun driehoekige vorm met een witte achtergrond en een rode rand. Ze wijzen op een risico of een situatie waarvoor bijzondere waakzaamheid vereist is.

In geval van verblinding door de zon is de bestuurder overeenkomstig artikel 10.1 van de Wegcode verplicht zijn snelheid en rijgedrag aan te passen aan de zichtomstandigheden. Bij verminderd zicht moet men vertragen of zelfs stoppen als de veiligheid niet kan worden verzekerd.

7. Belangrijke aandachtspunten

- Strikt handhaven van alle actieve dan wel passieve signalisatie nabij elke overweg.
- Hanteren van een voorzichtige en proactieve aanpak, door zich klaar te houden om indien nodig te stoppen.
- Treffen van maatregelen ter voorkoming van verblinding, door met name voor een goed zicht te zorgen (schone voorruit, passend gebruik van de zonnekleppen, extra oplettendheid bij laagstaande zon of verblindende koplampen).

Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor

www.oois.be

