

Samenvatting Veiligheidsonderzoeksverslag

Aanrijding van een vrachtwagen door een goederentrein
Verrebroek - 29/07/2025

TABEL VAN DE VERSIES VAN HET VERSLAG

<u>Nummer van de versie</u>	<u>Voorwerp van de herziening</u>	<u>Datum</u>
1.0	Eerste versie	08/09/2026

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

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

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



SAMENVATTING

Op dinsdag 29 juli 2025 omstreeks 19.33 uur komt een goederentrein in aanrijding met een vrachtwagen op overweg 1321 aan de Schoorhavenweg in Verrebroek. De betrokken trein, Z60225 van spoorwegonderneming Railtraxx, reed van Antwerpen-Noord Bundel B3 naar Antwerpen W.H.-B. Krommenhoek. De trein bestaat uit 30 wagons, waarvan twee wagons batterijen als gevaarlijke goederen vervoeren. De rit is uitgevoerd door een leerling-treinbestuurder onder begeleiding van een ervaren treinbestuurder.

De vrachtwagen, eigendom van het transportbedrijf Bleiras Logistics, vervoert auto's vanuit Frankrijk naar de haven van Antwerpen. De bestuurder bevindt zich aan het einde van zijn dienstperiode en is onderweg naar een parkeerplaats om zijn verplichte rusttijd aan te vatten.

De trein botst op de overweg tegen de vrachtwagen met een snelheid van 35,8 km/u. Door de impact ontspoord de trein en komt deze enkele meters verder tot stilstand. De aanrijding veroorzaakt aanzienlijke schade aan zowel de spoorweginfrastructuur als het rollend materieel. Er vallen geen gewonden.



Overweg 1321 is uitgerust met actieve signalisatie in de vorm van licht- en geluidssignalen, maar beschikt niet over slagbomen. Het onderzoek bevestigt dat de overwegsignalisatie correct functioneerde op het moment van het ongeval.

Het onderzoek identificeert als directe oorzaak van het ongeval dat de vrachtwagen zich tijdens de doortocht van de trein binnen het vrijruimteprofiel van de spoorweg bevindt. Volgens de Wegcode moet het wegverkeer voorrang verlenen aan spoorvoertuigen en is het verboden een overweg op te rijden wanneer de overwegsignalisatie actief is.

Wat de bijdragende factoren betreft, kan het OOIS enkel hypothesen formuleren. Mogelijke elementen die een rol hebben kunnen spelen, zijn het gedrag van de vrachtwagenbestuurder, zoals afleiding, rijgedrag of de inschatting van de verkeerssituatie, de complexe en veeleisende rijcontext in het de haven van Antwerpen waarbij cruciale signalen mogelijk minder snel worden waargenomen, en de mogelijke invloed van vermoeidheid, aangezien de bestuurder het einde van zijn shift naderde. Daarnaast kunnen het ontbreken van een bijkomende waarschuwing voor overwegen in het gebruikte navigatie- of kaartstelsel, de snelheid van de vrachtwagen en de afwezigheid van een fysieke afsluiting in de vorm van slagbomen hebben bijgedragen aan het ongeval.

Een systeemfactor is dat er geen uniformiteit bestaat in de bijkomende veiligheidsinrichtingen van overwegen in havengebied alsook voor het ontwerp van de weginfrastructuur nabij spoorovergangen, waardoor de effectiviteit van de genomen maatregelen varieert. Dit laat ruimte voor diverse keuzes. Evenmin zijn er voorschriften die de zichtbaarheid van een overweg vastleggen. De besluitvorming over de inrichting en opvolging van overwegen is verdeeld over verschillende actoren. Zowel aan de zijde van de spoorweginfrastructuur als van de weginfrastructuur beschikken verschillende partijen over specifieke bevoegdheden en verantwoordelijkheden.

Sinds het ongeval heeft Infrabel een obstakeldetectiecamera geïnstalleerd aan overweg 1321. Daarnaast ontwikkelt de infrastructuurbeheerder een risicomodel voor overwegen in havengebied om bijkomende veiligheidsmaatregelen op een meer uniforme manier te kunnen evalueren.

Naar aanleiding van de genomen maatregelen formuleert het OOIS geen veiligheidsaanbevelingen.



Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor
<https://www.oois.be>

