

Stichting Wandelnet
t.a.v. Ankie van Dijk

Postbus 846
3800 AV Amersfoort

Datum 19 september 2013
Ons kenmerk JN-17-9-13/54
Bijlage(n) 1
Onderwerp risico analyse Boekenrode

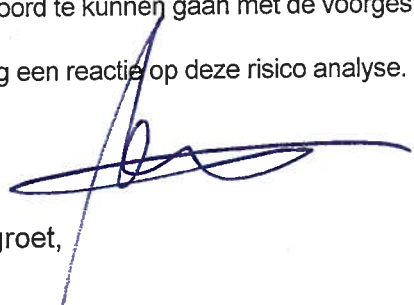
Behandeld door Jeroen Nederlof
Telefoonnummer 030 235 48 87
E-mail jeroen.nederlof@prorail.nl

Beste Ankie, beste Stuurgroep Barrièrewerking Recreatie,

Hierbij ontvangt u de risico analyse van de overweg Boekenroodeweg te Heemstede.

Deze analyse is opgesteld conform de procedure nadat ProRail de overweg bij u had aangemeld als beoogd om op te heffen en nadat u had aangegeven er een groot recreatief belang aan te hechten en niet akkoord te kunnen gaan met de voorgesteld eindsituatie.

Wij ontvangen graag een reactie op deze risico analyse.



Met vriendelijke groet,

Jeroen Nederlof

Systeemmanager Overwegen | Treinbeveiliging | Assetmanagement | ProRail
088 231 4241 www.prorail.nl
Inktpot C1.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

c.c.
Lex van Boetzelaer ProRail AM TB
Ronald Landsmeer ProRail Regio RN
Erik Schuurmans ProRail Regio RN

Operatie
Assetmanagement, Infrastuctuur
en, Treinbeveiligingsystemen, Con-
ventionele techniek

Bezoekadres
De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

**RISICOANALYSE OPHEFFEN OVERWEG
BOEKENROODEWEG TE HEEMSTEDE**

PRORAIL
R.W. LANDSMEER

16 september 2013
077286230:B - Definitief
D02041.000329.0100



Inhoud

1	Inleiding.....	2
1.1	Derde Kadernota Railveiligheid.....	3
1.2	Beleidsregels ProRail	3
1.3	Doel	4
1.4	Aanpak	4
1.5	Referentiedocumenten.....	4
2	Overweg Boekenroodeweg.....	5
2.1	Karakter van de overweg.....	5
2.2	Beoordelingsmethode situatie overweg Boekenroodeweg.....	7
2.3	Beoordeling overweg Boekenroodeweg	9
3	Waardering situatie.....	11
4	Samenvatting	13
Bijlage 1	Incidentregistratie Boekenroodeweg.....	14
Colofon		15

1

Inleiding

ProRail, beheerder van het Nederlandse spoorwegnet, heeft het voornemen om de particuliere overweg in de Boekenroodeweg te Heemstede op te heffen en te vervangen door een rechtstreekse ontsluiting naar de Constantijn Huygenslaan te Heemstede. Daarvoor wordt ten westen van de spoorlijn over circa 250 meter een nieuwe weg aangelegd.

De overweg, binnen ProRail bekend als de niet-openbare overweg op lijncode 085, bij kilometer 021.756 te Heemstede, ligt ten zuiden van het station Heemstede en is afgesloten met hekken zoals uit onderstaande foto blijkt.



Foto 1 – Oostzijde overweg Boekenroodeweg

Voor het aanpassen of opheffen van een overweg volgt ProRail de door haar opgestelde procedure “Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen”, de PRC00200, versie 001 van 1 april 2013 [003]. Deze procedure volgt het Rijksbeleid voor wijzigingen van (het gebruik van) overwegen dat is vastgelegd in de Derde Kadernota Railveiligheid [001] en de Nota Mobiliteit deel III [004]. De procedure beschrijft de verplichtingen voor initiatiefnemers van wijzigingen met impact op de veiligheid of de recreatieve functie van een overweg. Middels deze procedure geeft ProRail invulling aan het Rijksbeleid en is van toepassing op alle wijzigingen (van het gebruik) van overwegen behorende tot de hoofdspoorweginfrastructuur.

ProRail heeft, als initiatiefnemer van het opheffen van de overweg, ARCADIS Nederland BV (hierna te noemen ARCADIS) opdracht gegeven om de risicoanalyse uit te voeren.

1.1 DERDE KADERNOTA RAILVEILIGHEID

Ten aanzien van het opheffen van overwegen schrijft de Derde Kadernota Railveiligheid op pagina 66:

“Er worden geen overwegen met een recreatieve functie opgeheven tenzij de spoor- en/of wegbeheerder door analyses aantoont dat deze overwegen grote risico's hebben voor de spoor- en verkeersveiligheid en tenzij er alternatieven zijn die de wegbeheerder met ProRail is overeengekomen (zoals ongelijkvloerse oplossingen). Bij voorgenomen sluiting van overwegen wint ProRail vroegtijdig advies in bij recreatieve belangenorganisaties over het recreatieve belang van de desbetreffende overwegen.”

Deze stellingname is door ProRail overgenomen in haar procedure PRC00200 [003] wat is weergegeven in hoofdstuk 3, paragraaf 3.4.1 van deze procedure, waarin de Derde Kadernota Rail veiligheid wordt geciteerd.

Voor het opheffen van niet-openbare overwegen en daarmee ook deze particuliere overweg, wordt in de Derde Kadernota Railveiligheid geen richtlijn gegeven. Indien de rechthebbenden akkoord zijn kan deze overweg dan ook opgeheven worden.

1.2 BELEIDSREGELS PRORAIL

Omdat zowel de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) als ProRail voortdurend streven naar permanente verbetering van de overwegveiligheid, heeft ProRail ten aanzien van overwegen beleidsregels opgesteld. Voor het opheffen van overwegen zien wij in de PRC00200 de volgende regel:

“Indien een openbare of particuliere overweg grote veiligheidsrisico's kent en vanwege de recreatieve waarde (alleen openbare overwegen) of andere belangen niet kan worden opgeheven verkent ProRail samen met de betrokken belanghebbenden de financiële haalbaarheid van een alternatieve ontsluiting of ongelijkvloerse oplossing. Hierbij is medefinanciering door ProRail mogelijk. De Directeur AM (ProRail Asset Management) is verantwoordelijk voor het besluit over medefinanciering.”

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu monitort de inspanningen en resultaten van ProRail op het gebied van overwegveiligheid. De betrokken partijen daarbij zijn de infrabeheerder, wegbeheerders, ILT, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en belangenorganisaties.

Belangrijk ook hier weer is daarom het karakter van de overweg; is het een openbare overweg of een niet-openbare overweg. Zoals eerder aangegeven betreft het bij de Boekenroodeweg een niet-openbare overweg.

Voor een juiste afhandeling van het proces tot opheffen is voor de volledigheid wel besloten een risicoanalyse uit te voeren.

1.3 DOEL

Het doel van deze risicoanalyse is het in opdracht van ProRail en conform de Derde Kadernota Railveiligheid, zoals in paragraaf 1.1 beschreven, uitvoeren van een risicoanalyse betreffende overwegveiligheid bij het opheffen van de overweg in de Boekenroodeweg te Heemstede en de aanleg van een alternatieve ontsluiting. Voor u ligt het resultaat van deze analyse.

1.4 AANPAK

Zoals eerder aangegeven, ProRail heeft voor het opstellen van risicoanalyses op het gebied van overwegveiligheid een nieuwe procedure vastgesteld. Met deze procedure "Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen" [003] stelt zij eisen aan de op te stellen risicoanalyses.

Daarnaast schrijft ProRail tegenwoordig het gebruik van het door haar ontwikkelde "Overwegen Register" (OR) [005] voor, als hulpmiddel bij het opstellen van de risicoanalyse voor overwegveiligheid. Met het OR beoordeelt men een overweg op een aantal aandachtspunten. Bij veranderingen kan men nagaan welke invloed deze veranderingen hebben op de aandachtspunten in het OR en het streven is om per overweg zoveel mogelijk criteria "gunstig" te krijgen. Bij een groter aantal ongunstige factoren neemt de kans toe dat weggebruikers zich onoplettend of risicovol gedragen. Bij het opheffen van een overweg vervalt deze in het OR, een voor de overwegveiligheid gunstige situatie. Wel moet gekeken worden naar de verkeersveiligheid van het aangeboden alternatief.

Voor de beoordeling van de situatie is de aanpak in voorliggende analyse gebaseerd op een risicobeschouwing van overwegen aan de hand van een aantal kwalitatieve risicofactoren. De bij onze risicoanalyse gehanteerde risicofactoren zijn verder grotendeels in lijn met de factoren van het OR maar hebben een meer beschrijvend karakter. De gehanteerde aanpak zal daardoor tot conclusies leiden die in lijn zijn met het OR.

In hoofdstuk 2 vindt u hierover een nadere toelichting.

1.5 REFERENTIEDOCUMENTEN

Als basis voor de beschouwing zijn de volgende documenten gebruikt:

[01]	"Veilig vervoeren, Veilig werken, Veilig leven met spoor, Derde Kadernota Railveiligheid", Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juni 2010.
[02]	RLN20420-1-v003, Richtlijn overwegbeveiliging, Verkeerskundige richtlijnen en normen, ProRail van 1 oktober 2012.
[03]	PRC00200 "Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen", V001, datum van kracht 1 april 2013.
[04]	Nota Mobiliteit deel III, kabinetsstandpunt.
[05]	Onderbouwingsdocument Overwegen Register ProRail, versie 001 van 1 december 2011.
[06]	E-mailcontact met de opdrachtgever, de heer R.W. Landsmeer.
[07]	Van ProRail ontvangen incidentgegevens.

Tabel 1 – Referentiedocumenten

2

Overweg Boekenroodeweg

2.1 KARAKTER VAN DE OVERWEG

Volgens de bij ProRail beschikbare gegevens over de bij haar in beheer zijnde overwegen betreft de overweg in de Boekenroodeweg een niet-openbare overweg. De overweg is daartoe afgesloten met hekken, zie foto 1 en op het hek is het bord bevestigd met de tekst "Verboden toegang voor onbevoegden. Poort sluiten", zie foto 2.

Naast de overweg staat aan beide zijden van het spoor een bord waarop is aangegeven dat de hekken afgesloten moeten worden, zie foto 3. Op die wijze wordt duidelijk gemaakt dat het een niet-openbare overweg betreft.

Gezien het niet-openbare karakter van de overweg heeft ProRail contracten met een beperkt aantal rechthebbenden die, met hun bezoekers, gebruik mogen maken van deze overweg. Gebruik door anderen is niet toegestaan.



Foto 2 – Bebording bij de overweg Boekenroodeweg

Om de hekken af te kunnen sluiten en daarmee te kunnen voldoen aan het op de blauwe borden weergegeven voorschrift voor gebruik, waren de hekken voorzien van sloten. Helaas worden deze sloten voortdurend door derden verwijderd en/of beschadigd zodat voor hen een vrije toegang tot de spoorbaan mogelijk is (zie foto 2 en 3). Ook bleven de hekken vaak open staan wat tot meerdere meldingen van machinisten heeft geleid. Met een open hek wordt, onterecht, de indruk gewekt dat gebruik door anderen dan de rechthebbenden is toegestaan. Recent heeft men bij de overweg een beveiligingscamera geplaatst en sinds die tijd worden de hekken gesloten. Door het door derden stelselmatig beschadigen of verwijderen van de sloten kunnen deze veelal niet meer afgesloten worden. Foto 4 geeft aan dat de hekken en sloten niet worden ontzien.



Foto 3 – De instructie voor het afsluiten van de hekken

De overweg in de Boekenroodeweg komt verder niet voor op de wegenlegger en daarmee wordt het niet-openbare karakter van de overweg bevestigd.

Ter informatie: Een wegenlegger is een document waarin vermeld staat wie verantwoordelijk is voor het onderhoud van een openbare weg. De wegenwet bepaalt dat elke Nederlandse gemeente verplicht is om een wegenlegger op te stellen. De wegenlegger geeft juridische duidelijkheid over de openbaarheid van de weg en de onderhoudsplichtige. De wegenlegger wordt opgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders. De grenzen van de bebouwde kom voor toepassing van deze wet en de legger zelf worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

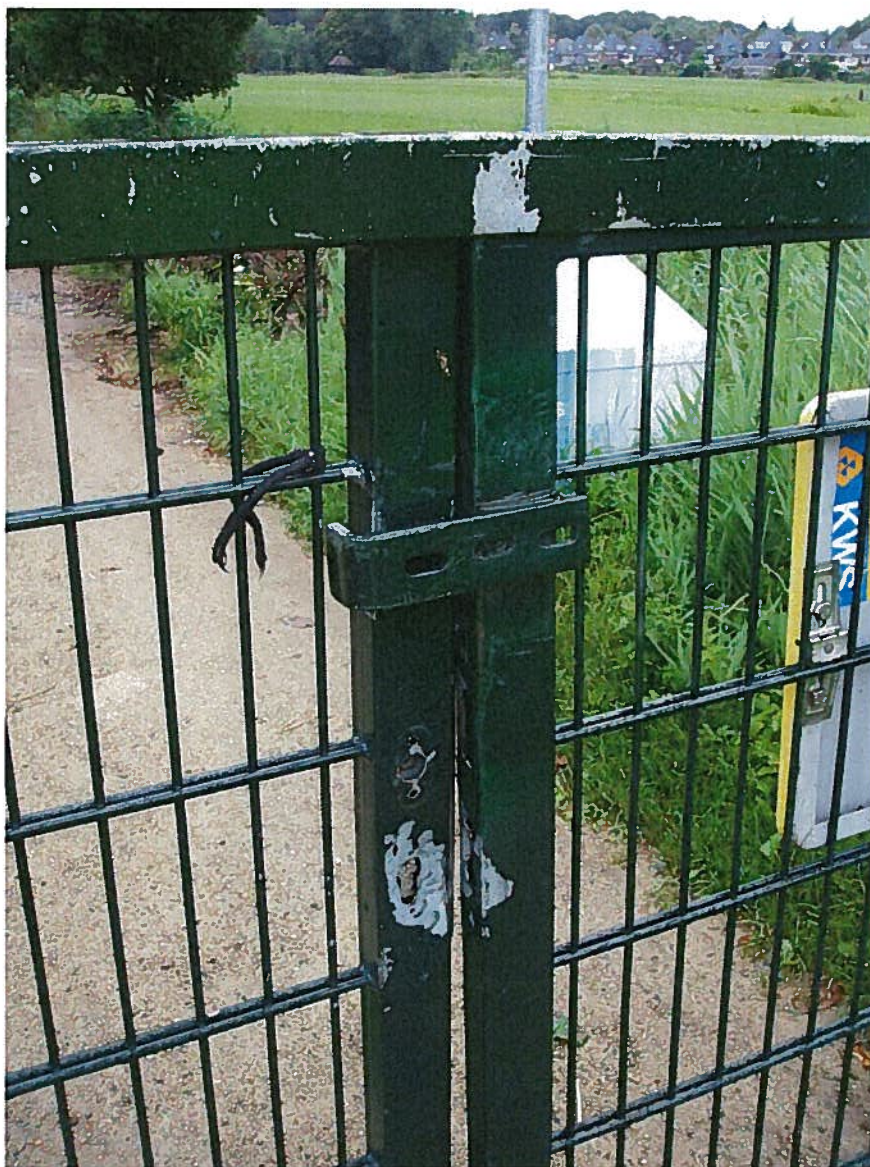


Foto 4 – Beschadigde hekken door het afbreken en/of beschadigen van de sloten

2.2 BEOORDELINGSMETHODE SITUATIE OVERWEG BOEKENROODEWEG

Bij het beoordelen van overwegen en het uitvoeren van risicoanalyses overwegveiligheid dienen de risicofactoren uit de methodiek van het "Overwegen Register" (OR) [005], in beschouwing genomen te worden. Met het OR beoordeelt men een overweg op een aantal risicofactoren. Bij veranderingen door een project kan men nagaan welke invloed deze veranderingen hebben op de risicofactoren van het OR.

Het streven is om per overweg zoveel mogelijk factoren “gunstig” te krijgen. Bij een groter aantal ongunstige factoren neemt de kans toe dat weggebruikers zich onoplettend of risicovol gedragen.

In het OR blijkt de overweg in de Boekenroodeweg meer dan gemiddeld te scoren. Dat is dan ook één van de redenen dat ProRail er toe wil over gaan om deze overweg op te heffen.

Bij een opname van een overweg gebruikt ARCADIS een specifiek opnameformulier waarop alle aandachtspunten genoteerd zijn die van invloed kunnen zijn op de veiligheid van de betreffende situatie. Met het nalopen van deze lijst krijgt men een indruk van de overwegsituatie en haar omgeving.

De overweg is zo op kwalitatieve wijze beoordeeld in het functioneren in de fysieke omgeving en met het huidige gebruik door trein- en wegverkeer. Voor de nieuwe situatie worden aandachtspunten genoteerd en uitgangspunten vastgesteld. Vanuit die beoordeling van de oude en nieuwe situatie volgt de risicobeschouwing en conclusie. Voor een gestructureerde aanpak van de kwalitatieve beoordeling van overwegen wordt de overweg in algemene zin beschreven en op de volgende punten onderzocht:

Spooresituatie

1. Overweguitrusting.
2. Treinsnelheid en sluitingsduur overwegen.
3. Treinintensiteit.
4. Baanvaksituatie.
5. Aantal sporen.
6. Incidentregistratie.

Wegsituatie

7. Wegtype.
8. Functionaliteit van de weg.
9. Intensiteit van het wegverkeer.
10. Snelheid van het wegverkeer.
11. Overzichtelijkheid wegsituatie.
12. Voorzieningen voor langzaam verkeer.

Vanuit de procedure voor Risicoanalyses van ProRail [003] volgen onderstaande punten.

Een algemeen deel met daarin:

- De naam van het project dat verantwoordelijk is voor de wijziging (inclusief initiatiefnemer en financiers).
- De aanleiding en doelstelling (c.q. het beoogde resultaat) van de wijziging.
- De geografische afbakening van het project en geplande realisatie (jaartal en kwartaal).

Een deel met daarin per overweg:

- Relevante technische kenmerken (inrichting, beveiliging, bevloering, kruisingshoek, etc.), gebruikskenmerken (frequentie en type treinverkeer, intensiteit en type wegverkeer) en de ongevalshistorie.
- Een kwalitatieve (en waar mogelijk semi-kwantitatieve) beschrijving van de veiligheidsbepalende aspecten en waardering van het risicoprofiel voor de huidige situatie van de overweg aan de hand van de risicofactoren van het OR.

2.3 BEOORDELING OVERWEG BOEKENROODEWEG

Vanuit de beoordeling van de overweg komen wij op de volgende uitkomst.

- De naam van het project dat verantwoordelijk is voor de wijziging.
Opheffen niet-openbare overweg Boekenroodeweg te Heemstede onder aanleg van een alternatieve ontsluitingsroute. Initiatiefnemer en financier: ProRail.
- De aanleiding en doelstelling (c.q. het beoogde resultaat) van de wijziging.
Het opheffen van de overweg na een dodelijk ongeval in november 2011. ProRail probeert, na vele incidenten op deze overweg, al meer dan 10 jaar deze overweg op te heffen en dit proces is na het dodelijk ongeval in een stroomversnelling geraakt. Alle rechthebbenden zijn nu akkoord.
- De geografische afbakening van het project en geplande realisatie (jaartal en kwartaal).
Het betreft het opheffen van een overweg op lijncode 085 bij kilometer 021.756 eind december 2013.

De relevante technische kenmerken (inrichting, beveiliging, bevoering, kruisingshoek etc.), gebruikskkenmerken (frequentie en type treinverkeer, intensiteit en type wegverkeer) en de ongevalshistorie geven het volgende beeld.

Spoorsituatie

1. Overweguitrusting.
Niet actief beveiligde tweesporige overweg. De overweg is afgesloten met hekken, zie eerdere foto's.
2. Treinsnelheid.
De baanvaksnelheid is 140 km/h. Omdat de overweg op circa 500 meter ten zuidwesten van het station Heemstede ligt en alle treinen daar sinds circa 1,5 jaar stoppen, zullen alle treinen met een lagere snelheid de overweg passeren.
3. Treinintensiteit.
Twaalf reizigerstreinen per uur met mogelijk nog twee goederentreinen.
4. Baanvaksituatie.
Vrije baan op circa 500 meter ten zuiden van het station Heemstede.
5. Aantal sporen.
Twee.
6. Incidentregistratie.
Sinds 1975 houdt ProRail de ongevallen op overwegen structureel bij. Op deze overweg hebben zich, naast vele incidenten, vijf ongevallen voor gedaan. Drie met alleen materiële schade, één met materiële schade en een lichtgewonde en één met materiële schade en een dode tot gevolg. Vanaf 2006 is ook een incidentregistratie beschikbaar, ook daaruit zijn gegevens overgenomen. In bijlage 1 vindt u de ongeval- en incidentregistratie.

Wegsituatie

7. Wegtype.
Zandweg ter ontsluiting van enkele woningen.
8. Functionaliteit van de weg.
Oostelijke ontsluiting van enkele woningen die overigens ook via de westzijde ontsloten kunnen worden.
9. Intensiteit van het wegverkeer.
De toegestane intensiteit is erg laag, het illegale gebruik is volgens opgave en berichten vanuit tegenstanders van het opheffen van de overweg aanzienlijk hoger.
10. Snelheid van het wegverkeer.
Gezien de situatie met een zandpad dat in een helling omhoog naar de overweg leidt met aan de oostzijde van de overweg op circa 15 meter een fietspad, is een snelheid hoger dan stapvoets niet mogelijk.

11. Overzichtelijkheid wegsituatie.

De overzichtelijkheid is matig. Zowel aan de west- maar vooral aan de oostzijde van de overweg ligt de weg lager dan de overweg en bereikt men de overweg via een helling. Daarbij ligt direct ten oosten van de overweg een fietspad parallel aan het spoor. De afstand tussen het naastgelegen spoor en de kant van het fietspad is circa 15 meter.

12. Voorzieningen voor langzaam verkeer.

Er zijn geen specifieke voorzieningen voor langzaam verkeer.

3

Waardering situatie

De procedure PRC00200 vraagt om een kwalitatieve (en waar mogelijk semi-kwantitatieve) beschrijving van de veiligheidsbepalende aspecten en waardering van het risicoprofiel voor de huidige situatie van de overweg aan de hand van de risicofactoren van het OR. Vanuit de opname en beschouwing van de situatie komen wij op het volgende beeld.

Zoals eerder aangegeven, in het OR blijkt de overweg in de Boekenroodeweg meer dan gemiddeld ongunstig te scoren. Dat is dan ook één van de redenen dat ProRail er toe wil over gaan om deze overweg op te heffen.

De overweg in de Boekenroodeweg is verder een niet-openbare overweg die uitsluitend is opengesteld voor enkele rechthebbenden. De overweg ligt hoger dan zijn omgeving waardoor men de overweg vanuit zowel de west- maar vooral de oostzijde bereikt via een helling. Voor zowel snel- als langzaam verkeer is dat een lastige situatie. Om het niet-openbare karakter te benadrukken is de overweg geheel met hekwerken afgesloten, hekwerken die normaal gesproken afgesloten kunnen worden. Door voortdurende vandalisme worden de sloten echter onklaar gemaakt, zijn de hekwerken voor een ieder open te maken en neemt het illegaal gebruik van deze overweg meer en meer toe.

De overweg is echter, mede door de slechte ontruiming aan de oostzijde, de hellingen naar de overweg toe en het ontbreken van een actieve beveiliging, niet geschikt voor gebruik door grote aantallen gebruikers.

Vanuit de incidentregistratie blijkt ook dat deze overweg vaak in beeld is met aanrijdingen of bijna aanrijdingen. Door de ligging en het (oneigenlijk) gebruik is het risico op incidenten dan ook groot.

Terecht daarom dat ProRail al zeker tien jaar probeert om deze overweg op te heffen, maar omdat één of meerdere rechthebbende(n) daartegen bezwaar maakten is dat nog niet zover gekomen. Sinds het dodelijke ongeval in november 2011 zijn alle rechthebbenden er echter van overtuigd dat er iets moet gebeuren, in dit geval de aanleg van de alternatieve ontsluiting waarna de overweg kan worden opgeheven.

Tegen opheffing zijn wel door derden en daarmee gebruikers die nu niet van de overweg gebruik mogen maken, bezwaren geuit. Bij tegemoetkoming aan deze bezwaren en handhaving van de overweg zou deze een openbaar karakter moeten krijgen en voorzien moeten worden van een actieve beveiliging. Omdat de ontruimingssituatie aan de oostzijde zeer krap is en voor snelverkeer zeer slecht, is het nagenoeg onmogelijk om hier een veilige situatie te creëren. Verder is het niet in de lijn van het beleid van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) en ProRail om nieuwe (openbare) overwegen in hoofdspoorwegen toe te staan. Daardoor is ook een ander alternatief voor deze situatie, het openstellen van de overweg voor uitsluitend langzaam verkeer en het voorzien in een actieve beveiliging, geen optie. Rest het opheffen van de overweg.

In de toekomstige situatie is de overweg opgeheven en een alternatieve ontsluiting aangelegd. Deze alternatieve ontsluiting loopt van de westzijde van de overweg parallel aan het spoor naar het noorden naar de nu doodlopende Constantijn Huijgenslaan.



Foto 5 – Foto van de Constantijn Huijgenslaan naar de Boekenroodeweg De witte stip op de achtergrond is de voet van de beveiligingscamera bij de overweg

Voor deze toekomstige situatie heeft ProRail overeenstemming bereikt met de rechthebbenden. De overweg is dan opgeheven en de rechthebbenden hebben, naast hun reeds bestaande route naar het westen, ook een route via een 250 meter lange, nieuw aan te leggen weg naar de Constantijn Huijgenslaan om Heemstede te bereiken. Er is daarbij geen reden om aan te nemen dat de nieuwe wegverbinding zal leiden tot extra veiligheidsrisico's voor het wegverkeer.

Een door hen geaccepteerde route en daarmee, gezien het incidentele gebruik, een juiste alternatieve ontsluiting voor het opheffen van de niet-openbare overweg.

4

Samenvatting

Uit de beoordeling van de overweg in zijn omgeving en de incidentregistratie blijkt dat deze overweg een hoog risico op aanrijdingen kent. Nu alle rechthebbenden akkoord zijn met het opheffen van de overweg onder aanleg van een alternatieve ontsluiting naar de Constantijn Huygenslaan, kan de overweg dan ook opgeheven worden.

Een opheffing die onderbouwd wordt door:

- Dat de situatie, gelet op het ongevalsverleden en het “illegaal” gebruik, bepaald ongewenst is.
- Dat de ILT bij ProRail heeft aangedrongen op maatregelen.
- Dat het een strikt particuliere overweg betreft.
- Dat ombouw naar een openbare overweg niet in de lijn is met het beleid van I&M en ProRail.
- Dat er een goed alternatief is ontworpen.
- Dat daarover nu overeenstemming is met de rechthebbenden en gemeente.
- Dat ProRail financieel bijdraagt aan deze alternatieve ontsluiting.
- Dat met het alternatief de veiligheid sterk verbetert.

Bijlage 1

Incidentregistratie Boekenroodeweg

Bijlage 1

Incidentregistratie overweg Boekenroodeweg, Heemstede, lijncode 085, kilometer 021.756

Sinds 1975 houdt ProRail de ongevallen op overwegen structureel bij. Op deze overweg hebben zich, naast vele incidenten, vijf ongevallen voor gedaan. Drie met alleen materiële schade, één met materiële schade en een lichtgewonde en één met materiële schade en een dode tot gevolg. Vanaf 2006 is ook een incidentregistratie beschikbaar, ook daaruit zijn gegevens overgenomen. Hierna vindt u de ongeval- en incidentregistratie.

01-11-1975, 09:25

Aanrijding met een personenauto, bestuurster, vrouw van 19. Auto valt op de overweg stil. De vrouw raakte licht gewond.

23-01-1997, 15:50

Aanrijding met een personenauto, bestuurder, man van 47. Trein reed in de richting Heemstede-Aerdenhout. Personenauto kwam van rechts, vanuit het oosten. Bestuurder reed de overweg op en kwam tegelijkertijd met de trein op de overweg. Gevolg was een aanrijding. Door de trein werd de neus van de personenauto afgereden. Er was alleen materiële schade aan de trein en aan de personenauto. Bestuurder is waarschijnlijk verblind geweest door de laaghangende zon. Vermoedelijke oorzaak is daarmee een laaghangende zon en onoplettendheid van de bestuurder van de personenauto. Bestuurder was bekend met overweg. Alleen materiële schade.

11-09-1997, 19:35

Aanrijding met een personenauto, bestuurster, vrouw van 44. Trein reed in de richting van station Heemstede en remde al af van 130 km naar stilstand bij station Heemstede. Op circa 500 m voor het station kruist de Boekenroodeweg het baanvak. Via de Leidsevaartweg naderde een de trein tegemoetkomende personenauto. Auto sloeg voor de trein rechtsaf het overpad op. Dit overpad behoort met hekken te zijn afgesloten. De hekken stonden open en de auto reed door. Trein gaf een signaal met de typhoon en voerde een snelremming uit. Auto reed tegen rechterzijde van lok 7438. Bestuurster verklaarde de trein niet te hebben opgemerkt. Als de hekken naar behoren waren gesloten had ze moeten stoppen. Haar nichtje van 11 jaar zag de trein wel aankomen en riep net te laat. Nichtje is ter plaatse wel bekend daar ze daar een paard heeft gestald. Bestuurster was ter plaatse niet bekend en was op bezoek bij nichtje. Trein raakte beschadigd o.a. treeplank lok. Auto raakte zwaar beschadigd aan de voorzijde. Inzittende liepen geen letsels op. baanvak was van 19.35 uur tot 20.10 uur gestremd. Hekken stonden open. Alleen materiële schade.

20-04-2006, 17:16

Trein 6350 heeft een bijna aanrijding met een bestelbusje. Bus is doorgereden.

02-06-2006, 17:15

Bijna aanrijding met persoon.

07-10-2006, 20:23

Bijna aanrijding met wegverkeer.

19-07-2008, 9:18

Bijna aanrijding met busje.

24-11-2011, 13:16

Aanrijding met een personenauto, bestuurster, vrouw van 72. Bestuurster was op weg naar haar familie. Deze particuliere overweg is normaal met hekken afgesloten. Waarschijnlijk heeft ze de hekken zelf geopend om de overweg over te kunnen steken. Tijdens het oversteken is de auto aangereden door een trein van NSR. Mogelijk is ze bij het oversteken van de overweg verblind door de laaghangende zon, waardoor ze de trein over het hoofd heeft gezien. Ook haar hond is door de aanrijding gedood. De auto is tientallen meters onder de trein meegesleurd en is volledig vernield. Het spoor is slechts licht beschadigd. Eén dode en één dode hond.

22-04-2013, 16:33

Aanrijding met plastic buizen die uit een bestelwagen staken. Bestuurder, man, leeftijd onbekend. Een bestelwagen met aan de achterzijde uitstekende pvc-buizen stond ten westen van de overweg, waar de bestuurder het afsluithek moest openen. De pvc-buizen hingen binnen het pvr. Een in de richting Leiden passerende intercity van NSR (trein 2265) heeft de pvc-buizen geraakt en stuk gereden. De afstand tussen het afsluithek en buitenste spoorstaaf is 7 m. Aan de beelden te zien, was de bestuurder waarschijnlijk met bouwwerkzaamheden bezig aan het huis bij het spoor. Hulpdiensten en traumahelikopter zijn groots uitgerukt, maar dat bleek niet nodig te zijn. Later is bekend geworden dat de aannemer die de bestelwagen bestuurde, tevens een bewoner van deze weg is. De eigenaar van het huis naast het spoor waar hij aan bouwde, woonde er zelf nog niet, maar nog in Haarlem.

11-09-2013, 14:38

Bijna aanrijding met een personenauto.

Colofon

RISICOANALYSE OPHEFFEN OVERWEG BOEKENROODEWEG TE HEEMSTEDEN

OPDRACHTGEVER:

ProRail
R.W. Landsmeer

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

ing. R.J. van der Meijden

GECONTROLEERD DOOR:

ir. R.M. Jhari

VRIJGEGEVEN DOOR:

D. Pastoor MSc

16 september 2013
077286230:B

ARCADIS NEDERLAND BV
Piet Mondriaanlaan 26
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Tel 033 4771 000
Fax 033 4772 000
www.arcadis.nl
Handelsregister 09036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.