

Bijna botsing trein met werkverkeer

Op 10 april 2026 rond 23:51 uur waren twee medewerkers bezig met het plaatsen van verkeersmaatregelen nabij de spoorwegovergang aan de Van Weerden Poelmanweg in Soestduinen. Tijdens het manoeuvreren met een bestelbus met aanhanger is ervoor gekozen om achteruit te steken op en nabij de overweg. Dit mislukte tweemaal, waarna werd gewisseld van bestuurder. Kort daarna naderde een trein en gingen de slagbomen naar beneden.

OPSOMMING GEBEURTENIS

Terwijl het voertuig zich op de overweg bevond:

- Gingen de rode lichten knipperen en sloot de overweg
- Kwam de overwegboom tussen voertuig en aanhanger
- Is de bestuurder vooruit gereden om de overweg te verlaten
- Waarbij een overwegboom werd afgebroken en beschadigd

Kort daarna kwam reizigerstrein 5684 met een **noodremming** tot stilstand voorbij de overweg

ERNST VAN DE SITUATIE !

De potentiële ernst was **zeer hoog** (mogelijk dodelijk letsel), maar door de slagboom te rijden (stuk te rijden) heeft zich alleen materiele schade voorgedaan.



WAT GING ER MIS

Onveilige handeling

- Achteruit rijden tegen de verkeersrichting in
- Uitvoeren van een bijzondere manoeuvre op een spoorwegovergang
- Gebruik willen maken van het voet- en fietspadgedeelte van een spoorwegovergang met een motorvoertuig
- Verkeerde keuze binnen LMRA (risico verkeerd ingeschat)

Onvoldoende voorbereiding en kaders

- Geen duidelijke richtlijnen/instructies voor werken nabij spoor/overweg
- Onvoldoende aandacht voor indirecte werkzaamheden (verkeersmaatregelen/omleiding) nabij het spoor/overweg

Communicatie & organisatie

- Werkzaamheden en risico's rondom spoor niet expliciet meegenomen in voorbereiding (verkeersplan)
- Richting onderaannemer zijn de spooreisen ten aanzien van werkzaamheden niet gecommuniceerd.

Menselijke factor

- Foutieve inschatting van de situatie
- Mogelijk vermoeidheid door werken in de late avond.

WAT GAAN WE MORGEN ANDERS DOEN

- Van onbewust onbekwaam met betrekking tot de regelgeving rondom ProRail terrein naar bewust bekwaam van alle medewerkers
- LMRA omtrent plaatsen, instandhouden en verwijderen van verkeersmaatregelen rondom spoor/overwegen
- Afstemmen van tijdelijke verkeersmaatregelen, verkeersplannen en/of omleidingsplannen met ProRail'



WIST JE DAT . . .

- De overwegbomen breukvlakken hebben en deze bij gevaar gemakkelijk stukgereden kunnen worden.
- Het uitrijdende gedeelte van de rijbaan geen overwegboom heeft
- Het voet- en fietspadgedeelte aan beide zijden een overwegboom bevatten (opsluitgevaar)
- Voet- en fietspadgedeelte van een spoorwegovergang niet bedoeld zijn voor motorvoertuigen.



SAFETY ALERT



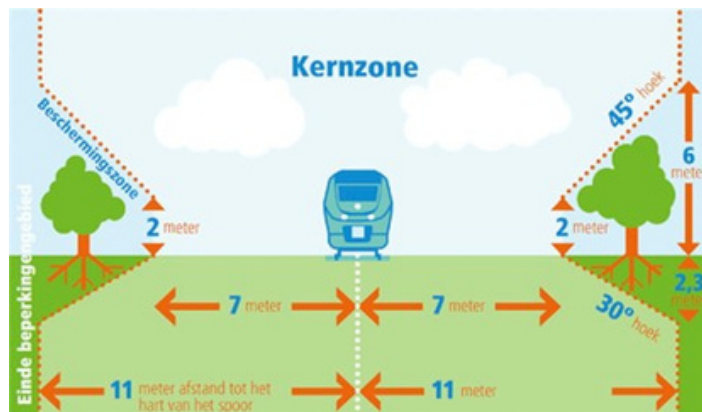
2026-02

19 juni 2026

Kernzone

Wanneer je werkzaamheden binnen de Kernzone van het spoor hebt, gelden de volgende regels:

- Wat is je kernzone, gemeten vanaf hart spoor van de buitenste spoorstaaf dichtbij het werkvak:
- Werk je binnen deze kernzone dan is het verplicht om de werkzaamheden te communiceren met ProRail, dit communiceren dient te gaan via het Omgevingsloket.
- De melding + informatie binnen het Omgevingsloket naar het Rijk (komt automatisch bij ProRail terecht) dient voorzien te zijn van de volgende informatie:
 - Het werk ingetekend op een ProRail ondergrond 1:1000, te bestellen bij geo-kadaster@prorail.nl; indienen in .pdf
 - Een (beknopt) werkplan met daarin ten minste een uiteenzetting van de werkzaamheden.
- De werkzaamheden kunnen vervolgens pas aanvangen als er formele toestemming is vanuit ProRail.



Verkeersmaatregelen rondom overwegen

Wanneer je werkzaamheden in de buurt hebt van het spoor, maar buiten de Kernzone, dan kan het zijn dat je alsnog te maken hebt met verplichte afstemming met ProRail. De verkeersmaatregelen rondom een uitvoeringsproject kunnen namelijk invloed hebben op een overweg. In dit geval als volgt handelen:

1. Ligt de overweg vanuit de rijrichting gezien vóór de inleidende bebording, dan hoeft er vanuit de werkzaamheden geen rekening te worden gehouden met de overweg.
2. Ligt de overweg buiten het werkvak, maar tussen de inleidende bebording, dan moet er rekening worden gehouden met de aanwezigheid van de overweg, zowel wat betreft de plaatsing van de inleidende bebording als de kans op stilstaande voertuigen op de overweg.
3. Ligt de overweg in het werkvak (tussen de nulpunten), dan moeten er voor het wegverkeer maatregelen worden genomen die een veilige passage van de overweg mogelijk maken (of er moet een omleiding worden ingesteld) en er moet aandacht worden besteed aan de zichtbaarheid van de overwegbebakening en overwegbeveiliging.

Daarnaast is het ook belangrijk om stil te staan bij de afstand tussen het werkvak (locatie daadwerkelijke werkzaamheden) en het spoor, dit in het geval van risico op stilstaande voertuigen op de overweg. Dit risico is aanwezig bij de volgende onderstaande afstanden

Situatie	werken direct naast de rijbaan	werken op of vanaf de rijbaan
RSW - 100 km/h	850 m	650 m
GOW - 80 km/h	430 m	330 m
GOW - 70 km/h	430 m	330 m
GOW - 50 km/h	160 m	110 m
ETW - 60 km/h	160 m	110 m
ETW - 30 km/h	70 m	70 m
Fietspaden	35 m	35 m
Voetpaden *)	5 m	5 m

*) Voor voetpaden is een afstand aangehouden van 5 m om voldoende ruimte te hebben voor het plaatsen van een waarschuwingshek.

