

Veiligheidskennisgeving

Aanrijding van een wegvoertuig op een overweg
Elsegem - 19/06/2026

TABEL VAN DE VERSIES VAN HET VERSLAG

Nummer van de versie	Voorwerp van de herziening	Datum
1.0	Eerste versie	15/07/2026
1.1	Herformulering van het besluit om het algemene veiligheidsrisico bij vergelijkbare wegomgevingen te verduidelijken.	27/07/2026

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 Nederlandstalige versie.

1. De feiten

Op 19 juni 2026 omstreeks 17.06 uur rijdt een NMBS-reizigerstrein van Schaarbeek naar Kortrijk op spoorlijn 89. De trein nadert overweg 96, gelegen in Elsegem.

Ter hoogte van de overweg bevindt zich een wegvoertuig op het spoor. De treinbestuurder merkt het voertuig op en zet een noodremming in. De beschikbare remweg is onvoldoende om een aanrijding te vermijden.

De trein komt na de aanrijding 100 meter voorbij de overweg tot stilstand.

2. Omstandigheden van het incident

2.1. Geografische situatie

Locatie: Broekstraat te Elsegem (deelgemeente van Wortegem-Petegem, Oost-Vlaanderen)

2.2. Weersomstandigheden

Op het moment van het ongeval is het droog en bedraagt de zichtbaarheid meer dan 200 meter.



3. Betrokken infrastructuur

3.1. Spoorweginfrastructuur

Het ongeval vindt plaats op spoorlijn 89, spoor A. De refertesnelheid bedraagt 120 km/u.

3.2. Weginfrastructuur



Illustratie: Luchtbeeld van overweg 96. De Broekstraat kruist de spoorlijn. De Kwadenbult loopt langs de noordzijde van de spoorlijn, met een westelijke, een oostelijke en een doodlopende tak. (Bron: Google Maps)

De Broekstraat kruist spoorlijn 89. De Broekstraat helt op naar de overweg vanuit zuidelijke richting. Voor weggebruikers die vanuit de Broekstraat de overweg oversteken, bevindt de aansluiting met de Kwadenbult zich onmiddellijk na het verlaten van de overweg.



Illustratie: zicht vanuit de Broekstraat richting overweg 96. De weg loopt op naar de overweg. Het verkeersbord B17 kondigt een kruispunt aan waar voorrang van rechts geldt.



Illustratie: zicht vanuit de Kwadenbult ter hoogte van overweg 96. Links sluit de Broekstraat aan. Rechtdoor loopt de Kwadenbult dood. Rechts loopt de Kwadenbult verder.

3.3. Overweg

Overweg 96 is een openbare overweg met automatische actieve signalisatie met halve slagbomen.

De overweg wordt aangekondigd met gevaarsborden A41 in drie van de vier aanrijdende straten; in de doodlopende straat staat dit bord niet.

4. Betrokken trein

De NMBS-reizigerstrein E5137 rijdt van Schaarbeek naar Kortrijk. De trein bestaat uit zes gekoppelde motorrijtuigen van het type M7. Aan boord bevinden zich 75 reizigers.

5. Schade en impact

5.1. Lichamelijke letsels

Bij het ongeval komt de bestuurder van het wegvoertuig om het leven.

5.2. Materiële schade

In de spoorweginfrastructuur raakt een wissel beschadigd.

Trein E5137 wordt na schouwing ritvaardig verklaard.

5.3. Impact op het treinverkeer

Het treinverkeer blijft in beide richtingen onderbroken tot 20 juni 2026 om 01.17 uur. Dit leidt tot de volgende operationele impact:

Type trein	Afgeschaft	Vertraagd (minuten)
Reizigerstreinen	39	74 (709)
Goederentreinen	-	-
Internationale treinen	-	5 (32)

6. Besluit

Bij de inspectie na het ongeval bevestigden de ploegen van Infrabel de goede werking van de overweg.

Bij onderzoek ter plaatse stelde de onderzoeker van het Onderzoeksorgaan vast dat op elke kruisende weg (behalve de doodlopende straat) een gevaarsbord A41 aanwezig was om de overweg met slagbomen aan te kondigen.

De beschikbare informatie laat niet toe om met zekerheid te bepalen waarom het wegvoertuig zich op de overweg bevond op het ogenblik dat de trein naderde.

Het Onderzoeksorgaan stelt evenwel vast dat de verkeerssituatie in de onmiddellijke omgeving van de overweg complex is.

De combinatie van een overweg, een stijgende aanrijroute, een nabijgelegen kruispunt met voorrangsplicht en beperkte zichtbaarheid vormt een risicofactor voor de verkeersveiligheid.

Deze verkeerssituatie vergt een verhoogde waakzaamheid van weggebruikers die gelijktijdig rekening moeten houden met verschillende verkeerssituaties: de overweg, de overwegsignalisatie, het overige wegverkeer, de voorrangsregels en eventuele verkeersopstoppen vlak voorbij de overweg.

In geval van verkeersopstoppen of een verkeerde inschatting van de verkeerssituatie bestaat het risico dat de overweg niet volledig en tijdig kan worden vrijgemaakt, met als mogelijk gevolg een aanrijding met een trein.

7. Belangrijke aandachtspunten

- Rijd een overweg alleen op wanneer je zeker bent dat je die volledig kunt vrijmaken.
- Hou daarbij rekening met kruispunten, voorrangssituaties en mogelijk stilstaand verkeer vlak voorbij de overweg.
- Respecteer altijd de overwegsignalisatie. Rijd de overweg niet meer op zodra de rode lichten knipperen, het geluidssignaal werkt of de slagbomen sluiten.

Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor

www.oois.be

