



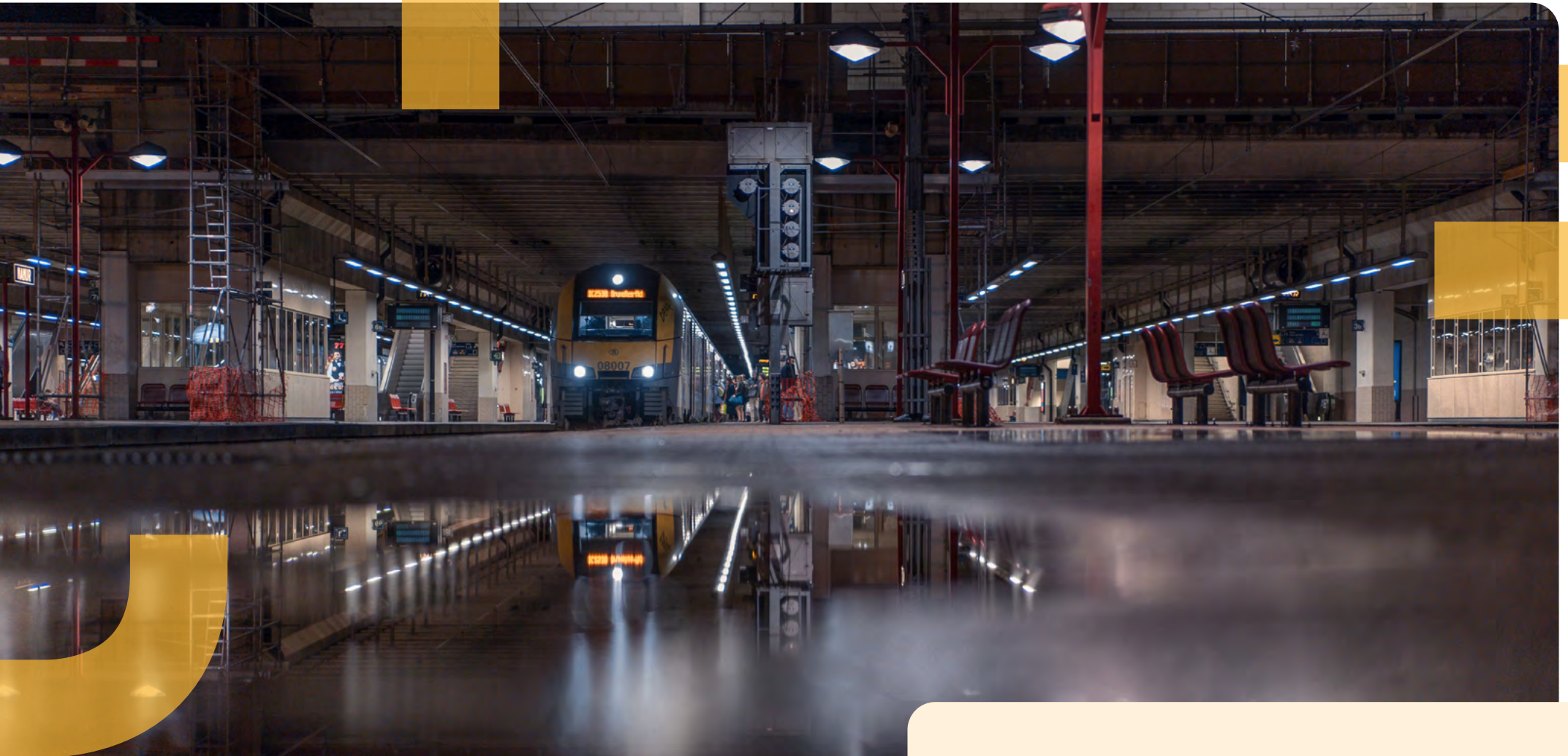
JAARVERSLAG 2025

van het Onderzoeksgeschiedenis
voor Ongevallen en Incidenten
op het Spoor

.be







VOORWOORD



VOORWOORD



Het jaar 2025 is een voortzetting van de kernopdracht die aan het Onderzoeks-
 orgaan voor Ongevallen en Incidenten
 op het Spoor (OOIS) is toevertrouwd:
 op onafhankelijke en objectieve wijze
 bijdragen aan de voortdurende verbetering
 van de veiligheid van het spoorwegsysteem
 in België.

In een context die wordt gekenmerkt door voortdurende veranderingen in de Europese en nationale regelgeving, maar ook door alsmaar complexere technische, organisatorische en menselijke uitdagingen, is ons optreden er in de eerste plaats op gericht lering te trekken uit de voorvallen die zich op het spoorwegnet hebben voorgedaan. De gevoerde onderzoeken hebben niet tot doel om aansprakelijkheden vast te stellen, maar om inzicht te krijgen in de onderliggende oorzaken van ongevallen en incidenten, zodat herhaling ervan kan worden voorkomen en de gevolgen ervan kunnen worden beperkt.

Het voorbije jaar werd gekenmerkt door een beperkt aantal geopende onderzoeken – twee in totaal – waarvan geen van beide onder de definitie van een

ernstig ongeval viel, maar ook door de afronding van vier onderzoeken. Twee studies die in 2024 van start zijn gegaan – over seinvoorbijrijdingen (SPAD) en ongevallen aan overwegen – bevinden zich momenteel in de redactiefase. Hierin wordt de situatie in België geanalyseerd en tegelijkertijd in een Europese context geplaatst. In deze studies zal de lering afkomstig uit de 38 vooronderzoeken die in 2025 zijn uitgevoerd, op indirecte wijze worden verwerkt.

Naast zijn onderzoeksopdrachten is het Onderzoeksorgaan zich blijven inzetten voor de ontwikkeling van vaardigheden en voor meer nationale en Europese samenwerking en kennisuitwisseling. De uitwisselingen met de betrokkenen uit de sector en met de andere Europese onderzoeksorganen vormen een essentiële hefboom om de werkwijzen te verbeteren en de benaderingen op het vlak van veiligheidsanalyse op elkaar af te stemmen.

De benutting en de uitbreiding van de databanken, waarin jaarlijks duizenden voorvallen worden geïnventariseerd, blijven eveneens een fundamenteel hulpmiddel bij het in kaart brengen van trends en subtiele signalen, waardoor preventieve maatregelen proactief kunnen worden georiënteerd.

Naast de verbreiding van zijn rapporten en aanbevelingen op zijn website werkt het Onderzoeksorgaan actief aan het vergroten van zijn zichtbaarheid en communicatie, met name via zijn aanwezigheid op *LinkedIn*. Via dit kanaal kan het zijn activiteiten delen, zijn initiatieven onder de aandacht brengen en bijdragen aan het promoten van een veiligheidscultuur gestoeld op collectief leren en voortdurende verbetering.

Kenmerkend voor het jaar 2025 was ook de verlenging van het mandaat van de hoofdonderzoeker na afloop van de selectieprocedure, en de invoering van nieuwe functieomschrijvingen en een nieuw evaluatie-instrument op federaal niveau.

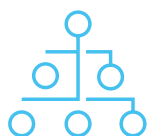
Ik wil alle medewerkers bedanken voor hun inzet, alsook alle partners uit de spoorwegsector voor hun medewerking. Vooruitgang op het vlak van veiligheid berust op een collectieve verantwoordelijkheid, die wij met toewijding en vastberadenheid zullen blijven opnemen.

Leslie Mathues
 HOOFDONDERZOEKER





HET ONDERZOEKSORGAAN



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 (NSA Rail Belgium) 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 (NSA Rail Belgium).

Overeenkomstig deze wet moet de museumspoorlijnuitbater 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.

8

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 Crucke, die bevoegd is voor de infrastructuurbeheerder INFRABEL en de Belgische spoorwegonderneming NMBS, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Veiligheidsinstantie...

Sedert 3 februari 2025, de datum van de eedaflegging van de Belgische federale regering, hangt het OO rechtstreeks af van Mevrouw Vanessa Matz, de minister van Modernisering van de Overheid, belast met Overheidsbedrijven, Ambtenarenzaken, het Gebouwenbeheer van de Staat, Digitalisering en Wetenschapsbeleid.

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 2025 telde het OO:

- Een hoofdonderzoeker;
- Een senior onderzoeker;
- Een onderzoeker;
- Twee junior onderzoekers;
- 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

Het OO en de Nationale Veiligheidsinstantie hebben 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:

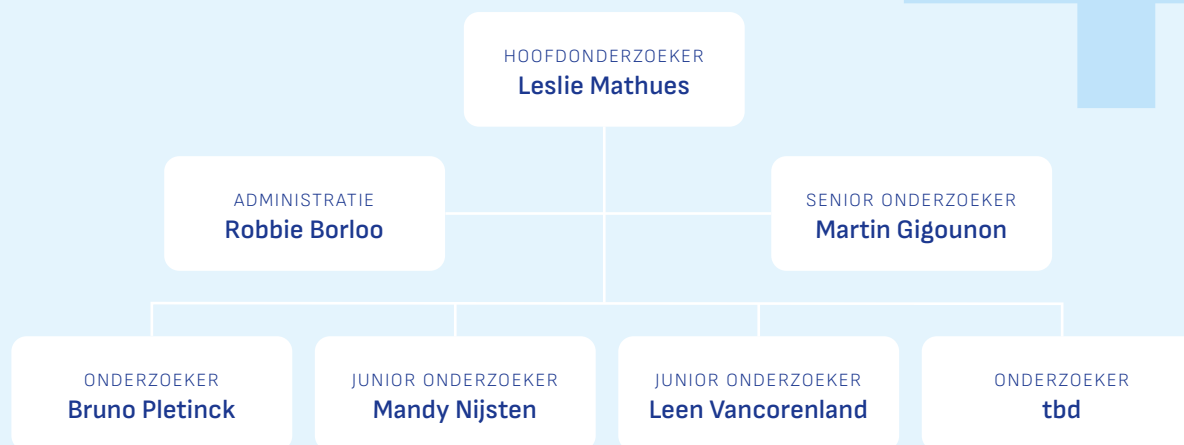
Het OO geeft NSA Rail Belgium (Nationale Veiligheidsinstantie) de toestemming om gegevens uit de databankbestanden te extraheren en te gebruiken als input voor eigen analyses om eigen boordtabellen te ontwikkelen in het kader van zijn risicogebaseerd toezicht.

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

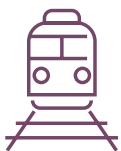
Huisvesting

Het OO is gehuisvest in Brussel, Vooruitgangstraat 56 (5^{de} 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 exploitatie-ongevallen 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 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.

13



De onderzoeken die in de loop van het jaar 2025 geopend en afgesloten werden, worden beknopt beschreven in de volgende hoofdstukken:

- › Geopende onderzoeken
- › Afgesloten onderzoeken

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 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



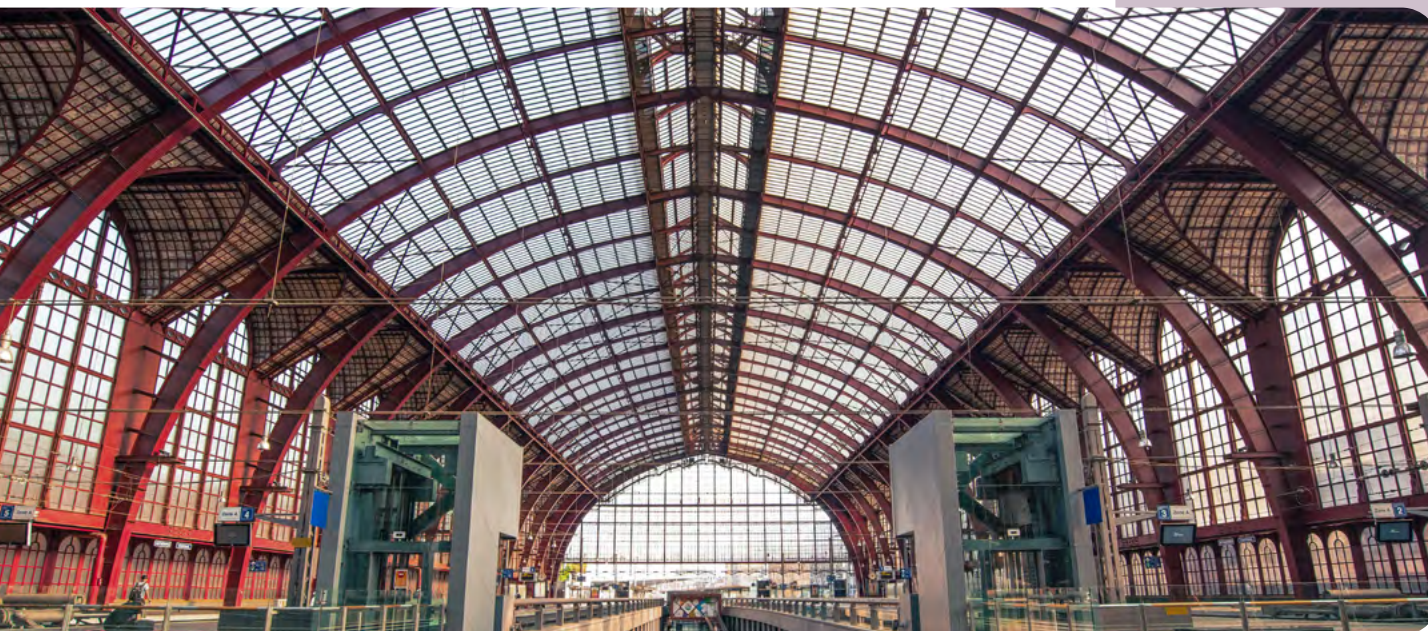
de gegevens die door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder worden ingevoerd.

De databank ligt niet vast, ze evolueert naargelang van de verworven ervaring, de referentievoorschriften 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.

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.**



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

www.rail-investigation.be/nl/de-onderzoeken



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.



16



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.

- **11 en 12 februari 2025** (hybride vergaderingen);
- **14 en 15 mei 2025** (hybride vergaderingen);
- **8 en 9 oktober 2025** (fysieke vergaderingen).

Peer Review

Peer Review is bedoeld om de doeltreffendheid en onafhankelijkheid van een onderzoeksgaan 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 5 en 6 november 2025 als panellid deelgenomen aan de *Peer Review* van het Britse onderzoeksgaan.

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.

Vijf 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

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 werkgroep streeft ernaar de verspreiding van kennis op het vlak van veiligheid uit te breiden tot buiten de onderzoeksorganen, om zo een groter aantal actoren te sensibiliseren en te mobiliseren. Deze ambitie vindt concreet zijn neerslag in de publicatie van een newsletter op de website van het ERA en in de voorbereiding van een internationale conferentie over veiligheid.



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 onderzoekorganen;
- Presentaties die als basis kunnen dienen voor de besprekingen over de onderzoeksresultaten, de ondervonden moeilijkheden en de geïmplementeerde procedures.

Het OO heeft niet deelgenomen aan de jaarlijkse uitwisselingsvergadering van de organen uit de Centraal-Europese groep, die in maart 2025 werd georganiseerd. Deze afwezigheid is te verklaren doordat het mandaat van de hoofdonderzoeker op 28 februari 2025 afliep. Op het moment dat de beslissing over deelname aan dit evenement moest worden genomen, was er nog geen nieuwe benoeming officieel bekendgemaakt.

3 // VEILIGHEIDSOVERLEG GEORGANISEERD DOOR NSA RAIL BELGIUM

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 NSA Rail Belgium op 16 mei en 5 december 2025.

4 // OPLEIDINGEN

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

Opleiding "Organisational Just Culture"

Alle onderzoekers van het OO volgden de opleiding "Organisational Just Culture" (januari en februari 2025) die door het ERA werd ontwikkeld en door personeelsleden van de Belgische Nationale Veiligheidsinstantie (NSA Rail Belgium) werd gegeven.

In hoogrisicosectoren zoals de spoorwegsector is een rechtvaardige organisatiecultuur van essentieel belang voor de veiligheid en het welzijn van de werknemers. Daarom heeft het ERA de opleiding "Organisational Just Culture" (=rechtvaardige organisatiecultuur) ontwikkeld, die bedoeld is om ondernemingen te helpen een bedrijfscultuur uit te bouwen die gestoeld is op vertrouwen, transparantie en rechtvaardigheid. Een van de doelstellingen van de opleiding is om ondernemingen te leren hun bestaande organisatorische activiteiten te oriënteren naar een cultuur van leren waarin incidenten op een billijke manier worden behandeld en vanuit een systemisch perspectief worden geanalyseerd.



Observatierit in een goederentrein

Twee van onze onderzoekers hebben de gelegenheid gehad om mee te rijden aan boord van een goederentrein van DB Cargo Belgium vanuit Antwerpen-Noord naar Aken en terug (26 maart 2025).

Deze ritten voerden hen door grote stations en bundels, alsook over een landsgrens.

Dankzij deze waardevolle en leerrijke ervaring hebben we volgende zaken geleerd en waargenomen:

- Het werk van de treinbestuurder in zijn stuurpost;
- De interactie tussen de treinbestuurder en de signalisatie;
- De werking van en het wisselen tussen verschillende systemen zoals: TBL1+, ETCS 1, ETCS 2 en PZB;
- De uitdaging van de drie taalzones (Nederlands, Frans en Duits), waarbij de treinbestuurder in zijn communicatie met de seinposten van de ene taal naar de andere moest overschakelen;
- Hoe goederenwagons worden gerangeerd, gekoppeld en afgeleverd.



Observatierit "Ecodriving"

Twee van onze onderzoekers reisden mee met een goederentrein van Lineas vanuit Genk naar Châtelet en terug. Het traject werd uitgevoerd volgens het principe van *ecodriving* (18 juni 2025).

Door deze waardevolle en leerrijke ervaring konden wij de impact van *ecodriving* in de praktijk van het goederenvervoer op het spoor van dichtbij meemaken.

Wat zijn de principes van *ecodriving*?

- Anticiperen om minder te remmen;
- Gemiddelde snelheid aanpassen voor meer groene seinen op je traject;
- Rijpad respecteren en op tijd rijden;
- Rekening houden met het profiel van de lijn (stijgingen, dalingen).

Dit zorgt voor een verschil in veiligheid en vlotheden van het treinverkeer wat leidt tot meer rust bij de treinbestuurder.



Opleiding “*Tripod Beta*”

De ploeg van het OO volgde deze opleiding die door Geniozz werd gegeven (11 & 12 juni 2025).

Deze zeer interactieve en praktijkgerichte cursus behandelt de kennis, de vaardigheden, de tools en de geestesgesteldheid die nodig zijn om deel te nemen aan een *Tripod Beta*-onderzoek naar een incident. De nadruk ligt op het inzicht in de analysemethode *Tripod Beta* en de toepassing ervan in een professionele omgeving.



Opleiding “*Derailment Investigation*”

De ploeg van het OO volgde deze opleiding die door Neway Training Solutions werd gegeven (24 & 25 november 2025).

Deze cursus heeft tot doel de deelnemers een grondige kennis bij te brengen van de soorten ontsporingen en de oorzaken ervan, de belangrijkste categorieën daarvan en de methodologie voor de analyse van de primaire en secundaire oorzaken.

De deelnemers verwerven tevens een algemeen inzicht in de onderzoeksprocedures bij ontsporingen, zowel voor het hoofdspoor als voor de wissels en de overwegen, en leren technieken voor het verzamelen van bewijsmateriaal en het opstellen van rapporten.



Opleiding FOSO

In het kader van de versterking van de vaardigheden op het vlak van veiligheidsonderzoeken en op initiatief van het onderzoeksorgaan voor de scheepvaart werd er een intermodale opleiding georganiseerd ten behoeve van meerdere onderzoeksdiensten uit de sectoren spoor, scheepvaart en luchtvaart.

Twee onderzoekers van onze dienst Spoor hebben aan bepaalde modules van deze opleiding deelgenomen. Deze modules hadden met opzet een algemene insteek, om multimodale onderzoeksorganen aan te spreken en om transversale thema's te behandelen die op verschillende operationele contexten van toepassing zijn.

5 // SEMINARIES

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

16 OKTOBER 2025

Het doel van het symposium “Safety Rocks” is om samen met de aannemers constructief te werken aan de veiligheid op de werven, en dit op verschillende vlakken, zoals bijna ongeval-meldingen, pre-jobbriefings en *Last Minute Risk Analyses*. “Safety Rocks” is een jaarlijks symposium, maar er zijn ook veel tussentijdse contacten met (onder-)aannemers.



“13th ERA Budapest Workshop (online)” georganiseerd door het ERA

16 OKTOBER 2025

Het ERA en de Hongaarse spoorwegautoriteit hebben dit evenement georganiseerd om te onderzoeken hoe het vierde spoorwegpakket bijdraagt tot de verdere uitbouw van veiligere en meer interoperabele spoorwegnetwerken.

Het thema van de workshop was: “De veiligheid en interoperabiliteit van het spoorvervoer verbeteren dankzij het vierde spoorwegpakket”.



6 // STUDIES

In 2024 werden er twee studies opgestart die zich momenteel in de redactiefase bevinden. Hierin wordt de situatie in België geanalyseerd en tegelijkertijd in een Europese context geplaatst. Deze studies belichten ook de initiatieven die de verschillende actoren hebben genomen ter verbetering van de spoorwegveiligheid, in het bijzonder met betrekking tot de seinvoorbijrijdingen (SPAD) en de overwegen. In dit verband werden op indirecte wijze ook de bevindingen van de 38 vooronderzoeken die in 2025 zijn uitgevoerd in de studies verwerkt.



Voorlopers en seinvoorbijrijdingen

Een voorloper is elk voorval dat een risico aan het licht brengt: het gaat om een voorval, een storing, een handeling of een toestand die voorkomt in de oorzakelijke keten van een ongeval en die wijst op een potentieel ongevalsrisico, zelfs als het geen ernstige gevolgen heeft gehad.

Op Europees niveau werden er verschillende soorten voorlopers in kaart gebracht, zoals wiel- of asbreuken van rollend materieel in bedrijf, storingen in de seinrichting, spoorstaafbreuken, spoorvervormingen of nog, seinvoorbijrijdingen.

Er is sprake van een seinvoorbijrijding wanneer een trein zijn toegestane rijbeweging overschrijdt (gesloten sein, einde van de rijtoestemming, STOP-bord...). Volgens gegevens van het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) maken deze voorvallen meer dan de helft van de gemonitorde veiligheidsindicatoren uit.

De studie heeft tot doel meer inzicht te krijgen in deze situaties, met name in de rol die menselijke en organisatorische factoren daarin spelen.

Overwegen

België beschikt over een dicht spoorwegnet, dat wordt gekenmerkt door een groot aantal overwegen, een erfenis van de ontwikkeling van de ruimtelijke ordening. Ondanks de technologische vooruitgang van de afgelopen jaren blijven deze kruispunten een belangrijke bron van risico's.

Gemiddeld wordt er nog steeds één ongeval per week geregistreerd, met ongeveer één overlijden per maand. De gevolgen zijn vaak ernstig, zowel voor de weggebruikers als voor het spoorverkeer, met aanzienlijke verliezen aan mensenlevens en significante materiële schade.

Bovendien hebben deze incidenten dagelijks gevolgen voor de stiptheid van de treinen: in 2024 zorgden ze op het Belgische spoorwegnet voor gemiddeld meer dan twee uur en twintig minuten vertraging per dag.



24

DE ONDERZOEKEN



DE ONDERZOEKEN

1 // ONDERZOEKSPROCES

Het proces is onderverdeeld in vijf 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 Onderzoeksorgaan (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 van 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 onderzoeksdaden 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.

In 2025 heeft het OO 38 vooronderzoeken uitgevoerd. Dit type onderzoek heeft tot doel de rechtstreekse omstandigheden te analyseren, de mogelijke ernst te evalueren en na te gaan of de gemelde voorvallen zich mogelijk herhaaldelijk voordeden. Het (interne) rapport dat tijdens dit vooronderzoek is opgesteld, vormt een centraal onderdeel van de besluitvormingsprocedure voor het openen van een onderzoek.

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.

—

¹ Artikel 19 (1) van de richtlijn 2004/49

ONGEVAL / INCIDENT LEVEL 1: ERNSTIG¹

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 2025



GEOPENDE ONDERZOEKEN IN 2025

Twee onderzoeken werden geopend in 2025: van deze twee onderzoeken beantwoordt geen enkel ongeval aan de definitie van ernstig ongeval.

Bij opening van een onderzoek publiceert het Onderzoeksgeslacht 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

Verrebroek: aanrijding van een vrachtwagen door een goederentrein

Feiten momenteel beschikbaar

Op dinsdag 29 juli 2025, omstreeks 19.33 uur rijdt goederentrein Z60225 een vrachtwagen aan ter hoogte van overweg 1321 op de Schoorhavenweg te Verrebroek in de haven van Antwerpen. Door de impact ontspoord de goederentrein en komt deze meters verder tot stilstand. De schade aan de spoorweginfrastructuur en het rollend materieel is groot.



ALGEMEEN INFORMATIEBULLETIN

https://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquête_id=5769

ANDER ONGEVAL: LEVEL 3

Antwerpen-Noord "Witte Molen": kop aan kop tussen twee goederentreinen

Feiten momenteel beschikbaar

Op maandag 13 oktober 2025, omstreeks 11.35 uur, wordt er voorzien spoor 763 te sperren om trein Z70584 er naartoe te sturen.

Omstreeks 12.15 uur, meldt de bestuurder van trein Z32235 telefonisch dat zijn trein zich op spoor 768 aan de voet van sein PL-0.9 bevindt. Het sein staat open en de reisweg van trein Z32235 naar spoor 763 is aangelegd.

Om 12.27 uur merken de bestuurders van de twee treinen op dat ze op hetzelfde spoor 763 naar elkaar toe aan het rijden zijn en ze ondernemen actie. Na de remming bevinden hun treinen zich op 200 meter van elkaar. De bestuurder van trein Z70584, die aan de voet van sein LLX-0.9 stilstaat, telefoneert om de abnormale situatie te melden.

ALGEMEEN INFORMATIEBULLETIN

https://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquête_id=5933





31

AFGESLOTEN ONDERZOEKEN IN 2025



AFGESLOTEN ONDERZOEKEN IN 2025

Vier onderzoeken werden afgesloten in 2025:
 Belsele, Schaarbeek, Mechelen en Bleret.

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.





VERSLAG EN SAMENVATTING

https://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete_id=5215

SIGNIFICANT ONGEVAL: LEVEL 2

Belsele: botsing tussen een lege reizigerstrein en een spoorwegkraan

BESCHRIJVING VAN DE GEBEURTENIS

Op lijn 59 (L59) zijn ter hoogte van overweg 35 (OW35) in de nacht van dinsdag 12 maart op woensdag 13 maart 2024 railvernieuwingswerken gepland. Deze werkzaamheden worden ter hoogte van OW35 door twee spoorwegkranen uitgevoerd vanaf spoor B. Om op deze locatie te geraken volgt één van de twee spoorwegkranen op dinsdagavond 12 maart de fietssnelweg F4 die langs spoor A van L59 loopt.

Omstreeks 23.20 uur verzakt de spoorwegkraan, ter hoogte van KP 27.662 van L59, en komt hierbij in het vrijruimteprofiel terecht van spoor A van L59.

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 van OW38 tot stilstand. Het tweede ontspoorde rijtuig bevindt zich in het tussenspoor op enkele tientallen centimeters van het vrijruimteprofiel van spoor B van L59.

Tegelfdertijd 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 rijdt trein E1822 op enkele tientallen centimeters naast het tweede rijtuig van trein EM2772.

OORZAKELIJKE FACTOR

De directe oorzaak van de aanrijding van de spoorwegkraan door de trein is het wegschuiven van de spoorwegkraan in het vrijruimteprofiel van het spoor, als gevolg van het wegzakken van de ondergrond van de fietssnelweg waarop de spoorwegkraan reed.

Door deze impact ontspoord de lege reizigerstrein.

BIJDRAGENDE FACTOR NR.1

Een bijdragende factor is het verplaatsen van de spoorwegkraan vóór de *pre-job briefing* en vóór de toelating van de infrastructuurbeheerder om de werkzaamheden te mogen aanvangen.

De bestuurder van de spoorwegkraan arriveert aan OW35 vóór de geplande buitendienststelling. Hij merkt dat zijn kraan niet aan de kant van spoor B staat en besluit deze te verplaatsen vóór de officiële werktijd (de stopzetting van het treinverkeer), zonder de werfleider hiervan op de hoogte te stellen.

BIJDRAGENDE FACTOR NR.2

Een bijdragende factor is de beperkte doorgang en de stabiliteit van de ondergrond op de fietssnelweg.

De bestuurder van de spoorwegkraan kiest voor de fietssnelweg F4, die naast lijn 59 loopt, als route naar



OW38 om zo naar de andere kant van OW35 te geraken. Aanvankelijk is de betonnen fietssnelweg voldoende breed voor de spoorwegkraan. Verderop versmalt echter de fietssnelweg en bijkomend beperkt een overhangende haagbegroeiing de doorgang. Bij het passeren van de versmalling komt de spoorwegkraan met de rechterwielen in de berm terecht. Door de regenachtige weersomstandigheden is de ondergrond drassig en onvoldoende stabiel om het zware gewicht te dragen, waardoor de kraan wegzakt in het vrijruimteprofiel van spoor A. Kort daarna rijdt de lege reizigerstrein EM2772 de kraan aan.

BIJDRAGENDE FACTOR NR.3

Een bijdragende factor is dat na het wegzakken van de spoorwegkraan op de sporen *Central Dispatching* niet onmiddellijk wordt verwittigd.

Hoewel de kraanbestuurders het telefoonnummer van de *Central Dispatching* in hun GSM hebben, beschikken ze (in tegenstelling tot treinbestuurders) in de cabine van de spoorwegkraan niet over een alarmknop waarmee zij rechtstreeks *Central Dispatching* kunnen bereiken. Zij moeten de GSM nemen en het desbetreffende telefoonnummer intoetsen.

Omdat de gebeurtenis zich zo snel voltrekt, heeft de kraanbestuurder de tijd niet gehad om *Central Dispatching* te contacteren, met als gevolg dat de implementatie van veiligheidsmaatregelen door de infrastructuurbeheerder vertraging oploopt.

Infrastructuurbeheerder Infrabel geeft intussen advies aan aannemers om de sticker 1711 aan te brengen op een goed zichtbare plaats in spoorwegkranen.

SYSTEEMFACTOR

De systeemfactor is het onvoldoende risicobewustzijn van het 'vroegtijdig starten van de werkzaamheden' en 'voorbereiden van het werk', wat door werknemers verschillend kan worden geïnterpreteerd.

Vóór aanvang van elke prestatie is zowel een *pre-job briefing* als de toelating van de infrastructuurbeheerder vereist. De duiding van de werkzaamheden en de

toelating zijn een essentiële voorwaarde om de veiligheid op en rond het spoor te garanderen.

Hoewel het management van de verschillende betrokken ondernemingen overtuigd is van het belang van het naleven van plannings- en veiligheidsmaatregelen, is het van essentieel belang dat zij een toezicht/monitoring hierop houden.

AANBEVELING

Het OO beveelt de DVIS aan om erop toe te zien dat Infrabel controleert of haar onderaannemers hun personeel bewust hebben gemaakt van de risico's en het verbod om vóór de werkuren werkzaamheden voor te bereiden en te starten op spoorwegwerven.

BIJKOMENDE VASTSTELLING

Fietssnelweg F4 kan gebruikt worden door landbouwvoertuigen. Bij een smalle fietssnelweg en onstabiele ondergrond kunnen dergelijke landbouwvoertuigen risico lopen om weg te zakken en richting de naastgelegen spoorlijn te schuiven of kantelen.

ANDER ONGEVAL: LEVEL 3

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

BESCHRIJVING VAN DE GEBEURTENIS

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

Even na 11.10 uur vertrekt rangeerlocomotief HLD 7755 van spoor 720 van bundel G in Schaarbeek naar spoor 727 van bundel R in Schaarbeek, om daar te koppelen met de lege, geparkeerde reizigerstrein ER415. De gekoppelde ER415 moet vervolgens door een andere treinbestuurder met een opduwbeweging naar de carwash gebracht worden.

Omstreeks 11.12 uur botst de bestuurder van rangeerlocomotief HLD 7755 tijdens de rangering tegen de kop van ER415 op spoor 727. Hierdoor raken twee Eerste Assistenten Operaties en een treinbestuurder gewond.

OORZAKELIJKE FACTOR

De directe oorzaak van het ongeval is dat de losse locomotief niet tijdig kon remmen om de botsing met de lege, geparkeerde reizigerstrein te voorkomen.



VERSLAG EN SAMENVATTING

https://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete_id=5294

BIJDRAGENDE FACTOR NR.1

Een bijdragende factor is het beperkte zicht op de sporen in een bundel vanuit locomotieven type 77 in de rijrichting met de lange neus vooraan.

Het beperkte zicht werd bevestigd tijdens een reconstructie.

BIJDRAGENDE FACTOR NR.2

Een bijdragende factor is het ontbreken van volledig uitgewerkte en gestandaardiseerde procedures voor het bevelen van rangeerbewegingen, zowel mondeling als via de radio.

De bestaande procedures voor het bevelen van rangeerbewegingen zijn onvolledig. Zo is er geen vereiste om expliciet te vermelden of een spoor vrij of bezet is.

Daarnaast ontbreekt een gestandaardiseerde procedure voor het mondeling bevelen van rangeerbewegingen zonder radio, in tegenstelling tot het communiceren van rangeerbewegingen via radio. Hierdoor is er ruimte voor interpretatie en kunnen misverstanden ontstaan over de rangeerbeweging.

De huidige analyse van de spoorwegonderneming houdt onvoldoende rekening met de noodzaak om expliciet de status van het spoor te vermelden bij het bevelen van een rangeerbeweging en met de specifieke risico's verbonden aan het ongestructureerd mondeling bevelen van rangeerbewegingen.

AANBEVELING

Het OO beveelt de DVIS aan om erop toe te zien dat de door de NMBS geplande studie over het standaardiseren van de communicatie voor het uitvoeren van een rangering gebaseerd is op een grondige risicoanalyse, waarbij rekening wordt gehouden met zowel de inhoud als de wijze van communicatie om de risico's op verschillen in begrip en interpretatie te beperken.

SYSTEEMFACTOR N°1

Een systeemfactor is dat de controle en/of audit op de communicatie van rangeerbewegingen onvoldoende is om de tekortkomingen te identificeren.

Het is onopgemerkt gebleven of er is niet naar gehandeld dat het benoemen van de status van het spoor bij het bevelen van rangeerbewegingen via de radio niet verplicht is, waardoor dit ook niet altijd gebeurt. Daarnaast is het niet opgemerkt dat het mondeling bevelen van rangeerbewegingen standaardisatie mist en ruimte laat voor het gebruik van lokaal gehanteerde maar niet officieel vastgelegde termen.

AANBEVELING

Het OO beveelt de DVIS aan om erop toe te zien dat de grondige evaluatie van rangeeractiviteiten, met inbegrip van de communicatie, deel uitmaakt van de controles en/of audits van de spoorwegonderneming, om de risico's van verschillende tekortkomingen en afwijkingen te identificeren en aan te pakken.

SYSTEEMFACTOR N°2

Een systeemfactor is dat het gevaar van een botsing als gevolg van beperkte zichtbaarheid bij locomotieven die in de rijrichting met een lange neus vooraan worden bestuurd, onvoldoende werd geïdentificeerd.

De bestaande regelgeving met betrekking tot rijden op zicht bepaalt dat de beweging moet worden uitgevoerd aan een snelheid waarbij de bestuurder met zekerheid kan stoppen voor elke zichtbare hinder. Dit laat echter ruimte voor interpretatie in situaties waarin het zicht sterk beperkt is. Bij locomotieven zoals de rangeerlocomotief HLD 7755, die in de rijrichting met de lange neus vooraan een beperkt zicht op het spoor bieden, is hinder pas zeer laat of zelfs niet zichtbaar. Het lijkt dat de analyse van de spoorwegonderneming hier onvoldoende rekening mee heeft gehouden: voor dergelijke gevallen bestaat geen aanvullende regelgeving of richtlijn die bijvoorbeeld een aangepaste maximumsnelheid of specifieke instructies voorschrijft.

AANBEVELING

Het OO beveelt de DVIS aan om erop toe te zien dat de NMBS een studie uitvoert om na te gaan op welke wijze de veiligheid van een rangeerbeweging met locomotieven type 77 in de rijrichting met de lange neus vooraan verbeterd kan worden in functie van de structureel beperkte zichtbaarheid.



ANDER INCIDENT: LEVEL 3

Mechelen: ontsnapping van een reizigerstrein

BESCHRIJVING VAN DE GEBEURTENIS

Op vrijdag 24 mei 2024 om 09.09 uur komt de reizigers-trein E34581 met vijf minuten vertraging aan op perron 5 in het station van Mechelen. Deze trein is samengesteld uit twee motorrijtuigen die onvoorzien ontkoppeld moeten worden in de twee reizigerstreinen E3480 en E3481.

Omstreeks 09.13 uur ontsnapt vanaf perron 5 tijdens dit ontkoppelingsmanoeuvre het motorrijtuig MR902 zonder personeel van de spoorwegonderneming aan boord. Het ontsnapte motorrijtuig, met zo'n 30 reizigers aan boord, rijdt op spoor B van lijn 53 een wissel open. Nadat een treinreiziger het noodsein bedient, komt het ontsnapte motorrijtuig tot stilstand.

Op minder dan één kilometer bevindt zich goederentrein E485142 op hetzelfde spoor. De treinbestuurder ontvangt van *Central Dispatch* een noodoproep via de GSM-R om een noodremming uit te voeren en onmiddellijk de stuurpost te verlaten.



VERSLAG EN SAMENVATTING

https://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete_id=5267

OORZAKELIJKE FACTOR

De directe oorzaak van de ontsnapping is dat het motorrijtuig tijdens de ontkoppeling niet geremd is op het afhellend spoor.

BIJDRAGENDE FACTOR NR.1

Een bijdragende factor is dat de uitgevoerde handelingen afwijken van de voorgeschreven procedures.

Door problemen met de bovenleiding in Brussel-Schuman is het treinverkeer verstoord en worden wijzigingen in de treindienst doorgevoerd. Dergelijke onverwachte wijzigingen kunnen tot tijdsdruk leiden bij treinbestuurders.

Door een fout in de bekabeling licht de koppelingslamp niet op. De ontkoppelingslamp functioneerde correct, maar trok onvoldoende de aandacht van de treinbestuurder.

Na een mislukte ontkoppeling wordt de procedure voor de uitvoering van een tweede ontkoppelingspoging niet toegepast.

Nadat de eerste ontkoppelingspoging mislukt, deactiveert de treinbestuurder de stuurcabine. Deze handeling is niet voorzien in de ontkoppelingsprocedure in het HLT. In normale omstandigheden daalt hierdoor de luchtdruk in de leiding van de automatische rem (LAR) en komt het rijtuig geremd te staan. Echter, door een bekabelingsfout in MR902 gebeurt dit niet. De druk in de leiding van de automatische rem (LAR) blijft op 5 bar en de remmen blijven gelost.

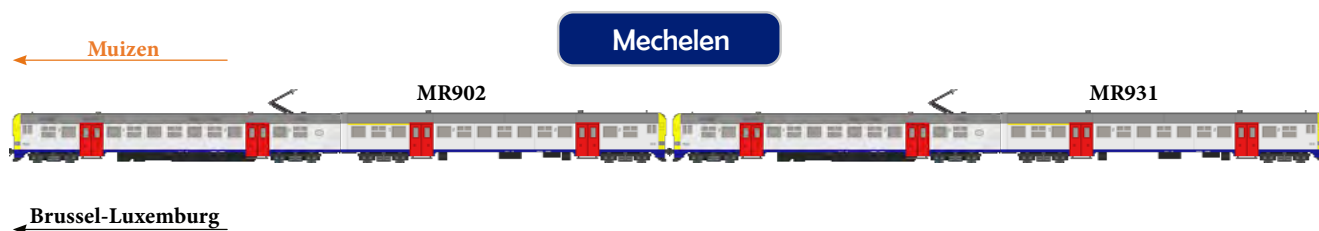
De treinbestuurder die de ontkoppeling uitvoert, stelt zijn GSM-R-radio niet in dienst en kan daardoor op het moment van de ontsnapping geen alarm versturen via de GSM-R. Ook zijn dienst-gsm wordt niet gebruikt, wat leidt tot vertraging bij de initiële alarmering. Het alarm wordt geslagen door de tweede treinbestuurder op het perron, met zijn dienst-gsm, waarna *Central Dispatch* een alarmoproep via de GSM-R uitstuurt.

BIJDRAGENDE FACTOR NR.2

Een bijdragende factor is dat als gevolg van bekabelingsfouten het motorrijtuig een afwijkende werking heeft.

Door een fout in de bekabeling wordt de leiding van de automatische rem (LAR) niet geledigd bij het deactiveren van de stuurcabine, waardoor de remmen van het motorrijtuig niet worden geactiveerd. Deze afwijking blijft onopgemerkt.

Daarnaast werkt de koppelingslamp niet door een bekabelingsfout, waardoor er geen visuele bevestiging is dat beide motorrijtuigen nog steeds gekoppeld zijn. Verder is er geen visuele waarneming van de ontkoppelingslamp door de treinbestuurder over het slagen van de ontkoppeling. De ontkoppeling wordt verder gezet zonder visuele bevestiging dat de ontkoppelingslamp brandt.



SYSTEEMFACTOR N°1

Een systeemfactor is dat de risico's verbonden aan de wijziging van de dienstregeling onvoldoende zijn beheerd in het kader van de ontkoppelingsprocedure. De wijziging in de dienstregeling is niet vooraf gepland en wordt niet geëvalueerd op potentiële risico's. Hierdoor komen de treinbestuurders in een situatie terecht waarin ze handelingen moeten uitvoeren die niet procedureel waren beschreven: de ontkoppeling wordt uitgevoerd door een andere treinbestuurder, vanuit een andere stuurcabine en nadien dient het motorrijtuig te vertrekken in een andere rijrichting dan beschreven in de Handleiding voor Treinbestuurders (HLT).

AANBEVELING

Het OO beveelt de DVIS aan erop toe te zien dat de NMBS alle realistisch te verwachten scenario's uitwerkt voor het veilig uitvoeren van een ontkoppeling, inclusief de mogelijkheden bij het optreden van wijzigingen in de dienstregeling. Voor ieder geïdentificeerd scenario evalueert en documenteert NMBS de risico's.

SYSTEEMFACTOR N°2

Een systeemfactor is dat de Handleiding voor Treinbestuurders (HLT) en het Handboek van de treinbegeleider niet op elkaar zijn afgestemd, wat leidt tot verschillende verwachtingen over de taakverdeling bij gezamenlijke handelingen.

Het HLT is onvolledig en laat ruimte voor interpretatie. De ontkoppelingsprocedure toegepast op de dag van het incident is niet voorgeschreven in de Handleiding voor Treinbestuurders (HLT) omdat deze specifieke omstandigheden niet zijn opgenomen. Het HLT voorziet geen situatie in de vlugge ontkoppelingsprocedure waarbij het voorste deel na ontkoppeling niet verder in de initiële rijrichting rijdt.

Daarnaast vermeldt het Handboek van de treinbegeleider niet expliciet dezelfde vereisten voor de rol van de boordchef. Deze niet-geharmoniseerde richtlijnen creëren onduidelijkheid over verantwoordelijkheden binnen het treinpersoneel bij gedeelde handelingen.

AANBEVELING

Het OO beveelt de DVIS aan om erop toe te zien dat de NMBS de inhoud van de Handleiding voor Treinbestuurders (HLT) en het Handboek van de treinbegeleider op elkaar afstemt.

SYSTEEMFACTOR N°3

Een systeemfactor is dat onregelmatigheden in de bekabeling van het motorrijtuig niet zijn vastgesteld tijdens het onderhoud en de controle na het onderhoud. De bekabelingsfouten van het motorrijtuig blijven onopgemerkt tijdens het onderhoud van het rollend materieel voorafgaand aan het incident.

AANBEVELING

Het OO beveelt de MOBE NMBS Technics aan om tijdens het onderhoud van het rollend materieel de goede werking van de delen betrokken bij het onderhoud te verifiëren voor het terug in dienst stellen van het rollend materieel, zodat technische afwijkingen tijdig worden vastgesteld.

SIGNIFICANT ONGEVAL: LEVEL 2

Bleret: aanrijding van een arbeider door een reizigerstrein

BESCHRIJVING VAN DE GEBEURTENIS

In de nacht van donderdag 26 op vrijdag 27 oktober 2023 wordt er gewerkt op spoor B van lijn 36 ter hoogte van Bleret: deze werken worden uitgevoerd door een onderaannemer en bestaan uit het plaatsen van bovenleidingpalen aan de buitenkant van het spoor.

Op spoor A wordt er niet gewerkt en het treinverkeer is er niet onderbroken.

Even voor 01.27 uur bevindt een medewerker van het team dat aan het werk is zich binnen het vrijruimteprofiel van spoor A.

Omstreeks 01.27 uur rijdt een NMBS-trein op spoor A de medewerker aan: zwaargewond wordt hij door de hulpdiensten naar het ziekenhuis afgevoerd.

OORZAKELIJKE FACTOR

De directe oorzaak van de aanrijding van de medewerker door de trein is de aanwezigheid van de medewerker binnen het vrijruimteprofiel van het spoor in dienst waarop de trein rijdt.

Tijdens de werken in de nacht van het ongeval moet het team een bovenleidingpaal plaatsen waarvan de locatie

een paar dagen eerder is veranderd. Bij het graven van de grond op de oorspronkelijk geplande locatie, werd er een betonnen massa in de grond ontdekt, waardoor de paal niet kon worden geplaatst. Iets verderop werd er een nieuwe holte gegraven, maar door een gebrek aan doeltreffende planning van de uit te voeren taken was de lijn ter aanduiding van deze nieuwe precieze locatie van de as van de paal niet getrokken.

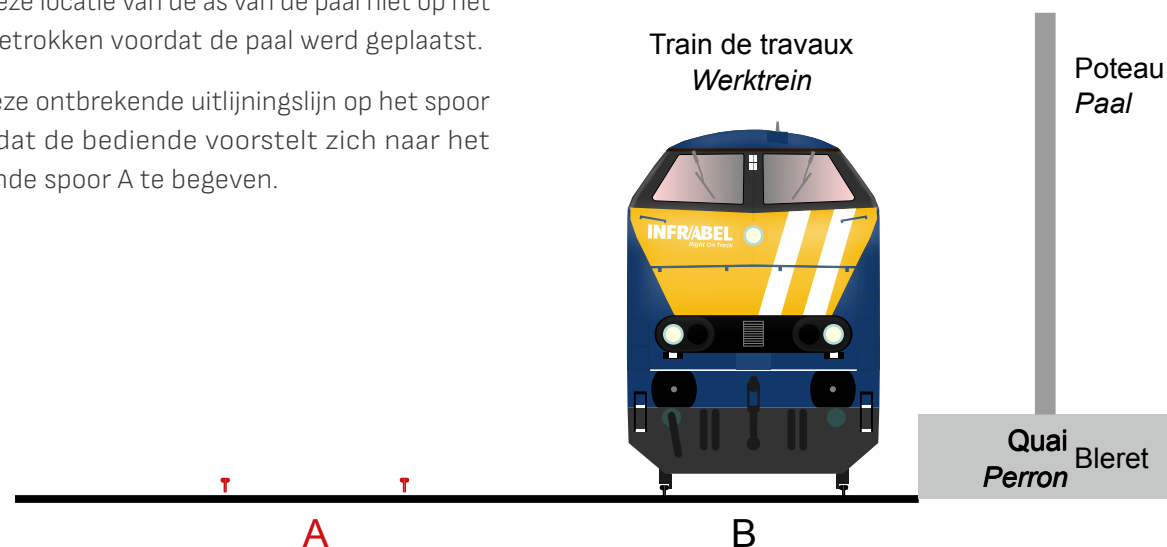
BIJDRAGENDE FACTOR

De bijdragende factor is het feit dat de lijn ter aanduiding van de precieze locatie van de as van de paal niet op het spoor was getrokken voordat de paal werd geplaatst.

Het is om deze ontbrekende uitlijningslijn op het spoor te trekken dat de bediende voorstelt zich naar het in dienst zijnde spoor A te begeven.

VERSLAG EN SAMENVATTING

https://www.rail-investigation.be/nl/onderzoek-fiche/?enquete_id=5121



SYSTEEMFACTOR

De systeemfactor is het ontbreken van een last-minuterisicoanalyse (LMRA) wanneer het team aan het werk merkte dat de uitlijningslijn niet was getrokken.

Met zijn risicoanalyse, opgesteld in het kader van de werf, laat het bedrijf zien dat het zich bewust is van de gevaren die zijn teams op de werf lopen en dat het maatregelen neemt om deze risico's te beheersen.

Onder deze maatregelen wordt de lastminute-risicoanalyse (LMRA) geïmplementeerd door Mobix.

De LMRA wordt uitgevoerd op de vergaderingen bij de aanvang van het werk om het team te herinneren aan de gevaren op de werf; de LMRA wordt ook gepromoot onder de personeelsleden, om hen aan te moedigen te reflecteren over het werk dat aan de gang is.

De geanalyseerde elementen geven aan dat de dynamiek van de werken en de veranderde situatie (in het bijzonder het ontbreken van de voorziene lokaliseringlijn) niet hebben geleid tot het uitvoeren van een lastminuterisicoanalyse.

AANBEVELING

Het OO beveelt Mobix aan erop toe te zien dat al zijn personeelsleden worden opgeleid rond het belang van een lastminuterisicoanalyse (LMRA) en dat er herinneringen worden georganiseerd om de dynamische risico's bij de uitvoering van een werf te beperken.



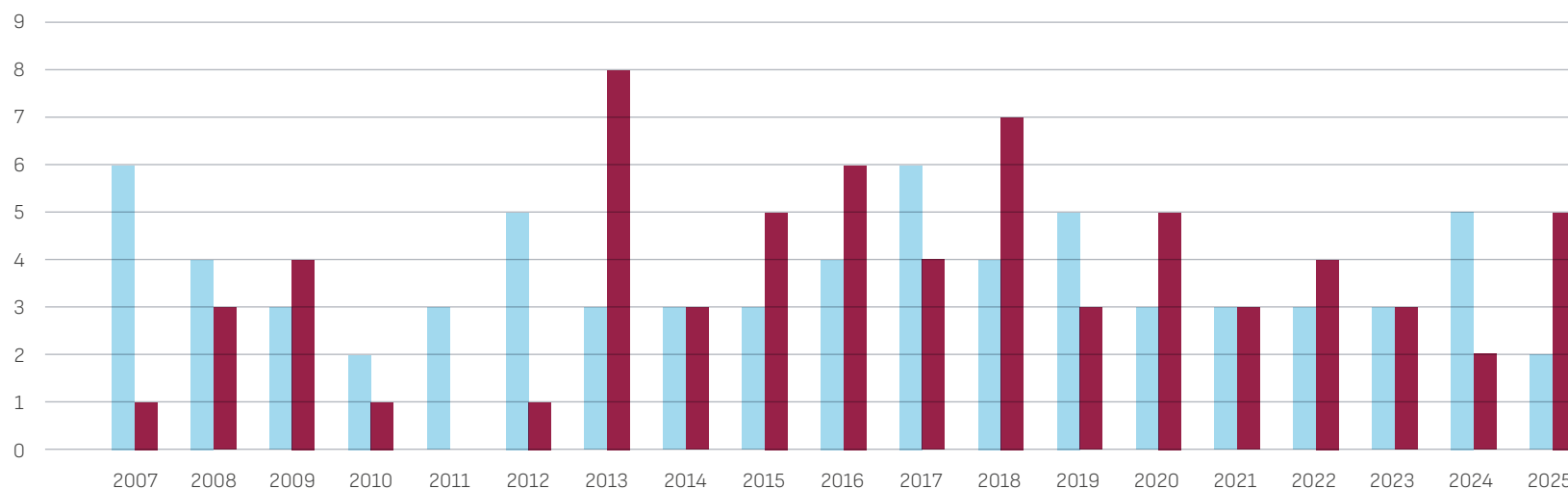


STATISTIEKEN



STATISTIEKEN

AANTAL ONDERZOEKEN IN DE LOOP VAN HET JAAR



Aantal geopende onderzoeken

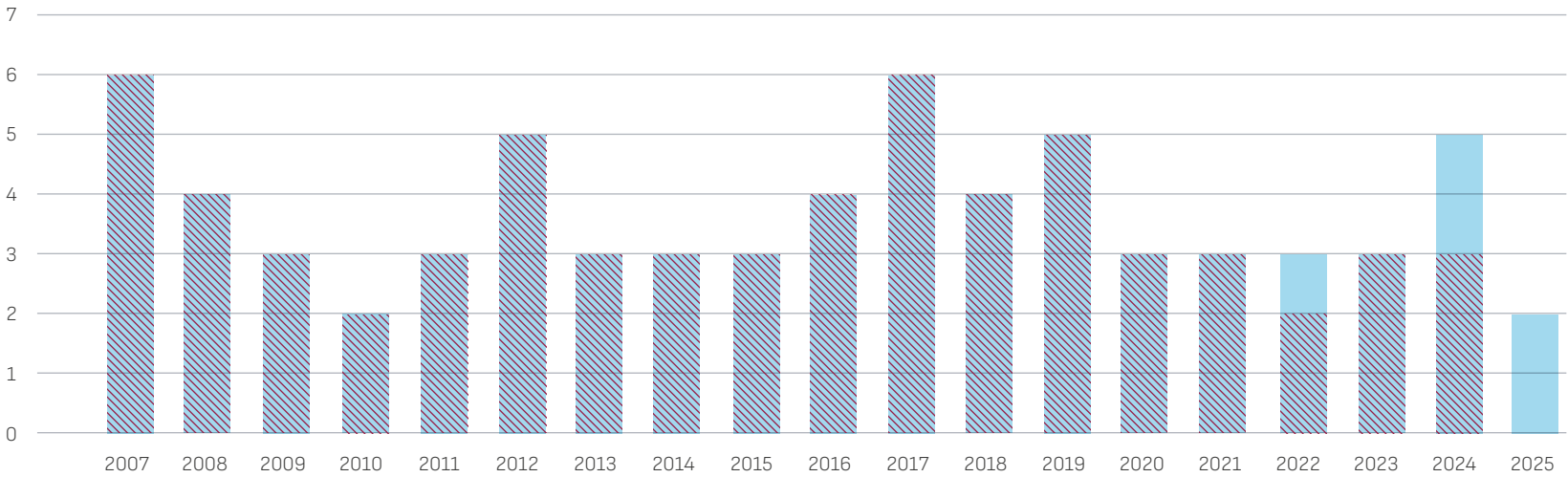
6 4 3 2 3 5 3 3 3 4 6 4 5 3 3 3 3 5 2



Aantal afgesloten onderzoeken

1 3 4 1 0 1 8 3 5 6 4 7 3 5 3 4 3 2 4

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 2

Aantal afgesloten onderzoeken voor het jaar

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

AANTAL ONDERZOEKEN OP MUSEUMSPOORLIJNEN

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
 Aantal geopende onderzoeken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
 Aantal afgesloten onderzoeken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0	1	0	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	2025	TOTAL
 Botsing	1	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	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	0	6
 Ongeval aan de overweg	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	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	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	0
 Andere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	4	2	2	1	0	2	1	0	1	1	4	0	1	1	1	1	1	1	0	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	2025	TOTAL
 Botsing	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	9
 Ontsporing	1	0	0	0	0	2	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	0	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	2
 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	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	0
 Andere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	2	2	1	0	1	3	2	1	1	2	0	1	2	1	1	1	2	1	1	25

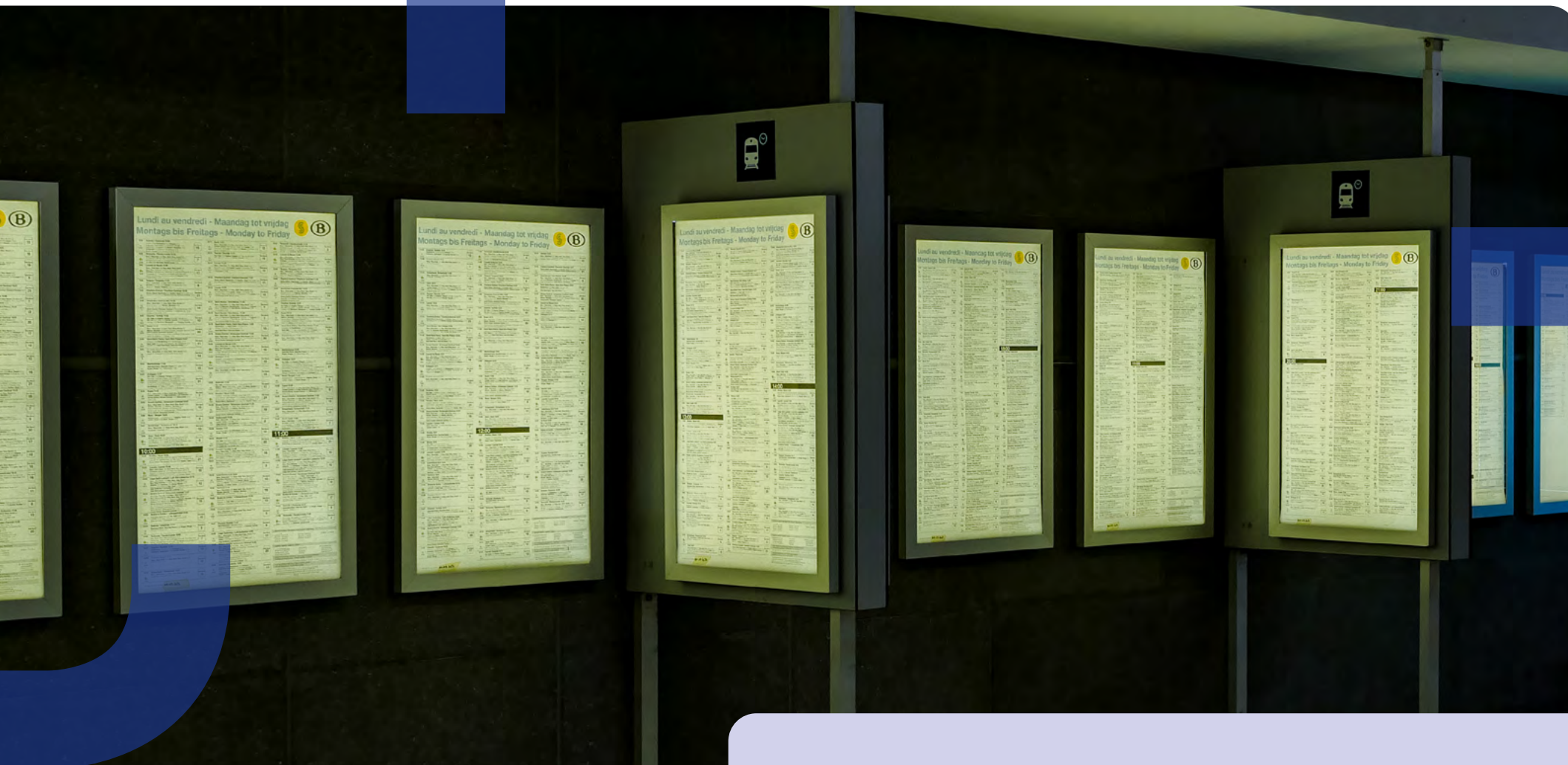
LEVEL 3

Andere ongevallen / incidenten

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
	Botsing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2
	Ontsporing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	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	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	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	0
	Andere	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	2	0	
	SPAD	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
	Incident seininrichting	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	
		0	0	0	0	1	0	0	2	1	1	2	3	2	1	1	1	0	3	1	19

Museumspoorlijnen / Andere

[illegible]



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, NSA Rail Belgium. Volgens de door NSA Rail Belgium 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 NSA Rail Belgium of van de ondernemingen aan wie de aanbevelingen zijn gericht.

Volgens de procedures van NSA Rail Belgium 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 2024 en de eerste helft van 2025 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: 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 triersysteem 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 trierinstallatie bundel B en C is voorzien voor juni 2025.

Commentaar van DVIS

Door de DVIS besliste fase: fase 4 = opstellen realisatieplan

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 triersysteem 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.

Camera's met zicht op de trierheuvel uit FASE 1 zijn gekeurd en operationeel sinds 02/2026. Proefproject camera's bundel B en C : Trierheuvel Antwerpen-Noord.

FASE 2: overviewcamera's aan bundel C2 en B2 kant stopblokken. C2 : vernieuwing bundelverlichting en camera's 2027

Bundelverlichting wordt ook volledig vernieuwd. Nieuwe verlichtingspylonen dicht bij de stopblokken. Uitbreiding van 2 naar 3 pylons.

Resultaat: 3 camera-opstellingen dicht bij de zone van de stopblokken geeft waarschijnlijk een mooi overzichtsbeeld.

Installatie camera's tijdens vernieuwingswerken: april – oktober 2027. B2 : vernieuwing bundelverlichting in 2028

Bundelverlichting vernieuwen, maar bestaande pylons blijven.

Huidige situatie: 3 pylons, waarvan 1 ongunstig geplaatst. (zicht belemmerd door bovenleidingspalen en keet)

Oplossing: 1 extra camera op voorgaande pylon (meer in het midden van de bundel). Resultaat: 3 camera-opstellingen voor een ruimer beeld.

Voorziene uitvoering camera's: tegen eind 2026 (er wordt niet gewacht op de vernieuwing van de bundelverlichting!)

Overname trierheuvel door Infrabel.

01/01/2027 : nieuwe organisatie met contractant. Nieuwe organisatie en exploitatie van de trierheuvel.

RA wordt gefinaliseerd in het kader van het dossier NSRail

Commentaar van DVIS

Door de DVIS besliste fase: fase 4 = opstellen realisatieplan

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

DATUM VERSLAG: 07/2023

GERICHT AAN: DVIS

N° AANBEVELING: 1

UITVOERING DOOR: CERTUS RAIL SOLUTIONS

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 Certus Rail Solutions

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

In het kader van het ongeval in Bressoux ten gevolge van een foutieve belading wenst onze spoorwegonderneming haar standpunt te formuleren met betrekking tot de vastgestelde risico's en de daaruit voortvloeiende leerpunten voor de sector. Hoewel wij niet betrokken waren bij het incident, erkennen wij dat dergelijke voorvallen belangrijke aanwijzingen vormen voor potentiële systeemrisico's binnen het goederenvervoer per spoor.

De spoorwegonderneming functioneert binnen een keten waarbij meerdere actoren instaan voor de voorbereiding en uitvoering van het transport. De conformiteit van de belading behoort in essentie tot de verantwoordelijkheid van de verlader en andere upstream-partners. Tegelijkertijd blijft de spoorwegonderneming eindverantwoordelijk voor een veilige exploitatie, wat spanningen kan creëren wanneer de feitelijke controle op de lading beperkt is. Dit is in het bijzonder het geval bij gesloten laadunits of specifieke wagonconfiguraties waarbij geen visuele verificatie mogelijk is. In dergelijke context is de spoorwegonderneming in aanzienlijke mate afhankelijk van de correctheid van de uitgevoerde belading en van de betrouwbaarheid van de aangeleverde informatie.

Het voorval onderstreept dat onjuiste belading, met name wanneer deze leidt tot een afwijkend zwaartepunt en een ongelijkmatige wielbelasting, een reëel en potentieel ernstig risico vormt voor de spoorveiligheid. Dit risico situeert zich niet louter op het niveau van individuele fouten, maar dient te worden benaderd als een systeemrisico dat voortvloeit uit de interactie tussen verschillende actoren, processen en controles binnen de logistieke keten. De beperkte controlemogelijkheden op bepaalde types lading versterken dit risico en vereisen een verhoogde aandacht voor de robuustheid van de onderliggende processen.

Onze spoorwegonderneming erkent deze problematiek en neemt dit aandachtspunt op binnen haar veiligheidsbenadering. Daarbij wordt in het bijzonder belang gehecht aan het blijvend versterken van de dialoog met ketenpartners en het benadrukken van de noodzaak tot naleving van de geldende voorschriften inzake belading en ladingzekering. Tevens wordt er intern aandacht besteed aan het sensibiliseren van betrokken medewerkers omtrent de mogelijke indicaties en gevolgen van afwijkende beladingssituaties, binnen de grenzen van de operationele mogelijkheden.

Wij onderschrijven de aanbeveling van het OOIS dat NSA-Rail toeziet op een verdere sector brede analyse van de risico's verbonden aan het vervoer van potentieel slecht beladen wagons of containers. Een gecoördineerde en proportionele aanpak, met aandacht voor de verantwoordelijkheidsverdeling en de beperkingen inzake controleerbaarheid, achten wij essentieel om deze risico's op duurzame wijze te beheersen en de algemene spoorveiligheid te versterken.

In aanvulling op bovenstaande standpuntbepaling heeft onze spoorwegonderneming proactief overleg georganiseerd met de terminal waar onze operaties plaatsvinden, meer bepaald met de Terminal manager van ITG (Stukwerkers) in Gent Zeehaven.

Tijdens dit overleg werd enerzijds het incident toegelicht en anderzijds nagegaan hoe de terminal haar verantwoordelijkheden opneemt met betrekking tot de belading van zeecontainers.

De terminal gaf aan dat zij werken volgens interne laadrichtlijnen en procedures, waarbij onder meer gebruik wordt gemaakt van reachstackers uitgerust met sensoren die afwijkingen in de

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

DATUM VERSLAG: 07/2023

GERICHT AAN: DVIS

N° AANBEVELING: 1

UITVOERING DOOR: CERTUS RAIL SOLUTIONS

gewichtsverdeling detecteren. In geval van detectie van een onregelmatige gewichtsverdeling worden containers niet op de trein geplaatst, wat een belangrijke preventieve maatregel vormt in de logistieke keten.

Daarnaast werd dit incident intern opgenomen binnen onze permanente opleiding (continue vorming) voor onze wagenschouwers. Hierbij werd specifiek aandacht besteed aan:

- Het herkennen van mogelijke indicaties van ongelijke gewichtsverdeling zoals;
- een abnormaal verschil in bufferhoogte;
- een afwijkingen ter hoogte van het "T stuk" van de wagon. (speling tussen het veerpakket en het chassis van de wagon moet binnen toleranties liggen)

Onze medewerkers worden actief gesensibiliseerd om, binnen de grenzen van de visuele controlemogelijkheden, extra waakzaam te zijn tijdens het afhalen van treinen, onder meer bij de ITG trein, om mogelijke anomalieën tijdig te detecteren en te escaleren.

Deze aanpak kadert binnen onze bredere doelstelling om:

- De dialoog met ketenpartners te versterken,
- De bewustwording rond beladingsrisico's te verhogen,
- En de operationele detectiecapaciteit maximaal te benutten binnen de bestaande beperkingen

Commentaar van DVIS

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

N° AANBEVELING: 1

DATUM VERSLAG: 07/2023

GERICHT AAN: DVIS

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 2 = analyse van de door OO voorgestelde 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

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

De spoorwegonderneming kan inderdaad de inhoud van de lading en de wijze van belading niet controleren. Van de spoorwegonderneming wordt verwacht dat zij een analyse uitvoert op de door het onderzoeksorgaan voorgestelde aanbevelingen voor de kant van de spoorwegonderneming in de vele actoren en hoe zij invloed kunnen uitoefenen zodat het risico op verkeerde belading wordt geminimaliseerd.

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 5 = opvolging actieplan

POC Belsele is voorzien Q4 2026.

POC met 1 SO (Lineas) en Infrabel (overleg is lopende)

ICT: functionele analyse m.b.t. de automatische mailing naar de infrastructuurgebruiker die de limieten overschrijdt is lopende.

Commentaar van DVIS

Door de DVIS besliste fase: fase 5 = opvolging actieplan

NSA Rail Belgium volgt de indienststelling van de weegbruggen op en dit samen met het communicatieproces naar de spoorondernemingen in geval er potentieel slecht beladen of overbeladen wagen gedetecteerd wordt.

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

N° AANBEVELING: 1

DATUM VERSLAG: 07/2023

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: HEXAFRET

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 Hexafret

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 3 = formele beslissing van het management om maatregelen door te voeren of gemotiveerde weigering indien ze niet uitgevoerd worden

De door Hexafret geïmplementeerde maatregel die in fase 2 wordt opgesomd, wordt door het comité van deskundigen als toereikend beschouwd om te voldoen aan de eisen die in de aanbeveling zijn opgenomen.

Commentaar van DVIS

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

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 3 = formele beslissing van het management om maatregelen door te voeren of gemotiveerde weigering indien ze niet uitgevoerd worden

Commentaar van DVIS

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

DATUM VERSLAG: 07/2023

GERICHT AAN: DVIS

N° AANBEVELING: 1

UITVOERING DOOR: TRAIN CHARTER SERVICES

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, spoorwagondernemingen, 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 Train Charter Services

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

Commentaar van DVIS

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

DATUM VERSLAG: 07/2023

GERICHT AAN: DVIS

N° AANBEVELING: 1

UITVOERING DOOR: RTB CARGO BE (TRANSPORT)

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 RTB Cargo BE (Transport)

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 4 = opstellen realisatieplan

Realisatieplan UIC Loading Guidelines Ed. 10 — verwerking in VBS RTB Cargo Belgium:

Verankering UIC LG Vol. 1+2 als referentiedocument in P9 Borging operationele activiteiten (referentielijst + dagelijkse vertrekcontrole §5.2);

Doorvertaling naar WI ATTI Kwaliteitscontroles (controlepunten overgenomen treinen) en WI Vervoer gevaarlijke goederen (visuele lastverdelings-check + NO-GO);

Aanpassing Functiebeschrijving Schouwer (bekwaamheid + uitvoering schouwing);

Opname als nieuw risico in RIE (cluster SCHOUW) met UIC LG als RBM-basis;

Registratie als P11-item in MOC-register (P11 §5.1a triage: niet-significant);

Toevoeging clausule UIC Laadrichtlijnen aan contracten met verladers/opdrachtgevers (Operations/Fleet);

Uitbreiding schouwingschecklist met visuele indicatoren excentriciteit (nog op te stellen door de Dienst Instructie);

Safety Alert via Diloc voor schouwers.

Eigenaar realisatieplan: Operations Manager (Fleet) met procesbewaking Safety Manager. Streedatum afronding kernmaatregelen: 30.06.2026.

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 5 = opvolging actieplan

Monitoring communicatie verdeler ES o.b.v. omzendbrief 02 I-TO/2022 : Organisatie van het opnemen en beluisteren van de veiligheidscommunicatie via het operationele telefoonsysteem DICA .(omzendbrief in bijlage mail).

Monitoring communicatie verdeler ES is lopende.

Multidisciplinaire en gestandaardiseerde aanpak voor objectieve monitoring Verdelers ES.

Ontwikkeling uniforme monitoringsfiche. Zie vragenlijst in bijlage.

Centralisatie data in Railreport

POC Zuid West: (Mons) lopende (vanaf 03/2026)

Vervolgens uitbreiden naar andere areas.

Organiseren opleiding Prodigis voor monitoringteam (nog niet gerealiseerd).

Vraag voor toevoegen van een specifiek gedeelte gedragscompetentie rond communicatie aan het leerplan Verdeler ES is gesteld.

Commentaar van DVIS

Door de DVIS besliste fase: fase 5 = opvolging actieplan

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 5 = opvolging actieplan

Sensibilisering:

Update website "ons vegetatiebeheer Infrabel". Ons vegetatiebeheer Infrabel

Leaflet A5 Bomen in de sporen zie in bijlage mail)

28/05/2026: Event vegetatie-en groenbeheer aannemers."Vegetatie en veiligheid langs het spoor".(ppt NL en FR en aanwezigheidslijst beschikbaar)

Doel event: bewustmaken van de risico's verbonden aan het spoor;inzicht krijgen in de situaties die tot incidenten leiden; ervaringen van op het terrein delen; veiligheidsreflexen ontwikkelen.

Lidar is een geautomatiseerd meetsysteem op een meettrein waarmee taluds worden geanalyseerd op de aanwezigheid en evolutie van plantengroei.

Technische ingebruikname LIDAR op 30/04/2026.

Opleidingen van de gebruikers in het pilootproject : 05/2026 – 06/2026

Aanpassing RTV : voorzien 06/2026

Piloot project over verschillende regio's heen (R2, R5, R6, R8 en R10)

Indienstname LIDAR in de pilootregio's: 07/2026

12/2026 : GO/no GO pilootproject voor uitbreiding naar de overige regio's.

Roll out overge regio's : Q1 + Q2 2027

Politiewetgeving : Vaststellende beambten Infrabel

Publicatie Belgisch Staatsblad 07/04/2026: geactualiseerde lijst van personen als vaststellende beambten Infrabel (pg. 148-149) (PDF in bijlage mail)

Bijkomende opleiding beambten is voorzien en lopende.

Organisatie regio's: vegetatiecel is voorzien in alle regio's; minimum 1 vaststellende beambte per regio.

Commentaar van DVIS

Door de DVIS besliste fase: fase 5 = opvolging actieplan

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 1

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: LINEAS

Vaststelling - Analyse

In de omstandigheden na het ongeval is de treinbestuurder van de lege reizigerstrein niet zeker betreffende de werking van de GSM-R.

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.

Opvolging door onderneming Lineas

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 1

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: CERTUS RAIL SOLUTIONS

Vaststelling - Analyse

In de omstandigheden na het ongeval is de treinbestuurder van de lege reizigerstrein niet zeker betreffende de werking van de GSM-R.

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.

Opvolging door onderneming Certus Rail Solutions

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 1

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: RAILTRAXX

Vaststelling - Analyse

In de omstandigheden na het ongeval is de treinbestuurder van de lege reizigerstrein niet zeker betreffende de werking van de GSM-R.

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.

Opvolging door onderneming Railtraxx

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 1

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: CROSSRAIL

Vaststelling - Analyse

In de omstandigheden na het ongeval is de treinbestuurder van de lege reizigerstrein niet zeker betreffende de werking van de GSM-R.

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.

Opvolging door onderneming Crossrail

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 1

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: DB CARGO BELGIUM

Vaststelling - Analyse

In de omstandigheden na het ongeval is de treinbestuurder van de lege reizigerstrein niet zeker betreffende de werking van de GSM-R.

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.

Opvolging door onderneming DB Cargo Belgium

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 1

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: MEDWAY BELGIUM

Vaststelling - Analyse

In de omstandigheden na het ongeval is de treinbestuurder van de lege reizigerstrein niet zeker betreffende de werking van de GSM-R.

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.

Opvolging door onderneming Medway Belgium

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 1

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: TCA RAIL

Vaststelling - Analyse

In de omstandigheden na het ongeval is de treinbestuurder van de lege reizigerstrein niet zeker betreffende de werking van de GSM-R.

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.

Opvolging door onderneming TCA Rail

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 1

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: RTB CARGO BE (TRANSPORT)

Vaststelling - Analyse

In de omstandigheden na het ongeval is de treinbestuurder van de lege reizigerstrein niet zeker betreffende de werking van de GSM-R.

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.

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: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 1

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: TRAIN CHARTER SERVICES

Vaststelling - Analyse

In de omstandigheden na het ongeval is de treinbestuurder van de lege reizigerstrein niet zeker betreffende de werking van de GSM-R.

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.

Opvolging door onderneming Train Charter Services

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 2

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: DB CARGO BELGIUM

Vaststelling - Analyse

Het gebrek aan aandacht van bestuurders en de aanbeveling aan spoorwegondernemingen om onderzoeken en controles te continueren om afleidingen tijdens het rijden te vermijden heeft reeds meermaals voorwerp van onderzoeken uitgemaakt.

In dit onderzoek werd tijdens interviews met verschillende treinbestuurders het gebruik van mobiele telefoons herhaaldelijk genoemd als een bron van afleiding of verlies van concentratie.

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.

Opvolging door onderneming DB Cargo Belgium

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 3 = formele beslissing van het management om maatregelen door te voeren of gemotiveerde weigering indien ze niet uitgevoerd worden

Inhoud Rule book:

Houding tijdens de dienst

De Treinbestuurder:

- vervult zijn dienst in alle kalmte;
- mag tijdens het besturen:
 - alleen de door de werkgever verstrekte multimedia-apparatuur (bv. Digitale informatiedrager, dienstGSM) gebruiken. Andere multimedia mogen zich niet op de stuurtafel bevinden en moeten bovendien uitgeschakeld zijn;
 - geen muziek beluisteren;
 - alleen korte notities maken betreffende de rit;
 - geen enkele andere handeling uitvoeren die zijn aandacht zou kunnen afleiden;
- geen enkel apparaat gebruiken zodra hij een beperkende opdracht heeft gekregen;
- houdt in de mate van het mogelijke tijdens het besturen het spoor in het oog;
- verleent zijn medewerking om de veiligheid en de stiptheid van het treinverkeer te waarborgen;
- houdt zich tijdens de “vrije” momenten binnen zijn prestatie (bv. reserve zonder toegewezen taken, HLP) bij voorkeur bezig met het raadplegen van zijn werkgerelateerde e-mails en het op peil houden van zijn vakbekwaamheid (bv. herlezen recente wijzigingen HB TB, safety, -info -en SPAD-flashes).

De volledige duur van zijn prestatie moet de treinbestuurder op zijn dienst-gsm bereikbaar zijn.

Indien een opdrakbeweging begeleid is, is het toegestaan via het gekozen communicatiemiddel contact te houden met de begeleidende rangeerde

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 2

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: RAILTRAXX

Vaststelling - Analyse

Het gebrek aan aandacht van bestuurders en de aanbeveling aan spoorwegondernemingen om onderzoeken en controles te continueren om afleidingen tijdens het rijden te vermijden heeft reeds meermaals voorwerp van onderzoeken uitgemaakt.

In dit onderzoek werd tijdens interviews met verschillende treinbestuurders het gebruik van mobiele telefoons herhaaldelijk genoemd als een bron van afleiding of verlies van concentratie.

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.

Opvolging door onderneming Railtraxx

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUEW

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 2

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: RTB CARGO BE (TRANSPORT)

Vaststelling - Analyse

Het gebrek aan aandacht van bestuurders en de aanbeveling aan spoorwegondernemingen om onderzoeken en controles te continueren om afleidingen tijdens het rijden te vermijden heeft reeds meermaals voorwerp van onderzoeken uitgemaakt.

In dit onderzoek werd tijdens interviews met verschillende treinbestuurders het gebruik van mobiele telefoons herhaaldelijk genoemd als een bron van afleiding of verlies van concentratie.

Aanbeveling

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

Opvolging door onderneming RTB Cargo BE (Transport)

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 5 = opvolging actieplan

RTB Cargo Belgium NV heeft de OOIS-aanbeveling Denderleeuw 11.07.2023 (aanbeveling 2 - gebruik privémultimediat toestellen) opgevolgd via een drielagig pakket van maatregelen. Een uitgebreid antwoord werd per mail aan DVIS bezorgd op 05.05.2026 met onderstaande bewijsstukken in bijlage.

Beleidskader:

RTB heeft een formeel beleidsdocument "Bevraging Gebruik van privé-multimediat toestellen" opgesteld. Werkgever stelt smartphone en tablet ter beschikking aan treinbestuurder; gebruik van privé-multimedia tijdens de rit moet tot een minimum worden beperkt.

Operationele monitoring via begeleidingsritten:

Het RTB-begeleidingsformulier voor treinbestuurders bevat onder de rubriek "Rangeren en rijden" een expliciet beoordelingspunt "Concentratie: ongeoorloofd gebruik privé GSM, oplettendheid tijdens de rit?" (schaal 1-10). De instructeur observeert tijdens de begeleidingsrit het feitelijke gedrag en spreekt de treinbestuurder aan bij vaststellingen.

Permanente vorming treinbestuurder:

Tijdens de permanente vorming treinbestuurder in het tweede halfjaar van 2025 was "Gebruik van privé-multimediat toestellen" een vast programmaonderdeel (presentatie slide 7). Treinbestuurders worden bewust gemaakt van de gevaren van privé-multimediat toestellen, in het bijzonder voor wat betreft afleiding en verlies van concentratie tijdens het besturen van een trein. Aanwezigheidsregistratie en aftekenlijsten beschikbaar via P6 Competentiebeheer.

Effectiviteitsmeting:

Begeleidingsformulier bevat HOF-bevragingsblok (opleiding/competentie, werkdruk, werkplezier en motivatie). Vaststellingen worden geregistreerd in SafetyCulture en periodiek geanalyseerd. Terugkerende vaststellingen leiden tot een terugkoppeling naar permanente vorming en/of het VBS via P2 (CAPA).

Registratie als P11-item P11-010 in MOC-register RTB B

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 2

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: TRAIN CHARTER SERVICES

Vaststelling - Analyse

Het gebrek aan aandacht van bestuurders en de aanbeveling aan spoorwegondernemingen om onderzoeken en controles te continueren om afleidingen tijdens het rijden te vermijden heeft reeds meermaals voorwerp van onderzoeken uitgemaakt.

In dit onderzoek werd tijdens interviews met verschillende treinbestuurders het gebruik van mobiele telefoons herhaaldelijk genoemd als een bron van afleiding of verlies van concentratie.

Aanbeveling

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

Opvolging door onderneming Train Charter Services

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 2

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: CFL CARGO

Vaststelling - Analyse

Het gebrek aan aandacht van bestuurders en de aanbeveling aan spoorwegondernemingen om onderzoeken en controles te continueren om afleidingen tijdens het rijden te vermijden heeft reeds meermaals voorwerp van onderzoeken uitgemaakt.

In dit onderzoek werd tijdens interviews met verschillende treinbestuurders het gebruik van mobiele telefoons herhaaldelijk genoemd als een bron van afleiding of verlies van concentratie.

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.

Opvolging door onderneming CFL Cargo

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

Het gebruik van privételefonie is verboden, behalve in noodgevallen wanneer er geen andere communicatiemiddelen beschikbaar zijn.

Elke medewerker van CFL Cargo wordt hierop gecontroleerd via het toezichtstelsysteem (audits / inspecties / begeleiding).

Deze informatie is opgenomen in RG_010-COO, hoofdstuk 5.10.

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 2

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: MEDWAY BELGIUM

Vaststelling - Analyse

Het gebrek aan aandacht van bestuurders en de aanbeveling aan spoorwegondernemingen om onderzoeken en controles te continueren om afleidingen tijdens het rijden te vermijden heeft reeds meermaals voorwerp van onderzoeken uitgemaakt.

In dit onderzoek werd tijdens interviews met verschillende treinbestuurders het gebruik van mobiele telefoons herhaaldelijk genoemd als een bron van afleiding of verlies van concentratie.

Aanbeveling

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

Opvolging door onderneming Medway Belgium

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEuw

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 2

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: THI FACTORY

Vaststelling - Analyse

Het gebrek aan aandacht van bestuurders en de aanbeveling aan spoorwegondernemingen om onderzoeken en controles te continueren om afleidingen tijdens het rijden te vermijden heeft reeds meermaals voorwerp van onderzoeken uitgemaakt.

In dit onderzoek werd tijdens interviews met verschillende treinbestuurders het gebruik van mobiele telefoons herhaaldelijk genoemd als een bron van afleiding of verlies van concentratie.

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.

Opvolging door onderneming THI Factory

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 3 = formele beslissing van het management om maatregelen door te voeren of gemotiveerde weigering indien ze niet uitgevoerd worden

De bepalingen inzake het gebruik van de telefoon zoals vastgelegd in de rijvoorschriften, KN1 [periodieke controle in de bestuurderscabine door de manager] zijn van kracht, en geconstateerde afwijkingen moeten leiden tot corrigerende maatregelen. Tot nu toe zijn er geen aanwijzingen dat deze controles ondoeltreffend zijn (binnen de grenzen die ons worden opgelegd door de spoorwegregelgeving met betrekking tot het gebruik van de dienst-gsm om in geval van nood contact op te nemen met de treinbestuurder enerzijds, en de wetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens anderzijds).

Enkele achtergrondgegevens

- Elke chauffeur wordt twee keer per jaar gecontroleerd
- Het gebruik van de mobiele telefoon is ofwel een specifiek controlepunt, ofwel is het het voorwerp van waargenomen afwijkingen
- De waarneembare afwijkingen zijn het niet in de stand-by zetten of uitschakelen van privéapparatuur, of het voeren van telefoongesprekken via de mobiele telefoon tijdens de controle.
- De zakelijke telefoon wordt ook als privételefoon gebruikt.

Reeds geldende maatregelen met betrekking tot het gebruik van multimedia-apparaten:

- Het gebruik van privé-multimedia-apparaten is verboden in de bestuurderscabine.
- In de rijvoorschriften is vastgelegd dat privéapparaten moeten worden uitgeschakeld.
- Er vindt periodieke controle door de managers van de treinbestuurders plaats.
- Het risico dat gepaard gaat met het gebruik van multimedia-apparaten komt aan bod in de voortdurende opleiding op basis van praktijkervaringen (REX) bij de behandeling van aandachtsbeheer.

We hebben naar aanleiding van onze interne analyse geen aanvullende maatregelen ingesteld.

Voor 2026 hebben we op basis van de REX andere onderwerpen geïdentificeerd. Het is echter mogelijk dat, als gevolg van wijzigingen in de regelgeving in Frankrijk, het onderwerp van het risico van smartphonegebruik aan de orde komt. We testen momenteel de eerste cursus over niet-technische vaardigheden met treinbestuurders in het Verenigd Koninkrijk op maandag 5 januari 2026. Deze cursus bevat een onderdeel over aandacht en afleiding. Hij is ontwikkeld in het kader van ons programma voor de implementatie van onze strategie voor de integratie van MOF. In het kader van de opleidingsplanning voor 2027 zullen we de behoeften aan bijscholing en bewustmaking op het gebied van het gebruik van smartphones door treinbestuurders bepalen.

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 2

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: HEXAFRET

Vaststelling - Analyse

Het gebrek aan aandacht van bestuurders en de aanbeveling aan spoorwegondernemingen om onderzoeken en controles te continueren om afleidingen tijdens het rijden te vermijden heeft reeds meermaals voorwerp van onderzoeken uitgemaakt.

In dit onderzoek werd tijdens interviews met verschillende treinbestuurders het gebruik van mobiele telefoons herhaaldelijk genoemd als een bron van afleiding of verlies van concentratie.

Aanbeveling

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

Opvolging door onderneming Hexafret

Door de onderneming voorgestelde fase: fase 3 = formele beslissing van het management om maatregelen door te voeren of gemotiveerde weigering indien ze niet uitgevoerd worden

De voorschriften die zijn vastgelegd in het veiligheidsbeheersysteem van Hexafret en die in fase 2 worden opgesomd, worden door het comité van deskundigen als toereikend beschouwd om te voldoen aan de eisen die in de aanbeveling zijn opgenomen□.

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 2

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: CERTUS RAIL SOLUTIONS

Vaststelling - Analyse

Het gebrek aan aandacht van bestuurders en de aanbeveling aan spoorwegondernemingen om onderzoeken en controles te continueren om afleidingen tijdens het rijden te vermijden heeft reeds meermaals voorwerp van onderzoeken uitgemaakt.

In dit onderzoek werd tijdens interviews met verschillende treinbestuurders het gebruik van mobiele telefoons herhaaldelijk genoemd als een bron van afleiding of verlies van concentratie.

Aanbeveling

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

Opvolging door onderneming Certus Rail Solutions

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

Commentaar van DVIS

PLAATS VOORVAL: DENDERLEEUV

DATUM VOORVAL: 11/07/2023

N° AANBEVELING: 2

DATUM VERSLAG: 10/2024

GERICHT AAN: DVIS

UITVOERING DOOR: TCA RAIL

Vaststelling - Analyse

Het gebrek aan aandacht van bestuurders en de aanbeveling aan spoorwegondernemingen om onderzoeken en controles te continueren om afleidingen tijdens het rijden te vermijden heeft reeds meermaals voorwerp van onderzoeken uitgemaakt.

In dit onderzoek werd tijdens interviews met verschillende treinbestuurders het gebruik van mobiele telefoons herhaaldelijk genoemd als een bron van afleiding of verlies van concentratie.

Aanbeveling

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

Opvolging door onderneming TCA Rail

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

Commentaar van DVIS



Onderzoeksgesamen
voor Ongevallen
en Incidenten op het Spoor

FOD Mobiliteit en Vervoer
City Atrium
Vooruitgangstraat 56
1210 Brussel

www.rail-investigation.be

.be

