



*Federale Overheidsdienst  
Mobiliteit en Vervoer*

**Onderzoeksorgaan  
voor ongevallen en incidenten op het spoor**

**Jaarverslag 2007**

---

FOD Mobiliteit en Vervoer  
Vooruitgangstraat 56  
1210 Brussel

# **JAARVERSLAG    2007**

## **Onderwerp**

Onderhavig rapport geeft een overzicht van de activiteiten van het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor met betrekking tot de periode van 1 januari 2007 tot 31 december 2007.

Met dit verslag wordt gevolg gegeven aan de bepaling van artikel 54 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen dat de jaarlijkse opmaak van een dergelijk rapport voorschrijft.

## **Organisatie van het onderzoek m.b.t. spoorwegongevallen in België**

Het onderzoek van ongevallen en incidenten die zich in de spoorwegsector voordoen, gebeurt in België overeenkomstig de modaliteiten die zijn vastgelegd in de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen en twee uitvoeringsbesluiten van deze wet, met name:

- het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot oprichting van een onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor
- het koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot de vaststelling van sommige regels betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten bij de spoorwegen.

Deze reglementering kwam tot stand bij de omzetting in Belgisch recht van de richtlijnen en verordeningen van het tweede spoorwegpakket en trad in voege op 2 februari 2007.

De aldus sindsdien van kracht zijnde regels houden het volgende in.

1. Elk exploitatieongeval en -incident dat een weerslag heeft op de exploitatie vormt het voorwerp van een onderzoek door de beheerder van de spoorweginfrastructuur en in voorkomend geval door de betrokken spoorwegonderneming.  
( artikel 20 van de voornoemde wet van 19 december 2007 en artikel 3 §3 van laatstgenoemd het koninklijk besluit van 16 januari 2007 )

Deze onderzoeken kaderen eigenlijk binnen het systeem voor het beheer van de exploitatieveiligheid dat zowel de beheerder van de spoorweginfrastructuur als de spoorwegondernemingen hebben op te zetten.

2. De ernstige ongevallen en de ongevallen die in licht verschillende omstandigheden aanleiding tot een ernstig ongeval hadden kunnen geven, worden onderzocht door een onafhankelijk onderzoeksorgaan  
( respectievelijk de artikelen 44 en 45 en het artikel 4 van de eerder genoemde wet en het koninklijk besluit )

Bedoeld onderzoeksorgaan is het ‘ Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor ‘ dat met het eerstgenoemde koninklijk besluit van 16 januari 2007 werd opgericht bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

3. De overige exploitatieongevallen en incidenten, waarvoor het Onderzoeksorgaan geen onderzoek instelt, maken het voorwerp uit van een analyse door de NMBS – Holding, meer bepaald de directie Strategie en Coördinatie, Veiligheid en Leefmilieu.  
( het artikel 20 van de wet exploitatieveiligheid, in uitvoering gebracht bij het artikel 14 van het koninklijk besluit op de onderzoeksmodaliteiten. )

# **Het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor**

## **1. Organisatie**

Zoals reeds vermeld is het ‘onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor’ ingesteld bij koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot oprichting van een onderzoeksorgaan op het spoor en tot vaststelling van zijn samenstelling.

Het koninklijk besluit ging in op 2 februari 2007, die ook de startdatum van het nieuwe onderzoeksorgaan werd.

Het organisme kreeg een autonoom statuut binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer;

Het werkt als dusdanig functioneel op een volledig onafhankelijke basis en heeft geen enkele binding met enig andere instantie van de spoorwegsector

Genoemd besluit voorziet verder dat het onderzoeksorganisme bestaat uit twee onderzoekers die daarenboven, indien nodig, beroep kunnen doen op bijkomende expertise van buitenaf.

De financiering van de werking gebeurt met middelen afkomstig van de vergoedingen die jaarlijks worden betaald door Infrabel, de beheerder van de spoorweginfrastructuur, voor zijn veiligheidsvergunning en de spoorwegondernemingen voor hun veiligheidscertificaat.

## **2. werking**

Het organisme is in de loop van de eerste helft van het werkjaar 2007 geleidelijk operationeel geworden.

Op de eerste plaats werden met de betrokken instanties regelingen vastgelegd aangaande de uitwisseling van informatie m.b.t. de zich voordoende ongevallen,, onmiddellijk berichten en op langere termijn.

Tevens werden contacten gelegd om de onderscheiden stakeholders beter te leren kennen.

Het eerste onderzoek dat werd geopend, had betrekking op de treinbotsing van 26 april 2007 te Izegem.

Gedurende gans 2007 bleef de personeelsbezetting beperkt tot een enkele onderzoeker.

De aanwerving van de tweede onderzoeker werd vertraagd door administratieve problemen en vooral doordat het mechanisme voor de financiering van de werking van het organisme nog niet kon opgestart werkzaam.

De administratieve ondersteuning was evenzeer minimaal.

### **3. werkingsfilosofie**

Uitgaande van het daadwerkelijk aanwezige werkingpotentieel heeft het Organisme voor onderzoek van ongevallen haar bedrijvigheid toegespitst op de volgende activiteiten:

1. Het opvolgen van de ongevallen, incidenten, onregelmatigheden die zich dagelijks op het spoorwegnet voordoen, ten einde de veiligheidsproblematiek te kunnen inschatten en enig zicht te krijgen op het risico op ernstige ongevallen;

Dit gebeurt door:

- het ontleden van de voorvallen en ongevallen die door de verkeersleiding van de infrastructuurbeheerder dagelijks worden medegedeeld en het repertoriëren van de onregelmatigheden die relevant zijn voor de exploitatieveiligheid.
- het nazien van de verslagen m.b.t. de ongevallen / incidenten opgesteld door beheerder van de spoorweginfrastructuur en de spoorwegonderneming

2. Het uitvoeren van een zelfstandig onderzoek naar de ernstige exploitatieongevallen en de ongevallen die onder licht gewijzigde omstandigheden ernstig hadden kunnen zijn, rekening houdend met de ernst ervan,  
de onduidelijkheid van de omstandigheden van hun voorkomen ten einde terzake te komen tot aanbevelingen om de herhaling van dergelijke ongevallen te vermijden.

Voor het uitvoeren van deze onderzoeken wordt telken male beroep gedaan op de expertise van de NMBS Holding, directie Strategie, Coördinatie, Veiligheid en Leefmilieu omwille van hun grote deskundigheid en ervaring in het bewuste domein

3. Deelnemen aan de activiteiten van het netwerk van Onderzoeksorganen ( NIB ) die plaats hebben te Rijsel onder de auspiciën van het Europese Spoorwegbureau, ten einde deel te hebben aan de ervaringen van andere onderzoeksbureau 's en mee te werken aan de Europese harmonisering van het ongevallenonderzoek. .

## In 2007 geopende onderzoeken

In de loop van het werkjaar 2007 werd aldus het onderzoek geopend naar de volgende ongevallen:

1. Station Izegem: 26 april 2007 Kop staart botsing tussen twee reizigerstreinen..  
Een ledige reizigerstrein rijdt achteraan in op een beladen reizigerstrein die na er gestopt te zijn het station van Izegem aan het verlaten was.  
Belangrijke schade aan het rollend materieel: 8 mio EUR  
51 gekwetste reizigers en 2 gekwetste leden van het treinpersoneel.

Motivatie :een ernstig ongeval waarvan de gevolgen in licht andere omstandigheden nog veel erger konden geweest zijn

2. Genk Vormingstation: 19 juni 2007 : Aanrijding van een stilstaand treinstel door een opgeduwde rangeerbeweging in een sporenbundel.

Bij een opgeduwde rangeerbeweging, bevolen door een operator terrein vanop de voetteerde van de eerste wagen negeert de treinbestuurder de stopbevelen van de rangeerder en de beweging botst tegen het stilstaand stel ophet bundelspoor.

De rangeerder wordt tussen de wagens geplet en overlijdt ter plaatse.

De materiele schade blijft beperkt.

Motivatie: een ongeval met dodelijke afloop dat vragen oproept omtrent de omstandigheden waarop het rangeren van treinen gebeurt.

3. Spoorlijn 161 tussen Genval – Ottignies: 2 september 2007: Ontsporing van twee wagens van een ledige goederentrein op een wisselverbinding.

Twee wagens van een goederentrein die in navette een kolentransport tussen de haven van Antwerpen en Creutzwald ( Frankrijk ) verzekert, ontsporen op weg naar Antwerpen in wisselverbindingen te Ottignies en Genval.

Onderdelen van de ontspoorde wagens komen terecht in het tegenspoor waarover enkele ogenblikken ervoor een reizigerstrein voorbij is gereden.

Enkel ( beperkte ) materiele schade.

Motivatie: het ongeval kon in licht gewijzigde omstandigheden, o.a. wat betreft het tijdstip van de kruisende reizigerstrein heel ernstige gevolgen gehad hebben.

4. Spoorlijn 161 : Ter hulpen: 29 november 2007    Aanrijding van twee spoorwegarbeiders op een onderhoudswerf van Infrabel.

Een spoorwerker van Infrabel en een arbeider van een gecontracteerde onderneming worden aangereden door een reizigerstrein terwijl zij slijpwerken uitvoeren aan een lasverbinding in de sporen als gevolg van een falende beveiliging van de werf.

Motivatie: de ernst van het ongeval waarbij twee spoorwerkers om het leven kwamen en het feit dat een falend systeem voor het beschermen van een spoorwegwerf ernstige gevolgen kan hebben voor de spoorwegveiligheid.

5. Spoorlijn 89 : Ede: 14 december 2007: dodelijk persoonsongeval langs het spoor

Een treinreiziger die in het station van Ede de trein genomen heeft, slaat te pletter tegen de fundering van een paal van de elektrische bovenleiding en komt om.  
De reiziger is op slag dood.

Motivatie: de ongewone omstandigheden van het ongeval waarbij niet direct duidelijk was of de omgekomen reiziger uit of van de trein gevallen was, geven aanleiding tot een grondiger onderzoek.

6. Spoorlijn 27: Mortsel: 16 december 2007: dodelijke aanrijding van een treinreiziger door een andere trein.

Een treinreiziger bedient de noodopening van een deur van de trein, stapt in volle baan uit de nog rijdende trein en wordt aangereden door een trein die op het tegenspoor voorbij rijdt.  
Hij overleeft de aanrijding niet.

Motivatie: de ongewone en onduidelijke omstandigheden van het ongeval waarbij een treinreiziger het leven verliest, leiden ertoe dat een onderzoek wordt ingesteld..

## **In 2007 afgewerkte onderzoeken**

Van de boven geopende onderzoeken werd in 2007 enkel het onderzoek naar het ongeval te Izegem afgesloten.

### Station Izegem: 26 april 2007 Kop staart aanrijding tussen een lege reizigerstrein en een beladen reizigerstrein

Op 26 april 2007 rijdt om 19 u 10 te Izegem, gelegen op de spoorlijn 66, Kortrijk – Brugge een ledige reizigerstrein achteraan in op een beladen reizigerstrein die het station buiten aan het rijden was.

De gevolgen van het ongeval zijn ernstig; 53 ( licht ) gekwetste personen, waaronder twee personeelsleden van de NMBS en zware materiele schade aan de spoorweginfrastructuur en aan het betrokken rollend materieel.

Het bedrag van deze schade werd op meer dan 6 miljoen EUR geraamd.

Het onderzoek heeft bevestigd dat het toegangsein tot de lijnsectie waarop de botsing plaats had, voor de achterkomende trein een groen seinbeeld vertoonde, niettegenstaande deze sectie bezet was door de aangereden trein.

De aanwezige trein had het falende seininrichtingssysteem niet gedetecteerd; meer bepaald hadden de spoorstroomkringen die functioneel voor deze detectie instaan, de informatie niet doorgestuurd naar het betrokken toegangsein waarvan gebleken is dat het niet gekoppeld was met de betrokken spoorstroomkringen.

Enkele dagen voor de treinbotsing waren op de plaats van het ongeval seinen verplaatst met het oog op een meer gebruiksvriendelijke exploitatie van het station en hierbij werd nagelaten de spoorstroomkringen van de perronsporen te verbinden met de seinen die in de gewijzigde configuratie de veilige toegang tot voornoemde lijnsecties moesten verzekeren. ( dit bleek het geval voor beide sporen, zowel in de rijrichting, als in de tegenrichting ).

Verder onderzoek wees uit dat reeds bij de studie van de beoogde omvorming vergeten was de ontbrekende koppelingen te voorzien en dat op geen enkel later ogenblik, noch tijdens de eigenlijke uitvoeringswerken, noch gedurende het testen, noch op het moment van de proeven voor de indienststelling, aan het licht was gekomen dat de gewijzigde seininrichting dergelijk ernstige tekortkomingen vertoonde.

Men heeft moeten vaststellen dat de omvorming van de seinuitrusting, een ‘all- relais ‘ type, onvoldoende is verlopen op basis van bijgewerkte, heel duidelijk omschreven inhoudelijke regels en uitvoeringsprocedures en dat de bestaande regels en procedures bij momenten weinig nauwgezet zijn nagekomen.

Samengevat kan worden gesteld dat het ongeval primair werd veroorzaakt doordat de spoorstroomkringen van de perronsporen niet gekoppeld waren met het sein dat de toegang naar de betrokken lijn sectie beveiligd. De onderliggende oorzaak is van organisatorische aard, waardoor de opvolging van de studie en uitvoering van de werken gebrekkig verliep en de controle op de goede werking van de omgevormde installaties faalde..



## Aanbevelingen

De aanbevelingen die in 2007 zijn uitgegaan van het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor komen uitsluitend voort uit de bevindingen van het boven beschreven ongeval te Izegem.

Zij zijn in eerste instantie bestemd voor Infrabel, de beheerder van de spoorweginfrastructuur en direct betrokken partij bij de implementatie van deze aanbevelingen..

Van de veiligheidsinstantie wordt verwacht dat bij de beoordeling van het systeem voor het beheer van de veiligheid, o.a. in het kader van het afleveren van een veiligheidsvergunning, wordt nagegaan in welke mate deze aanbevelingen zijn opgevolgd.

Deze aanbevelingen die hieronder samengevat worden, pleiten voor: :

1. de opmaak van gedetailleerde beschrijvingen, vanuit een procesmatige benadering, van alle acties die nodig zijn voor de verwezenlijking van de projecten ter uitbouw van nieuwe of aanpassing van bestaande infrastructuren en de nauwgezette uitvoering van deze projecten volgens de aldus opgestelde actieplanning.
2. een absolute scheiding van de functies en taken die betrekking hebben op de studie, de uitvoering en het testen van de installaties en het betrekken van de diensten die de installaties beheren, bij de proeven van indienststelling
3. de vastlegging van duidelijke, gestandaardiseerde regels voor de controle op de goede uitvoering van de studie, van de werken zelf en van hun goedkeuring, eventueel aan de hand van passende checklijsten
4. een realistische inschatting maken van de mogelijks te verwachten moeilijkheden bij het in dienst nemen van een omgevormde insalatie om aldus de planning van de indienststelling te verbeteren en de afhankelijkheid van onvoorziene omstandigheden en wisselvalligheden te verminderen
5. de opmaak van vastgelegde, gestandaardiseerde testprogramma's die waarborgen dat alle nodige controles m.b.t. de veilige werking van de omgevormde ( nieuwe ) inrichtingen en hun probleemloze integratie in het globale systeem worden gepland en zonder voorbehoud worden uitgevoerd en de opname van het verloop van de testen en van alle relevante voorvallen in rapporten m.b.t. de indienststelling.

o o

Infrabel heeft zich bij deze aanbevelingen aangesloten en een actieprogramma opgesteld om deze aanbevelingen te implementeren.

De Raad van Bestuur van de maatschappij heeft in haar zitting van .25 september 2007 dit actieprogramma goedgekeurd.

-----