



Staatssecretaris

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Contactpersoon**

(10)(2e)

M + (10)(2e)

(10)(2e) @minienw.nl

**Datum**

9 februari 2021

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/36396

# nota ter informatie

Voorgenomen besluit ProRail en NS t.a.v. conclusies  
rapport Hooghalen

## Inleiding

Momenteel wordt door ProRail en NS geschreven aan het rapport naar aanleiding van het NABO-incident te Hooghalen waarbij een machinist is komen te overlijden nadat de trein op een agrarisch voertuig is gebotst. Tijdens het onderzoek hiernaar hebben ProRail en NS recent een bevinding gedaan die volgens hen ten behoeve van de veiligheid op en rondom het spoor zo snel mogelijk moet worden uitgevoerd. Op dinsdag 9 februari jl. is IenW op ambtelijk niveau in gesprek door ProRail en NS ten aanzien van één specifieke bevinding uit het rapport Hooghalen. Door middel van deze nota wordt u hierover nader geïnformeerd.

## Oversteeksnelheid van zwaar verkeer bij NABO's

Uit onderzoek van ProRail en NS is gebleken dat de gemiddelde snelheid waarbij zwaar verkeer een onbewaakte overgang overgaat lager is dan ProRail tot nu toe heeft aangenomen. Na overleg tussen NS en ProRail over dit punt (eind januari) heeft er een gezamenlijke praktijkproef plaatsgevonden op vrijdag 5 februari. Dit heeft uitgewezen dat de gemiddelde snelheid van de langzaamste soort lange voertuigen (max. 18,75 meter) op deze overwegen moet worden berekend op ca. 5 km/u, waarbij eerder door ProRail uitgegaan werd van 10 km/u. Hierdoor duurt de oversteektijd van een groot voertuig langer dan eerder door ProRail werd aangenomen. Hiermee is de kans groter dan in eerste instantie door ProRail is gedacht dat de trein het voertuig kan bereiken voordat de overweg is vrijgemaakt. Dit is een gedeelde conclusie van NS en ProRail. Naar aanleiding hiervan heeft intern ProRail (niveau Raad van Bestuur) op maandag 8 februari jl. het besluit genomen om dit risico tot een minimum te beperken en, samen met alle vervoerders, maatregelen te treffen.

Is dit dan ook door PR besproken met alle vervoerders?

## Wat is het risico?

Volgens ProRail is het risico dat de snelheid van een zwaarder verkeer onvoldoende is om een overgang over te steken rekening houdend met de snelheid van de trein. Volgens ProRail manifesteert het risico zich in dat de oversteektijd onvoldoende is in vergelijking met de zogenaamde zichttijd. Op

het moment dat een chauffeur van een groot voertuig (max 18,75 meter) bij het naderen van een NABO de waarneming doet dat er geen trein in aankomst is (dus geen trein waarneembaar binnen 500m van het passeren van de NABO, dan kan het risico ontstaan dat de chauffeur van het groot voertuig de overweg veilig vrij heeft kunnen maken

#### Hoe groot is het risico?

ProRail is bezig inzichtelijk te maken op welke NABO's het volgens ProRail om de NABO's waar een hogere snelheid wordt gereden boven 90 km/u en die toegankelijk zijn voor alle soorten vervoer. Het risico wordt groter waar zwaar vervoer

#### Welke maatregelen wil ProRail op korte termijn treffen?

ProRail wil in overleg met vervoerders op korte termijn maatregelen nemen. Hierbij kan gedacht worden aan twee mogelijkheden:

1. Beperken zwaar verkeer op NABO's;
2. Snelheid van de treinen verlagen.

Voor de korte termijn kiezen ProRail en NS er nu voor om de snelheid van een aantal - nog door ProRail in beeld - te verlagen. Dit heeft volgens ProRail en NS gevolgen voor de dienstregeling van zowel NS als de overige regionale vervoerders. Daarvoor is op 10 februari een gesprek gevoerd met de reizigersvervoerders om te nemen maatregelen. Het is belangrijk dat zorgvuldig wordt afgewogen welke maatregelen waar worden getroffen. De verwachting is dat vanaf maandag 15 februari ProRail maatregelen in de praktijk kan treffen: d.w.z. aanwijzen van lagere snelheden op baanvakken aan machinisten.

#### Tijdspad

Dit is één van de bevindingen uit het rapport Hooghalen en is volgens ProRail en NS reden om snel op te acteren. Het rapport Hooghalen wordt binnen nu en twee weken opgeleverd. Op donderdag 11 februari wordt aan IenW en de ILT door NS en ProRail een presentatie gegeven van de gezamenlijke conclusies en aanbevelingen. Hierna kan worden begonnen met het schrijven van de Kamerbrief over het de uitkomsten van het rapport.

Hoe kan er met reizigersorganisaties en vervoerders worden gesproken als er nog geen beeld is van de baanvakken waar dat geldt?

Erst presentatie van het rapport aan ILT en ons, en dan gezamenlijk bespreken welke opties aan de reizigers en de vervoerder worden voorgelegd, niet andersom.

Want wat is de inschatting van de effecten op de dienstregeling? Hoe lang zouden die gelden? Welke alternatieven zijn er (daarom) afgewogen?

Ik kan met name ook voorstellen dat een aantal NABO's in de winter in de praktijk niet gebruikt worden en ook tijdelijk kunnen worden gesloten om de veiligheid te borgen.

Graag met spoed bespreken in DGMO staf

En graag nadenken over hoe we de Kamer tijdig meenemen als er op korte termijn maatregelen in zouden gaan.

(10)(2e)

[11-02-2021 18:16:24] (10)(2e): Hoi(10)(2e) (10)(2e), Lijkt me goed om komende periode even deze groep te hebben. Ik ga vanavond aan de bak met een nota voor S. Met antwoord op haar vragen en tijdlijn. Ook zal ik(10)(2e) (10)(2e) en(10)(2e) benaderen voor maken van planning.

[11-02-2021 19:01:54] (10)(2e): Wat betreft nota: ik heb haar vragen mondeling beantwoord en toegezegd dat ze die nog schriftelijk krijgt voorzien van korte samenvatting van gesprek gisteren. Kan dan in word doc toevoegd worden aan de map met infonota dan heeft ze die nog in weekendtas

[11-02-2021 19:03:05] (10)(2e): Met(10)(2e) nog gedeeld om de beide trajecten bij elkaar te houden en te streven naar 1 brief. Dat is mede afhankelijk van tijdplanning

[11-02-2021 19:57:40] (10)(2e): Was een boeiende bijeenkomst. Nu de kunst om in kleiner comité de feiten scherp te krijgen en parallel een goede lijn te krijgen naar de 2e kamer...

[11-02-2021 20:03:20] (10)(2e): Ja. Met wie zouden we dat doen? In kleiner verband? En ik kreeg toch de planning van ProRail niet scherp. Willen ze maandag als maatregelen gaan treffen of wachten ze daar nog mee?

[11-02-2021 20:04:46] (10)(2e): Wat mij betreft gaan we morgenochtend direct bellen met PR en liefst in de middag al een eerste sessie... ik kan ook aanschuiven. Lijkt me goed qua gewichtsverdeling in de gesprekken

[12-02-2021 08:32:31] (10)(2e):(10)(2e) net gesproken. Zij zitten vanochtend nog samen met NS en willen pas maandag om tafel met ons over het proces (uiteraard tot 3x aangeven dat vanmiddag de voorkeur heeft). Ga haar om 13u weer bellen, kan ik gelijk de info ophalen wat er die ochtend is gebeurd in het overleg met NS.

[12-02-2021 09:00:07] (10)(2e): ♦ze hebben volgens mij geen idee . Te veel korte termijn

[12-02-2021 12:43:26] (10)(2e): Dag (10)(2e), 13 uur lukt me helaas niet. Weet dat wij proberen rond 17:00 een concept-coverletter aan jullie te sturen, waarbij wij graag met jullie maandagochtend inhoud en verdere proces willen bespreken. Dacht dat(10)(2e) benoemd was als coördinator vanuit jullie. Klopt dat? Wij mikken op donderdag aanbieden rapporten aan jullie en dan ook interne en externe communicatie te doen naar alle betrokkenen en nabestaanden machinist. Exacte tijdlijn is ook pas einde van de dag helder.

[12-02-2021 12:43:39] (10)(2e): Dit was mijn apje

[12-02-2021 12:43:47] (10)(2e): Van(10)(2e)

[12-02-2021 12:44:03] (10)(2e):(10)(2e) en NS moeten dan wat inplannen voor maandag.

[12-02-2021 12:46:13] (10)(2e): Waar kan jij maandag in schuiven?: als we de regie willen pakken is het handig dat wij een tijdsvoorstel doen.

[12-02-2021 12:56:44] (10)(2e): Ik plan wat in de agenda

[12-02-2021 18:45:14] (10)(2e): Dag(10)(2e) dat is ondenkbaar, willen het zorgvuldig doen, ook met jullie! Dus jullie krijgen zeker tijd om voorafgaand ook in stelling te zijn! Vroegst mogelijke datum van maatregelen staat nu op donderdagavond...en dat is nog van enkele zaken afhankelijk! Helpt dit? Wij gaan rond 9 uur maandag de conceptletter met jullie delen. Groet,(10)(2e)

[15-02-2021 10:10:39] (10)(2e): Iemand iets gehoord van Pr of NS? Ze zouden om 9u een concept gaan aanleveren...

[15-02-2021 10:17:32] (10)(2e): Goedemorgen(10)(2e) brief vraagt echt nog werk vanuit onze zijde, vooral omdat we inzicht vorige week hadden. Concept brief lukt dus niet voor ons overleg helaas, we kunnen we inhoud schetsen en procesafspraken maken over hoe we jullie betrekken.

[15-02-2021 10:17:32] (10)(2e): Uitgangspunt is dat jullie voldoende tijd krijgen. Wel fijn om elkaar dus straks te spreken!

[15-02-2021 10:17:32] (10)(2e): Ok. Dat vermoeden had ik vorige week al. Er is denk ik wat te snel opgeschakeld. Laten we zorgen dat we tot de juiste stappen in de tijd komen en ook de communicatie hierop af te stemmen. Groet(10)(2e)

[15-02-2021 10:17:33] (10)(2e): Zeker

[15-02-2021 10:17:57] (10)(2e): Appwissing(10)(2e) van net

[15-02-2021 13:06:13] (10)(2e): Net gesproken met NS en ProRail:

- woensdag heeft ProRail sessie met regio vervoerders over uitkomst Hooghalen en welke nabo's (nog steeds onbekend welke) bij hun spelen;

- bij NS willen de tsb tav 28 nabo's waarvan 6 met een hoog risico;

- NS gaf aan donderdag alles te willen publiceren en nabestaanden te informeren.

Na gesprek afgesproken dat:

- insteek is om geen rapporten te publiceren of nabestaanden of maatregelen te treffen donderdag tenzij interne organisatie rode vlag afgeeft.

- afgesproken dat ienw vanavond de rapporten incl cover letter in concept ontvangt;

- tijdens het overleg werden twee marsroutes bedacht: 1) Of donderdag de korte termijn maatregel doen en dan later de rapporten publiceren. Onderbouwing is dat we dit moeten doen vanwege urgentie: dan hebben we meer tijd om kamer te informeren. Nadeel is dat het veel vragen oproept. 2) volgende week korte termijn maatregel doen en dan deze week een brief voor S klaar hebben zodat we begin volgende week richting kamer kunnen. Nadeel: S is met reces.

Jij nog aanvullingen (10)(2e)?

[15-02-2021 15:32:10] (10)(2e): Spoedoverleg met S om 16:30

[15-02-2021 17:27:56] (10)(2e): ILT net even geïnformeerd omdat de Stas hun specifiek benoemd had. Woordvoering van ILT had als contact gehad met onze woordvoering. ILT (10)(2e) vind het ook een 'bijzondere' gang van zaken.

[15-02-2021 19:30:40] (10)(2e): Rapporten zijn binnen, piepje aan de lijn gegeven. (10)(2e) kan zijn nieuwsgierigheid niet bedwingen en gaat nu al lezen...

[15-02-2021 20:08:36] (10)(2e): (10)(2e) nog gebeld en (10)(2e) geappt. Net (10)(2e) en (10)(2e) gesproken na belletje (10)(2e) en Marian. (10)(2g)

Vragen die we nog hebben voor ProRail:

- zijn naast de 28 ns nabo's er nog meer in beeld? Zo ja: hoe daarmee om te gaan
- wat is tijdelijkheid? Wat is per bank (van de 28 of meer) de eindoplossing en wanneer te verwachten?
- graag dus integrale analyse en afweging

Zetten jullie nog uit?

Groet (10)(2e)

[15-02-2021 20:38:35] (10)(2e): @ (10)(2e) Is het een idee om de rapporten ook met ILT te delen?

[15-02-2021 21:17:17] (10)(2e): buiten de reikwijdte verzoek

[15-02-2021 21:19:40] (10)(2e): Zou het even vragen aan ProRail /NS. Heb liever dat ze het zelf doen. Belangrijkste rol ILT nu is appreciatie van risico 10km en urgentie maatregel

[15-02-2021 21:20:28] (10)(2e): Wat bedoeld (10)(2e) met overleg van woensdag? Is er dan een extra tripartiet oid?

[15-02-2021 21:23:45] (10)(2e): Ja, extra overleg. Marjan gaf aan dat maandag naar buiten ook kan. Zijn dagkoersen, boodschap dat we niet tegenover elkaar moeten staan is helder overgekomen.

[16-02-2021 12:08:22] (10)(2e): (10)(2e) gesproken en toegelicht hoe wij en Stas erin zitten. Morgen hebben de directies overleg. Risico beoordeling sturen ze ons op

[16-02-2021 13:11:41] (10)(2e): Komt al wat meer nuance in het verhaal. ProRail classificeert het risico als 'geel': daarna komen nog oranje en rood. Een 'red flag' wordt dan wel moeilijk uitlegbaar...

[16-02-2021 16:20:48] (10)(2e): En (10)(2e) heeft verzocht om tripartite in te boeken

[16-02-2021 16:21:05] (10)(2e): Zal wel einde middag/dag worden.

[16-02-2021 16:21:25] (10)(2e): We kijken wel even wie van jullie kan aanschuiven

[18-02-2021 15:11:26] (10)(2e): Rintel, Voppen, Stas, (10)(2e) & (10)(2e) hebben vrij om 18u weer overleg over Hooghalen

[18-02-2021 15:11:56] (10)(2e): Yep

[18-02-2021 15:14:02] (10)(2e): Waar willen ze het over gaan hebben? Nieuw concept coverletter en afgestemd tijdspad?

[18-02-2021 15:18:59] (10)(2e): Met (10)(2e) afgesproken even een kort agendaatje te maken vanmiddag langs de lijn van afgesproken acties. Is meer een update overleg. Inhoudelijk punt zou de analyse kunnen zijn. Voor S maken we tbv het overleg een geannoteerde agenda met de nadere stavaza. Tijdspad is wel de roze olifant die morgen opgevrotten moet worden

[18-02-2021 15:39:16] (10)(2e): NS wil dinsdag online gaan... vanmiddag al aangegeven dat dat niet haalbaar is. Heb een tijdspad op de mail gezet...

[18-02-2021 17:15:49] (10)(2e): Ha (10)(2e), ProRail heeft bij ons aangegeven dat ze geen TSB meer willen instellen voor de 6 nabo's komende week maar meer tijd nemen. Neem aan dat dat jullie ook heeft bereikt? We krijgen dan ook pas later stukken. Groet, (10)(2e)

[22-02-2021 17:37:50] (10)(2e): Zojuist nog even contact gehad met ILT. Die zien het somber in: ze hebben nog geen goede stukken van ProRail ontvangen. Zijn nog erg veel losse eindjes en definities zijn niet helder. Zij schatten in dat het onhaalbaar is dat ProRail dit nog recht gaat trekken. @ (10)(2e) Hoe kunnen we dit signaal het beste landen bij ProRail? Spreek jij (10)(2e) morgenochtend vroeg nog?

[22-02-2021 17:41:25] (10)(2e): Kan ik wel oppakken richting (10)(2e)

[23-02-2021 15:36:54] (10)(2e): Ha (10)(2e), (10)(2e) en (10)(2e) hebben elkaar gesproken en begrijpen elkaar, 1 maart niet haalbaar voor het hele pakket. Ik maak stukje voor de nota voor de Stas. Wij kijken nog even wie donderdag aansluit bij overleg met de Stas nu (10)(2e) er niet is (wrs (10)(2e) of (10)(2e) zelf). Tot straks! Groet, (10)(2e) Ps. We hebben trouwens idd geen stukken meer ontvangen van PR

[23-02-2021 15:37:05] (10)(2e): Bericht van ILT zojuist

[23-02-2021 17:26:08] (10)(2e): ProRail snapt toch ook wel dat dit disproportioneel voor een geel risico is? Dan moet je toch je kader en interventies aan gaan passen...

[23-02-2021 17:26:24] (10)(2e): Is het nog een geel risico?

[23-02-2021 17:26:32] (10)(2e): Krijg indruk van (10)(2e) niet

[24-02-2021 18:00:01] (10)(2e): Punt van aandacht: (10)(2e) vindt dat morgen niet door moet gaan. En dat John Voppen dit besluit moet gaan nemen. Hij gelooft er niet in dat ProRail klaar is met rapporten. Plus moet de ILT nog een week onderzoek doen. Daar de nota op aangepast. Ook de brief behoorlijk ingekort en aantal conclusies geschrapt. De kamerbrief nog niet gedeeld met ProRail.

[24-02-2021 18:10:06] (10)(2e): Analyse ProRail bedoel ik. Mbt de tsb enz.

[24-02-2021 18:10:26] (10)(2e): Daar kan ik hem wel in volgen. Linksom of rechtsom moet ProRail ergens kleur gaan bekennen. Lijkt me wel afhankelijk van de relatie van bestuurders onderling of hij dit kan doen richting NS. Rationeel is het in ieder geval de meest 276982e om duidelijkheid te verschaffen in de consequenties en dit niet in het luchtledige te laten hangen.

[24-02-2021 18:11:09] (10)(2e): Precies. Opgenomen in nota. Even kijken hoe het loopt. Punt is dat er morgen te weinig ingrediënten zijn om besluitvorming te laten plaatsvinden.

[24-02-2021 19:36:38] (10)(2e): Ik heb met John gesproken en hem de vraag gesteld of hij overleg zinvol vindt (gegeven feit dat ProRail huiswerk en ILT toetsing niet klaar heeft). John wil gesprek toch door laten. Ik vind het aan ProRail om het te bepalen. (10)(2e) heeft me proberen te bellen, maar heb haar niet gesproken.

[24-02-2021 19:36:39] (10)(2e): Ok. Heb volgende bericht van (10)(2e)

"Ha (10)(2e) analyse met voorlopige maatregel is afgerond en stappenplan is helder. belangrijkste vervolgstap is zorgvuldig uitvoeren van impact analyse van alle voorgenomen maatregelen (incl snelheidsbeperking) op 137 nabos, op infra, dienstregeling, veiligheid en omgeving. Planning daarvan wordt komende dagen bepaald en is nog afhankelijk van beschikbare techniek en capaciteit. Kortom, nu is vraag wat te doen met publicatie rapport Hooghalen. Uitstel ligt in de lijn als er volledig inzicht moet zijn. Stappenplan en vervolg gaan we morgen met jullie delen. Morgen ook voorafgaand met jullie, een gesprek met NS over hun 28 nabos en vervolg."

Dat wordt de hamvraag: wat ligt er om wel met goed fatsoen volgende week uit te gaan?

Morgen hoop ik meer inzicht te krijgen

[25-02-2021 20:00:52] (10)(2e): Een korte samenvatting voor (10)(2e) ProRail is door de stas en ILT stevig bevraagd over de risico aanpak. Kern is een verschil in zienswijze: een wat meer pragmatische aanpak vs meer risico geredeneerde aanpak. NS drukte nog wel door. Woensdag weer een nieuw overleg met als doel om op basis van de aanpak van de dossiers die nu bijna klaar zijn toch iets te kunnen zeggen over het geheel en daarmee naar buiten gaan. (10)(2e) en (10)(2e) hebben afgestemd dat de brief richting 'voortuitlopend op' geschreven gaat worden.

[25-02-2021 20:04:03] (10)(2e): Oké. Interessant.

[25-02-2021 20:04:46] (10)(2e): Heb (10)(2e) og gebeld:

- verzoek om eerste grove impact van maatregelen op de overige nabos
- bij voorkeur ook alvast maatregelen voor nabos van regionale vervoerders aankondigen cq al treffen

En goed jij ilt ophalen wat exact nodig is

Groet (10)(2e)

[25-02-2021 20:55:01] (10)(2e): Ha (10)(2e) sorry lukte me niet meer om je te bellen i.v.m. privé. Ik bel je morgen. Wel kort vraagje: staan jullie open voor een gezamenlijke uitgebreid gesprek met ILT/ NS en wij, om afweegkader en dossier 6 nabos door te nemen. We denken dat we hierdoor snel een gezamenlijk & goed beeld krijgen en willen dit liefst maandag organiseren. Hoor het graag vanavond!

[25-02-2021 20:55:26] (10)(2e): Van (10)(2e) Kan wel helpen denk ik

[26-02-2021 17:35:19] (10)(2e): De Hooghalen update vrijdag editie:

- (10)(2e) 2x vandaag gesproken. Onze informatiebehoefte doorgegeven en onze interne deadlines gedeeld
- DBO gesproken over de kamerbrief. Zou zouden graag begin van de week een versie willen hebben waar ook woordvoering naar kan kijken. Heb het dilemma aangegeven dat de toon erg afhankelijk is van de komende dagen. Zij zien (terecht) het gevaar dat we in een ochtend een brief in elkaar moeten zetten. Kortom, toch verzoek om in wat scenario's al wat voorwerk te gaan doen;
- ProRail/NS willen graag meelesen met kamerbrief. Heb nu aangegeven dat wanneer de stas het eerste concept heeft gezien we dit kunnen gaan doen: eerder niet.
- overleg is nu gepland voor woe begin van de middag. Daardoor een vooroverleg op dinsdagmiddag en daardoor schuift de infonota naar maandag 15u DBO, dus rond de lunch de lijn in. De vraag is hoeveel info we op dat moment hebben... Vraag bij ILT heb ik al uitgezet wat hun eerste beeld is van de dossiers.

Goed weekend gewent, rust goed uit. Het zal wel weer een dynamisch weekje worden ♦

[01-03-2021 10:42:14] (10)(2e): Lukt het met de deadline vandaag en wens vanuit DBO wat er dan moet liggen?

[01-03-2021 11:02:13] (10)(2e): Weet ik niet. Volgens mij is er tussen afgelopen vrijdag en maandag vrij weinig gebeurt qua informatievoorziening. Bel zo (10)(2e) even.

[01-03-2021 11:12:24] (10)(2e): (10)(2e) zou nog met info komen, gecombineerd met de eerste beelden van ILT zou je wat te melden kunnen hebben. Beide hebben we nog niet ontvangen...

[01-03-2021 11:24:25] (10)(2e): ILT gesproken: die hebben Ira Helsloot dit weekend betrokken. Eerste beeld is dat de werkwijze van ProRail te bediscussiëren is conform onze lijn van afgelopen overleg.

[01-03-2021 12:57:25] (10)(2e): (10)(2e) gebeld. Moet nota worden gemaakt met stand van zaken. Ook als we niks hebben ontvangen. Aangeven dat we twee kamerbrieven schrijven. Eentje "voortuitlopend op en 6 nabos NS" en eentje voor het geval dat ProRail blijft op huidige koers.

Bij de nota de standaard informatie die we meesturen (breakdown etc). Ook aangeven dat we stukken later ontvangen vandaag.

Plus nog de route van (10)(2e) waar willen wij op uitkomen.

[01-03-2021 20:03:33] (10)(2e): Hooghalen overleg morgenvroeg 09:30 is door ProRail geannuleerd op verzoek van ILT

[01-03-2021 20:03:52] (10)(2e): Hangt samen met bevinding van de prof geloof ik

[01-03-2021 20:14:36] (10)(2e): ...ok. Benieuwd onderhand naar bevindingen ILT

[01-03-2021 20:58:26] (10)(2e): Appje van (10)(2e)

[01-03-2021 20:58:26] (10)(2e): ILT heeft afspraak afgezegd en wil morgenvroeg eerst (10)(2e) en mij bijpraten over hun bevindingen

27698221 21:00:47] (10)(2e): Gaat dus niet zoals afgesproken met ILT.

[01-03-2021 21:00:47] (10)(2e) : Hoe laat is dat gesprek ?  
[01-03-2021 21:00:47] (10)(2e) : 9:30 tot 10:30  
[01-03-2021 21:00:48] (10)(2e) : Ok. Dan daarna maar even contact  
[01-03-2021 21:03:02] (10)(2e) : (10)(2e), kun jij morgen schakelen met ILT wat er speelt?  
[01-03-2021 21:05:50] (10)(2e):(10)(2e) al even een appje gestuurd. Loop het morgen nog even na.

[01-03-2021 21:20:19] (10)(2e) : Reactie (10)(2e)

Ha (10)(2e), dat eerste weet ik niet, zal het morgen checken met (10)(2e)

Ja het overleg met ProRail gaat over hun veiligheidsdossier dat onvoldoende op orde is (Europese normen qua proces niet gevolgd, risico's onvoldoende in beeld etc). Normaal checken we dat natuurlijk achteraf, maar nu we daar als ILT wel kennis van hebben, moeten we daar ook op handelen en willen zsm met hen delen wat eraan schort. Er stond een meer operationeel overleg, idee is nu om het nu met (10)(2e) te doen (en (10)(2e) contact wellicht nog (10)(2e) en niet meteen samen met NS. Ik maak nota voor de Stas, die krijgen jullie dan ook.

Groet, (10)(2e)

[02-03-2021 16:12:49] (10)(2e) : Nog geen gegevens gekregen van ProRail: info van donderdag is nog meest actueel. ILT vraagt om nog meer info bij ProRail en wil nog geen oordeel geven. Andere vervoerders snappen het risico maar zijn mordicus tegen TSB's.

[02-03-2021 16:13:29] (10)(2e) : Kortom, lastig om een goede lijn naar woensdag te formuleren.

[04-03-2021 16:05:23] (10)(2e) : Ha (10)(2e) net met (10)(2e) afgestemd en aangegeven dat mijn advies is om op woe te koersen ivm zorgvuldig informeren regionale vervoerders, en planning die we morgenochtend helder krijgen...hij volgt de argumentatie en zal Marjan adviseren om woe te publiceren...morgen 12:30 beslissen we definitief nadat (10)(2e) ruggespraak heeft gehad met Marjan..

[04-03-2021 16:05:35] (10)(2e) : Van (10)(2e)

[04-03-2021 16:08:14] (10)(2e) : Graag nog even in nota aanpassen in termen van " mede ivm zorgvuldig informeren van regionale vervoerders is inzet vanuit ProRail gericht op woensdag . Dit is ook aan NS meegegeven "

[04-03-2021 16:16:31] (10)(2e) : Done

[04-03-2021 18:25:27] (10)(2e) : Brief ligt bij (10)(2e)

[04-03-2021 18:25:33] (10)(2e) : Stuur m een appje

[04-03-2021 21:10:07] (10)(2e) : We zijn hard bezig, maar zoals het er nu uitziet is helaas IC Berlijn die Almelo niet aandoet

[04-03-2021 21:15:42] (10)(2e) : Vraag is uiteindelijk hoe erg dit is en of je dit wel of niet mee moet nemen in je communicatie.

Zou deels afhankelijk zijn van opheffen van een overweg

[04-03-2021 21:26:39] (10)(2e) : Idd de vraag is hoe lang deze maatregel zou gaan duren. In ieder geval zal B&W Almelo door PR benaderd moeten worden

[05-03-2021 11:27:55] (10)(2e) : T wordt woe...kun jij bevestigen aan mij en (10)(2e) dat jij het hier ook mee eens bent?

[05-03-2021 11:29:06] (10)(2e) : Bericht (10)(2e) Heb nog even check for sure bij (10)(2e)

buiten de reikwijdte verzoek

buiten de reikwijdte verzoek

[08-03-2021 10:47:11] (10)(2e) : ProRail levert vandaag update tav impact analyse 28 nabo's (mn station Almelo IC Berlijn) en tijdschema voor de overige 109 nabo's

[08-03-2021 12:15:11] (10)(2e) : buiten de reikwijdte verzoek

[08-03-2021 14:11:36] (10)(2e) : Nieuwe versie van de brief in jullie mailbox

[09-03-2021 15:32:07] (10)(2e) : Dag (10)(2e) zit bij persbijeenkomst dus lastig bellen ...

[09-03-2021 15:32:07] (10)(2e) : Wanneer gaan jullie dan naar buiten? Neem aan dat afstemming met onze DCO plaatsvindt?

[09-03-2021 15:32:07] (10)(2e) : Jazeker!! Dit persgesprek is onder embargo tot morgen 15 uur! Uitdrukkelijk gevraagd aan pers om aan mee te werken!

[09-03-2021 15:32:08] (10)(2e) : Zorgvuldigheid ook voor nabestaanden

[09-03-2021 15:32:08] (10)(2e) : Communicatielijnen is ook met jullie afgestemd

[09-03-2021 15:44:14] (10)(2e) : (10)(2e) zit in dagelijks actief appgroepje communicado's

[09-03-2021 16:54:48] (10)(2e);(10)(2e) geen handtekeningen is juist een voordeel. Stas was nu klaar met interviews en ging daarna met stukken aan de slag.

[09-03-2021 16:55:17] (10)(2e) : Waarom voordeel?

[09-03-2021 16:57:08] (10)(2e) : Er mogen geen stukken met ht naar de kamer

[09-03-2021 18:26:46] (10)(2e) : Ha (10)(2e) we hebben nog geen concept behalve brief van vrijdag ontvangen. Ik snap dat het bij de stas ligt, maar een check wordt steeds lastiger zo. Krijgen we de conceptbrief zo?

[09-03-2021 18:26:46] (10)(2e) : Heb deze net terug van Stas. Heeft nog wat opmerkingen, kan helaas nog niet eerder deken. Brief is overigens meer op hoofdlijnen geworden tov voorgaande versie. Minder gedetailleerd dus

[09-03-2021 18:40:46] (10)(2e) : (10)(2e) en (10)(2e) gesproken. Nieuwe versie brief vanavond voor 2100 gereed. Dan call met (10)(2e) (10)(2e) en (10)(2e) Stas heeft hen mandaat gegeven. Belangrijk: opm Stas, die van (10)(2e) en iets van tekstje in de eindparagraaf die uitstraalt dat S veiligheid hoog in vaandel heeft, sinds kabinet hieraan werkt etc. Laat even weten wie kan oppakken. Ik kan wel meelesen

**To:** (10)(2e) - DGMo (10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) - DGMo (10)(2e) @minienw.nl]; (10)(2e) - DGMo (10)(2e) @minienw.nl]  
**Cc:** (10)(2e) @prorail.nl (10)(2e) @prorail.nl]; (10)(2e) @prorail.nl (10)(2e) @prorail.nl]; (10)(2e) @prorail.nl (10)(2e) @prorail.nl]  
**From:** (10)(2e) @prorail.nl  
**Sent:** Thur 2/11/2021 1:46:39 PM  
**Subject:** RE: Aanvullende vragen m.b.t. bevinding Hooghalen  
**Received:** Thur 2/11/2021 1:46:46 PM

Dag lenW collega's

Onderstaand onze reactie (10)(2e) (10)(2e) jullie kunnen vragen etc. via mij als eerste aanspreekpunt laten verlopen.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e) | [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot H2.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

# ProRail

**Van:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>

**Verzonden:** donderdag 11 februari 2021 09:14

**Aan:** (10)(2e) <(10)(2e) @prorail.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @prorail.nl>

**CC:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @prorail.nl>

**Onderwerp:** RE: Aanvullende vragen m.b.t. bevinding Hooghalen

Ha allen,

lets te gortig geweest. Kleine rectificatie in de mail van zojuist:

- Het gaat me nu vooral om de beantwoording van de vragen.
- V.w.b. proces loopt daar de communicatie al over dus laat die maar even weg

Excuses voor de verwarring!

Hgrt,

(10)(2e)

**Van:** (10)(2e) - DGMo

**Verzonden:** donderdag 11 februari 2021 09:00

**Aan:** (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl

**CC:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) @prorail.nl <(10)(2e) @prorail.nl>

**Onderwerp:** Aanvullende vragen m.b.t. bevinding Hooghalen

Beste allemaal,

Naar aanleiding van het door ProRail opgeleverde A4 heb ik nog een aantal aanvullende vragen:

1. Op maandag 8 februari is op het niveau van RvB ProRail het besluit genomen om het risico (zoals beschreven in het A4) tot een minimum te beperken en, samen met alle vervoerder, maatregelen te treffen.

Vraag: is dit dan ook al door ProRail besproken met alle vervoerders?

ProRail heeft woensdag avond 10 februari met de directeurs van de reizigersvervoerders gedeeld dat dit risico bestaat. We hebben hen gevraagd om mee te werken de juiste maatregelen te treffen, en hier ook in mee te denken. Zij willen dit allen doen. Alleen Arriva was nog niet aanwezig en is vandaag geïnformeerd.

De goederenvervoerders hebben we nog niet geïnformeerd. Voorafgaand aan publieke bekendmaking worden zij geïnformeerd in een DO goederen door Ans. Het risico doet zich voor bij hoge baanvaknelheden die goederentreinen niet rijden.

2. Hoe kan er met reizigersorganisaties en vervoerders worden gesproken als er nog geen beeld is van de baanvakken waar dat geldt?



Er is een beeld van de NABO's waar dit risico zich voordoet. Dat betekent een NABO waar zwaar verkeer toegang tot heeft en de baanvaknelheid boven de 90 km/h ligt. Deze lijst wordt nu aangescherpt en in kaart gebracht bij welke NABO het risico het grootst is. Waar mogelijkheden aan de vervoerskant zijn om dit risico te mitigeren ligt het voor de hand om samen met de vervoerders dit te bepalen.

Met reizigersorganisaties wordt op dit moment nog niet gesproken. Bij impact op de dienstregeling worden reizigersorganisaties geïnformeerd.

3. Is 500 meter ook op alle baanvakken het eerste moment dat een trein kan worden waargenomen? Ongeacht snelheid van trein en voertuig.

Uit onderzoek van TNO blijkt dat de trein kan eerder worden waargenomen, maar deze is dan zo klein dat het nog maar de vraag is of een bestuurder deze dan ook echt ziet.

4. Wat is de inschatting van de effecten op de dienstregeling? Hoe lang zouden die gelden? Welke alternatieven zijn er (daarom) afgewogen?

- Kan me bijvoorbeeld zo voorstellen dat een aantal NABO's in de winter in de praktijk niet gebruikt worden en ook tijdelijk kunnen worden gesloten om de veiligheid te borgen.

Om deze vraag goed te beantwoorden is het beeld dat onder vraag 2 is genoemd van belang. Naast de mogelijkheid tot het opleggen van een TSB wordt samen met vervoerders ook naar alternatieve oplossingen gekeken, dit kan ook aan de wegkant zijn.

**Qua proces:** Zoals afgelopen dinsdag al aangegeven hebben we alle begrip voor de urgentie maar is het proces onvoldoende ordentelijk. Een voorstel om dat er goed (en snel) in te brengen: Laten we eerst de presentatie van het rapport aan ILT en ons, en dan pas gezamenlijk bespreken welke opties aan de reizigers en de vervoerder worden voorgelegd, niet andersom.

Nu ProRail wetenschap heeft van het niet eerder onderkende risico van mogelijke dodelijke slachtoffers bij een aanrijding op NABO's met zwaar verkeer en hoge treinsnelheid voelen we een hele hoge urgentie om dit samen met de vervoerders en met jullie en ILT gelijktijdig dit op te lossen.

Lukt het om uiterlijk vandaag een reactie te geven op de antwoorden?

Dank alvast!

Vriendelijke groet,

(10)(2e)

.....  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Mobiliteit

Directie Openbaar Vervoer en Spoor  
.....

M (10)(2e)

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

## Actueel beeld rondom coverletter & rapporten Hooghalen 15-2-2021 14:30

Na de beantwoording van de vragen en een korte schets van de presentatie van donderdag jl. vervat in het document verspreid afgelopen vrijdag, is nu het volgende actueel:

- De belofte van NS/ProRail om de concept coverletter en rapporten te verstrekken aan IenW is verschoven van vrijdag einde dag, naar maandag 9:00, naar nu maandagavond;
- Op maandag 15-2-2021 heeft een overleg plaats gevonden tussen IenW, NS en ProRail (medewerkersniveau) over het proces om te komen tot publicatie van de rapporten en de maatregelen die ProRail en NS op korte termijn willen treffen.
- Hierbij heeft IenW aangegeven dat:
  - Wij hechten aan een zorgvuldig proces;
  - Wij de voorkeur hebben aan een gelijktijdige verspreiding van informatie aan de kamer, nabestaanden van de machinist, gewonde reizigers, betrokkenen bij ProRail en NS en andere stakeholders bij NABO problematiek;
  - Wij als ambtenaren voldoende inhoudelijk geïnformeerd moeten zijn om tot goede advisering te kunnen komen;
  - Normaliter bij complexe dossiers zoals tijd nodig is om tot eenkamerbrief te komen waar met een mate van concreetheid kan worden ingegaan op opvolging van de conclusies en aanbevelingen;
  - We er ons van bewust zijn dat organisaties als ProRail en NS direct maatregelen moeten treffen wanneer zij op de hoogte zijn van een risico die deze noodzakelijk maakt.
- NS en ProRail hebben voor ogen om a.s. donderdag de rapporten te publiceren
- ProRail heeft voor ogen om woensdagnacht een snelle geïdentificeerde NABO's die een relatie hebben met NS
- ProRail heeft woensdag een sessie met de regiovervoer
- De precieze impact op dienstregeling (voor zowel NS als geheel door PR, NS in kaart gebracht.

De conclusie van het overleg was dat:

- NS en ProRail intern beraad hebben of het acceptabel is dan donderdag;
- Er donderdag opnieuw overleg is tussen IenW, ProRail en NS, om het proces nog verder af te stemmen voor de in te stemmen en in te gaan op de concept coverletter;
- IenW zich beraadt of de aankondiging van deze maatregelen op de coverletter en rapporten getrokken zal worden en geïnfomeerd zal gaan worden;
- Er een gedegen communicatieplan moet liggen vanuit NS en ProRail en dat deze goed zijn afgestemd met woordvoering IenW.

Advies aan de Staatssecretaris is om in haar contacten met ProRail en NS vooral te benadrukken dat een zorgvuldig proces van publicatie in ieders belang is, maar wel meer bestuurders een urgent risico zien zij hier naar eigen inzicht moeten handelen.

Naar ik net begreep krijgen we dus maandagavond daadwerkelijk de stukken- ik vraag me wel af, waarom we de stukken niet eerder hebben gehad, als de urgentie zo groot wordt ervaren.

Daarnaast begreep ik dat er woensdag nu een overleg is voorzien- daarbij ga ik er dan vanuit dat de genoemde maatregelen dan niet diezelfde dag ingaan /noch de info een dag erop naar buiten.

Wel graag morgen een nota over het rapport met onze assessment van de urgentie en de voorgestelde maatregelen, zodat wij ook nog intern kunnen spreken voor het trilateraal woensdag.



vastleggen, Apart NABO- programma om 136 NABO's aan te pakken (buiten de huidige scope van 180)) lijkt mij op zijn zachtst gezegd nogal indirect.

Dreigt hier de analyse van de specifieke omstandigheden rondom dit ongeluk en de algemene aanpak van overwegen niet door elkaar te lopen?

Hartelijke groeten,

(10)(2e)  
(10)(2e)  
Van: (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: vrijdag 12 februari 2021 13:58

Aan: (10)(2e) - DBO <(10)(2e) @minienw.nl>

CC: (10)(2e) - DBO <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DCO  
<(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) -  
DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) -  
DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo  
<(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

Beste (10)(2e)

Bijgaand de beantwoording van de vragen, een beknopt verslag van de presentatie over dit onderwerp gistermiddag en processtappen verwerkt in één document. Deze zowel in een los bestand als toegevoegd aan de verzendmap.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

Van: (10)(2e) - DBO <(10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: woensdag 10 februari 2021 23:49

Aan: (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>;  
(10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo  
<(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo  
<(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo  
<(10)(2e) @minienw.nl>  
CC: (10)(2e) - DBO <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DCO  
<(10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

Dag allen,

De staatssecretaris heeft kennis genomen van de beslisnota over de eerste bevindingen rapport Hooghalen (RONDZENDMAP-2021/2079). Zie haar vragen en opmerkingen in de bijlage. Ze wil dit graag bespreken in de DGMO staf morgen.

Overkoepelende opmerking van de staatssecretaris is: "Met alle begrip voor de urgentie- dit is geen ordentelijk proces. Dat moeten we er snel inbrengen".

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Bestuursondersteuning  
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T (10)(2e)  
E (10)(2e) @minienw.nl

Dit document bevat twee onderdelen:

1. Beantwoording van de vragen van de staatssecretaris n.a.v. de nota ter informatie;
2. Een beknopt verslag van de presentatie door NS en ProRail over het ongeval in Hooghalen.

### **Vragen staatssecretaris n.a.v. nota ter informatie voorgenomen besluit ProRail en NS t.a.v. conclusies Hooghalen**

Vraag 1) Op maandag 8 februari is op het niveau van RvB ProRail het besluit genomen om het geconstateerde risico tot een minimum te beperken en, samen met alle vervoerder, maatregelen te treffen. Uw vraag is of dit dan ook al door ProRail is besproken met alle vervoerders?

ProRail heeft woensdag avond 10 februari met regionale vervoerder gedeeld dat dit risico bestaat. ProRail heeft hen gevraagd om mee te werken en de juiste maatregelen te treffen, en hier ook in mee te denken. Zij willen dit allen doen. De goederenvervoerders zijn door ProRail nog niet geïnformeerd. Voorafgaand aan publieke bekendmaking worden zij separaat geïnformeerd door Directeuren Overleg van ProRail. Het risico doet zich voor bij NABO's gecombineerde baanvaksnelheden die goederentreinen niet rijden.

Weten we dat zeker?  
Rijden die altijd langzamer dan 90km/uur?

Vraag 2) Hoe kan er met reizigersorganisaties en vervoerders worden gesproken als er nog geen beeld is van de baanvakken waar dat geldt?

ProRail heeft een globaal beeld van de NABO's waar dit risico zich voordoet. Dat NABO waar zwaar verkeer toegang tot heeft en de baanvaksnelheid boven de 90 km/h ligt. Deze lijst wordt nu door ProRail aangescherpt en in kaart gebracht bij welke NABO het risico het grootst is. Waar mogelijkheden aan de vervoerskant zijn om dit risico te mitigeren ligt het voor de hand om samen met de vervoerders dit te bepalen.

En wat is dat globale beeld?

Wat zijn dat dan?

ProRail heeft aan dat met de reizigersorganisaties op dit moment nog niet wordt gesproken. Bij impact op de dienstregeling worden reizigersorganisaties geïnformeerd.

Vraag 3) Is 500 meter ook op alle baanvakken het eerste moment dat een trein kan worden waargenomen? Ongeacht snelheid van trein en voertuig.

Uit onderzoek van TNO blijkt volgens ProRail dat de trein eerder kan worden waargenomen, maar deze is dan zo klein dat het nog maar de vraag is of een bestuurder deze dan ook echt ziet.

Vraag 4) Wat is de inschatting van de effecten op de dienstregeling? Hoe lang zouden die gelden? Welke alternatieven zijn er (daarom) afgewogen? Kan me bijvoorbeeld zo voorstellen dat een aantal NABO's in de winter in de praktijk niet gebruikt worden en ook tijdelijk kunnen worden gesloten om de veiligheid te borgen.

Om deze vraag goed te beantwoorden is volgens ProRail antwoord op vraag 2) scherp heeft. Naast de mogelijkheid door ProRail samen met vervoerders ook naar alternatieve oplossingen denken, dit kan ook aan de "wegkant" zijn.

Maar is deze volgorde dan verstandig- gezien de wellicht beperkte hoeveelheid zwaar agrarisch vervoer op dit moment (winter)? Eenmaal genomen, kan dit pas worden teruggedraaid als er oplossingen zijn geïmplementeerd.

### **Beknopt verslag Presentatie ProRail en NS over conceptrapport Hooghalen**

Op donderdag 11 februari jl. hebben NS en ProRail aan IenW een presentatie gegeven over de conclusies en aanbevelingen uit het rapport Hooghalen. Het rapport van NS en ProRail (incl. een coverletter) ontvangt IenW volgende week. Onderstaande teksten zijn gebaseerd op de aantekeningen van de IenW aanwezigen, de bedoeling van deze terugkoppeling is dus vooral een eerste weergave en is nog niet conclusief of adviserend bedoeld.

Wordt overwogen om de snelheidsbeperking dan alleen bij bepaalde weersomstandigheden te doen gelden?

Kort samengevat zijn de belangrijkste oorzaken die hebben geleid tot het incident:

- i) de zichtbaarheid (door kleur samenstelling i.c.m. lage mist) waardoor de boer de trein niet of te laat zag aankomen,
- ii) het agrarisch voertuig te weinig tijd had om over te steken,
- iii) de machinist geen tijd had om te vluchten naar een beschermingsruimte,
- iv) het afbreken van de laadbak van het onderstel van de dumper er voor zorgde dat:

- a. de laadbak frontaal de cabine in kwam;
- b. het onderstel er voor zorgde dat de trein ontspoorde.

De voorlopige conclusies en aanbevelingen van ProRail en NS hebben betrekking op:

- Ongeval Hooghalen onderstreept het risico van onbeveiligde overwegen, inclusief de particuliere NABO's;
  - Aanwijzingsbevoegdheid vastleggen
  - Apart NABO- programma om 136 NABO's aan te pakken (buiten de huidige scope van 180)
  - Onderzoeken tijdelijke maatregelen
- Goed zicht op en van de trein is randvoorwaardelijk;
  - Op orde houden van de zichtlijnen (begroeiing, gebouwen enz)
  - Verbeter de zichtbaarheid van treinen door de kleurstelling aan te passen
- Zwaar verkeer heeft in bepaalde gevallen te weinig tijd om over te slaan
  - Stel een norm waarbij zwaar verkeer voldoende tijd krijgt voor een NABO
  - Inventariseer alle NABO's op overstekend zwaar materieel
- Als sector de overwegveiligheid beter beheersen;
  - Richt binnen de spoorbranche een gremium in dat overwegveiligheid vanuit systeemintegraliteit benadert
- Het ongeval bij Hooghalen was een out of scope botsing. Het NS materieel voldoet aan de technische eisen en normen;
  - Een kritischere houding op Europese normen en de samenhang in wet- en regelgeving ten opzichte van het totale veiligheidsbeeld is van belang
- Overwegveiligheid vraagt een actievere rol van NS
  - Zorg voor goede borging binnen NS

Maakt dit echt wat uit op 500  
 Moet dit niet eerst, voordat een  
 voorstel voor een nieuw NABO  
 programma wordt gedaan voor  
 136?

Het gesprek tijdens en na afloop van de presentatie was constructief en er is een gezamenlijke ambitie om de overwegveiligheid te verbeteren. ProRail noemde de aanwijzingsbevoegdheid als eerste instrument als aanbeveling. Daarnaast is er in zeer beperkte zin ingegaan op het feitelijke voorval en zijn het voornamelijk conclusies en aanbevelingen van een algemeen karakter rondom de problematieken bij NABO's.

Na afloop is ook gesproken over de specifieke bevinding t.a.v. met welke snelheid een zwaar voertuig (zie ook de laatste nota ter informatie) een NABO kan passeren. ProRail geeft aan dat deze bevinding nu is geconstateerd en dat zij hierop zo snel mogelijk wil acteren. Het gaat hier in eerste instantie om ca. 28 NABO's voor NS waarop een snelheidsbeperking voor een baanvak gaat gelden. ProRail ziet hierin geen mogelijkheid om geen maatregelen te treffen. IenW heeft aangegeven eerst een zorgvuldig en ordentelijk proces te doorlopen. Er is met ProRail en NS afgesproken om hier een planning op te maken.

#### Proces

- NS/ProRail proberen op vrijdag 12 februari einde dag een concept coverletter met de gezamenlijke conclusies en aanbevelingen te versturen aan IenW; (update 12-2 16:00 bericht van ProRail dat dit niet gaat lukken)
- Maandag 15 februari a.s. maken ProRail, NS en IenW een planning ten aanzien van de specifieke bevinding en het rapport Hooghalen;
- ProRail heeft de ambitie om eind volgende week (waarschijnlijk donderdag) de rapporten en coverletter formeel aan te bieden. Hierbij worden gelijktijdig de nabestaande van de machinist geïnformeerde en de interne en externe communicatie gestart;
- In de loop van de week wil ProRail al de eerste maatregelen (snelheidsbeperking en bellen met boeren op particuliere NABO's) gaan treffen voor de 28 "NS" NABO's;
- Het risico van de overige NABO's waar andere vervoerders op rijden heeft ProRail nog niet in beeld kunnen brengen maar verwacht zij 'snel' te hebben afgerond (zonder een specifieke deadline te willen noemen);
- Op dit moment heeft het de voorkeur van IenW om zowel deze specifieke bevinding als het hele rapport Hooghalen in één brief op te nemen richting de Kamer.



## Memo

Aan	(10)(2e)	Van	(10)(2e)
Datum	16 februari 2021	Telefoonnummer	-
Uw kenmerk	-	Status	Definitief
Ons kenmerk/ID	T20150154-726056614-4109	Eigenaar	(10)(2e)
Bijlage(n)	-		
Onderwerp	Redeneerlijn Risico Zwaar Verkeer NABO's		

Beste (10)(2e)

### 1 Aanleiding

Bij een niet actief beveiligde overweg (NABO) dient een overweggebruiker op basis van eigen waarneming of een trein de overweg nadert te beoordelen of de overweg veilig gepasseerd kan worden. Om dit mogelijk te maken worden in de omgeving van de overweg de zichtlijnen op naderende treinen vrijgehouden. De omvang van dit gebied is opgenomen in Regeling omgevingsregime hoofdspoorwegen en betreft een ruit die aan weerszijden 500m over het spoor en 11m over de weg loopt (verder te noemen zichtruit). Er is in de Regeling of andere regelgeving geen eis opgenomen die de minimale oversteektijd van een overweggebruiker van een NABO normeert.

Naar aanleiding van het overwegongeval te Hooghalen is een analyse uitgevoerd naar risico's op een NABO. Op basis van deze analyse en een uitgevoerde praktijkproef op 5 februari 2021 is door NS en ProRail geconcludeerd dat bij een NABO de voorschreven zichtruit ontoereikend kan zijn voor een bestuurder van een zwaar en/of lang voertuig om tijdig een naderende trein waar te nemen. Op het moment dat de bestuurder besluit tot het passeren van de overweg op basis van een terechte waarneming dat er geen trein nadert, kan een naderende trein op de overweg zijn, voordat het voertuig de overweg is gepasseerd. Dit kan een overwegaanrijding met grote impact tot gevolg hebben. Dit is een nieuw inzicht.

### 2 Omschrijving risico

Het volgende risico wordt onderkend:

- De huidige voorgeschreven zichtruit bij een NABO kan onvoldoende zijn voor een bestuurder van een lang en/of zwaar voertuig om een naderende trein tijdig waar te nemen en te beoordelen of de overweg veilig gepasseerd kan worden.

#### *Risicobepalende aspecten wegverkeer*

Onder Zwaar Vervoer worden die voertuigen verstaan die langer en zwaarder zijn dan een bestelbusje. De lengte heeft invloed op het tijdig kunnen verlaten van de overweg. Het gewicht van een voertuig kan bepalend zijn voor de impact van een aanrijding. In de praktijk is ervan uitgegaan dat zwaar vervoer met een minimale snelheid van 10km/u de overweg kan passeren. Met deze snelheid is het mogelijk om een NABO veilig te passeren, indien op het moment van het oversteken op een afstand van 500m geen trein waargenomen wordt. De oversteektijd is in dat geval voldoende om de overweg vrij te maken voor een



naderende trein. Echter, gebleken is dat niet alle Zwaar Vervoermiddelen met de snelheid van 10km/u de overweg (kunnen) passeren. Het risico geldt derhalve voor alle overwegpassages van een voertuig wat de overweg als gevolg van kenmerken van het voertuig of kenmerken van de (toe leidende wegen naar de) NABO niet met een gemiddelde snelheid van 10 km/uur of hoger kan passeren. Met name bij zware en lange voertuigen, zoals landbouwvoertuigen, die vanuit stilstand de overweg passeren, zal deze snelheid niet gehaald worden. Uit de praktijkproef is gebleken dat hier een gemiddelde snelheid van 5km/uur een betere indicatie geeft.

Het betreft hier een zogenaamd "systeemincident" waar er toch een ongeval kan plaatsvinden wanneer alle actoren (mensen en/ of technisch) en barrières wel doen wat van hen verwacht wordt. Wanneer een weggebruiker zich inzet om veilig over te kunnen steken (goed kijken en risico's vermijden), kan het toch zo zijn dat een botsing niet voorkomen kan worden. Dit "gat in het spoorstelsel" is niet acceptabel; immers langere voertuigen kunnen met een lage snelheid de NABO niet tijdig vrijmaken.

De kans en impact van het risico wordt bepaald door:

Wegvoertuig:

- Lengte van het voertuig;
- Snelheid van het voertuig (langzamer dan 10km/ u)
- Het gewicht van het voertuig (van invloed op de impact van een aanrijding)

Het risico is niet aanwezig bij een passage van een voertuig langer dan 18,75m. Passages met een voertuig langer dan 18,75m vinden plaats onder het regime van de procedure Exceptioneel Transport. Via RDW moet voor deze transporten een ontheffing worden verleend. Indien overwegen onderdeel zijn van een route wordt ProRail vooraf benaderd voor het nemen van (tijdelijke) maatregelen. Voor andere niet- frequente passages kan ProRail ondersteuning verlenen middels de Procedure Bijzondere Oversteken (grotere bouwtransporten, marathons, carnavalsoptochten).

Treinverkeer:

- Snelheid van het treinverkeer;
- Type materieel qua zwaarte (lightrail of IC-materieel);
- Frequentie van het treinverkeer.

NABO-overweg

- Toeleidende wegen (verharde dan wel onverharde grond, boogligging, helling (dieplader - gevoeligheid);
- Mate van toegankelijkheid voor gemotoriseerd verkeer: (open, gesloten dan wel beperkt);
- Dubbel- of enkelsporig;
- Zicht;
- Staat van onderhoud overweg.
- 

*Risicobepalende aspecten overweg*

Het risico is aanwezig op NABO's met de volgende kenmerken:

- Toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer
- Baanvaksnelheid vanaf 90 km/u
- Enkel- en dubbelsporig baanvak

Bij een actief beveiligde overweg (AHOB) wordt bij het ontwerp rekening gehouden met een ontruimingstijd van ongeveer 20 seconden. Dit is voldoende voor een passage van een lang en/of zwaar voertuig vanuit stilstand. Daar waar bij het ontwerp van een AHOB-installatie dus rekening is gehouden met een ontruimingstijd voor het wegverkeer, ontbreekt dit aspect bij de bestaande NABO's.

### 3 Classificatie risico in ProRail Risicomatrix

Het nu onderkende risico is in de praktijk geen nieuw risico. Het risico (ondanks een goede beoordeling omtrent naderende trein, de overweg niet tijdig vrij kunnen maken) was aanwezig maar tot voor kort anders inschat. Het risico is inherent altijd aanwezig geweest bij NABO's. Dit maakt het mogelijk om een inschatting te maken van het risicoprofiel op basis van de ongevalshistorie.

In de laatste 10 jaar waren er 7 aanrijdingen op NABO's waarvan 2 met als oorzaak "het niet tijdig vrijmaken van de overweg". Een te krappe oversteektijd kan bij deze twee incidenten aan de orde zijn geweest. Deze twee incidenten vonden plaats op openbare NABO's. 1 ongeval betrof een zwaar lang voertuig op een landbouwoverweg.

Op basis van de ongevalshistorie kan het risico als volgt worden geclassificeerd in de ProRail risicomatrix.

KANS	IMPACT (Het gevolg)					
	1. Geen tot zeer gering (A)	2. Gering (B)	3. Beperkt (C)	4. Aanzienlijk (D)	5. Groot (E)	6. Zeer groot (F)
6. zeer regelmatig (meer dan 100 keer per jaar of dagelijks)	Geel	Oranje	Rood	Rood	Rood	Rood
5. Regelmatig (10x per jaar of maandelijks tot 100x per jaar of dagelijks)	Geel	Oranje	Oranje	Rood	Rood	Rood
4. Waarschijnlijk (1x per jaar tot 10x per jaar)	Geel	Geel	Oranje	Oranje	Rood	Rood
3. Incidenteel (1x in 10 jaar tot 1x per jaar)	Geel	Geel	Geel	Oranje	Oranje	Oranje
2. Onwaarschijnlijk (1x in 100 jaar tot 1x in 10 jaar)	Geel	Geel	Geel	Geel	Oranje	Oranje
1. Zeer onwaarschijnlijk (1x in 1000 jaar tot 1x in 100 jaar)	Geel	Geel	Geel	Geel	Geel	Geel



Kans	Gevolg	Classificatie
Incidenteel (1 keer in 10 jaar tot 1 keer per jaar)	1-5 dodelijke slachtoffers of 1-5 zwaargewonde slachtoffers met blijvende ernstige invaliditeit.	GEEL

Gelet op de bovengenoemde incidentencijfers wordt de kans op een incident met als oorzaak een te korte oversteektijd voor zwaar vervoer op "incidenteel" gesteld. De impact van een dergelijk incident kan echter groot zijn. Een aanrijding, een ontsporing en een aanrijding met een aankomende tweede trein, waarbij 1 of meerdere slachtoffers vallen, is een reëel gevolg.

De classificatie op basis van ongevalshistorie in de afgelopen 10 jaar heeft de volgende beperkingen:

- Het aantal NABO's is de afgelopen 10 jaar sterk afgenomen.
- De treinfrequentie en snelheid is de afgelopen jaren op de meeste baanvakken toegenomen
- De onbekendheid (bijvoorbeeld buitenlandse chauffeurs) met het passeren van een overweg op basis van eigen waarneming is toegenomen.
- Toegenomen vrachtverkeer

## 4 Evaluatie noodzaak tot acute maatregelen

Het risico van een te korte oversteektijd voor zwaar vervoer was in de praktijk aanwezig, maar is pas recentelijk onderkend. Op zich is dit geen nieuw risico. Het risico is inherent altijd aanwezig geweest bij NABO's. Op basis van de incidenthistorie is het risicoprofiel bepaald. Het betreft een GEEL risico conform de ProRail Risicomatrix.

De incidentgeschiedenis geeft geen aanleiding om het risico "niet tijdig vrijmaken van overweg als gevolg van een te korte oversteektijd" per direct te mitigeren door bijvoorbeeld het treinverkeer direct stil te leggen.

Echter, chauffeurs van zwaar/ langverkeer (en daarmee ook de passagiers van reizigers- en goederentreinen) worden dagelijks blootgesteld aan dit risico. Dit is dan ook de reden voor de aanbeveling om op korte termijn mitigerende maatregelen te treffen op die NABO's die op dit moment gebruikt worden door zwaar- en langvervoer.

Dit risico werd deels gemitigeerd door het garanderen van zicht voor de weggebruiker op een naderende trein (handhaven 11m-500m). Echter, onderkend is dat de huidige zichtlijn niet voldoende is om de weggebruiker voldoende tijd te geven voor het tijdig oversteken en vrijmaken van de overweg. Bij baanvaknelheid is 500m zicht namelijk onvoldoende om een veilige oversteek met 5 km/uur te garanderen voor zwaar verkeer. Hierbij is het inzicht gegeven dat dit risico dus onvoldoende gemitigeerd wordt door de huidige zichtnormen. Het is dan ook van belang dat we op korte termijn aanvullende maatregelen nemen om dit risico alsnog te beheersen.

Op basis van bovenstaande risicoprofiel wordt het nemen van een per directe maatregel op landelijk niveau met grote impact op de operatie, door bijvoorbeeld het per direct stilleggen van het treinverkeer, als niet proportioneel beoordeeld. Dit neemt niet weg dat op korte termijn die maatregelen genomen moeten worden die in redelijkheid mogelijk zijn op die overwegen waar sprake is van passage van zwaar vervoer.

## 5 Evaluatie noodzaak tot verbetermaatregelen korte termijn

Het huidige risico van een passage van een lang en/of zwaar voertuig over een NABO is op dit moment onvoldoende beheerst. De oversteektijd kan voor het Zwaar Vervoer in bepaalde gevallen tekort zijn. Daar waar een norm in kader van de ontruiming van actief beveiligde overwegen is gesteld, ontbreekt deze op dit moment voor NABO's. ProRail streeft naar beheersing van elk risico tot het niveau van ALARP. Hiervoor is het noodzakelijk om op korte termijn verbetermaatregelen te treffen.

## 6 Mogelijke verbetermaatregelen op korte termijn

De volgende mogelijke verbetermaatregelen zijn in beeld:

### *Zwaar Vervoer*

- Het door de wegbeheerder nemen van verkeersbesluiten teneinde het Zwaar Vervoer te verbieden dan wel te beperken op openbare NABO's;
- Het normeren van een minimale snelheid van 10km/ u bij het passeren van NABO's;

### *NABO's*

- Aanbrengen van een Waarschuwingsinstallatie;
- Verbeteren van de toe leidende weggedeelten zodanig dat het Zwaar Vervoer niet bij het passeren van NABO belemmerd wordt.

## *Treinverkeer*

- Het instellen van een TSB (Tijdelijke Snelheids Beperking);
- Het afgeven van een aanwijzing;
- Het verbeteren van de zichtbaarheid van de trein (door de vervoerder);
- Het geven van geluidsignalen bij het naderen van een NABO (door de vervoerder)

## *Gebruiker van NABO's*

- Informeren overweggebruikers over risico's en minimaal veilige oversteek;
- Verdere ontwikkeling van de app ten behoeve van het informeren van overweggebruikers over de positie van een naderende trein;
- Faciliteren van de passage Zwaar Vervoer (bijvoorbeeld langer dan 11m) op basis van de Procedure Bijzondere Oversteken;

## **7 Advies**

De afdeling Veiligheid adviseert de Directeur AM:

- Gezien het risicoprofiel is er niet voldoende aanleiding om per direct maatregelen te treffen zoals het stilleggen van het treinverkeer;
- Op korte termijn maatregelen voor te bereiden en te treffen (uiterlijk 1 maart 2021, of zo veel eerder als mogelijk). Hierbij dient zorgvuldig de afweging gemaakt te worden met eventueel andere veiligheidsrisico's (zoals langere dichtlijgtijden bij nabijgelegen AHOB-overwegen);
- Een taskforce in te stellen en deze opdracht te geven om, in samenwerking met betrokken stakeholders, een voorstel te doen voor concrete maatregelen om dit risico op de korte termijn te mitigeren.



Staatssecretaris

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Contactpersoon**

(10)(2e)

M + (10)(2e)

(10)(2e) @minienw.nl

**Datum**

16 februari 2021

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/43621

**Bijlagen**

1. Rapport NS
2. Rapport PR
3. Coverletter
4. Risicoanalyse PR t.a.v. specifieke bevinding zwaar materieel

# gespreksnota

Trilateraal ProRail, NS en IenW n.a.v. Concept-rapporten en Coverletter Hooghalen

## Aanleiding en doel

Maandagavond 15 febr. jl. hebben ProRail en NS de conceptrapporten en de coverletter Hooghalen opgeleverd. Hierbij ontvangt u van ons de eerste appreciatie en een aantal bespreekpunten ten behoeve van het ingelaste tripartite dat is voorzien op woensdag 17 februari a.s. Conform uw verzoek heeft ook ILT een korte appreciatie gegeven.

## Eerste appreciatie IenW rapportage Hooghalen

Zowel NS als ProRail hebben een zelfstandig onderzoek (zie bijlage 1 en 2) gedaan naar aanleiding van een dodelijk ongeluk op een overweg in Hooghalen. Omdat één van de aanbevelingen van de OvV<sup>1</sup> was dat de spoorbeheerder en spoorvervoer gezamenlijk onderzoek moesten doen, heeft IenW aan NS en ProRail verzocht om hierin gezamenlijk op te trekken en een gezamenlijke coverletter (zie bijlage 3) – met daarin opgenomen de aanbevelingen en conclusies – op te stellen.

### *De oorzaak van het ongeval Hooghalen*

Uit de gezamenlijke concept coverletter blijkt dat een aantal oorzaken een rol hebben gespeeld bij het ongeval in Hooghalen. De directe oorzaak voor het ongeval was het verminderd zicht als gevolg van slechte weersomstandigheden. Hierdoor heeft de chauffeur van de tractor en wagen niet tijdig kunnen waarnemen en is de overweg niet op tijd vrij gemaakt. Daarnaast lijkt het volgens ProRail en NS dat ook heeft meegespeeld dat de wettelijke zichtlijn van 500m pas op 11m voor de overweg ontstond. De gebruiker van de overweg heeft de trein niet of te laat gezien en is de overweg opgereden.

In welke mate zijn aan het weer gerelateerde maatregelen afgewogen tegen structurele maatregelen? Waarom is dat relevant? Is dat te kort om nog te stoppen? En wat is dan de afstand die wel moet worden aangehouden, en stuurt PR daar ook landelijk op met inrichtingsmaatregelen?

<sup>1</sup> Rapport OvV, Overwegveiligheid: een risicovolle kruising van belangen, 2018.

Direct na het ongeval hebben ProRail en NS een aantal maatregelen getroffen zoals onder andere: bij meerdere NABO's extra snoeien om het zicht te verbeteren, frontlampen van treinen feller zetten en het plaatsen van waarschuwingsborden bij ca. 28 NABO's.

#### *Conclusies en aanbevelingen rapporten Hooghalen*

Een eerste indruk van de onderzoeken van ProRail en NS is dat de onderzoeken naar de oorzaak van het ongeval enerzijds sterk analytisch van aard zijn, maar anderzijds in de formulering van de conclusies en aanbevelingen meer gericht zijn op wat er nog "ontbreekt" in de aanpak van NABO's. De feitelijke oorzaak van het incident, welke maatregelen moeten worden getroffen en ambities (meer geld voor overwegen, aanwijzingsbevoegdheid) zijn in elkaar gaan overlopen.

Deels is dit te herleiden naar NS die het onderzoek aangegrepen heeft om breder te kijken dan alleen het incident Hooghalen. Hierbij is zij gaan reflecteren op haar positie in het veiligheidssysteem, op die van ProRail en van IenW.

In de coverletter worden aanbevelingen (waarschijnlijk afkomstig van ProRail) gedaan die niet direct gerelateerd zijn aan het incident, maar aan wat bijvoorbeeld IenW had moeten doen om het incident Hooghalen te voorkomen (lees: meer geld en meer juridische instrumentaria). Dit verdient in de afronding van de rapporten en de coverletter aandacht en een goed gesprek.

Wat wij nog missen in de rapporten is rol van ProRail als capaciteitsverdeler. Een NABO is in beginsel ontstaan in een situatie dat deze niet risicovol was. Het risicoprofiel is gaan toenemen door:

1. frequentie en / of snelheidstoename van het treinverkeer,
2. een veranderend gebruik van de NABO
3. aard van de transportmiddelen en / of frequentie van gebruik.

In de analyse van ProRail wordt hier niet bij stil gestaan, terwijl de infrabeheerder juist dergelijke elementen moet betrekken bij het besluit om het gebruik van infrastructuur te intensiveren (in frequentie/snelheid) of deze juist af te bouwen.

T.a.v. de specifieke maatregel (aanbeveling 2) voor verkeer zware voertuigen Vorige week gaf ProRail aan dat t.a.v. het passeren van zware voertuigen bij ca. 28 NABO's van NS (en nog onbekend aantal bij regionale vervoerder) zo snel mogelijk maatregelen moesten worden getroffen, bijvoorbeeld het met urgentie doorvoeren van TSB (Tijdelijke Snelheids Beperking) is hiervoor prominent als middel genoemd. Mede naar aanleiding hiervan is ProRail is gevraagd om een risicoanalyse (zie bijlage 4). Deze is op 16 februari jl. opgeleverd. Hieruit blijkt minder urgentie dan bleek uit eerdere uitspraken (geen 'red flags', maar 'yellow flags').

Is daar reden toe volgens  
Bevons? En hoe zit de  
verantwoordelijkheidsverd  
deling formeel in elkaar-  
heeft PR (of NS) bijv de  
bevoegdheid om  
Idem- onderscheid  
Hooghalen vs bredere  
aankak helder houden

Bij TB's wordt altijd een  
analyse van overwegveiligheid  
gemaakt- bij veel andere  
investeringsvoorstellen ook-  
gebeurt dat ook structureel bij  
veranderingen in de  
capaciteitstoewijzing/  
baanvaksnelheid?

En alle NABO's zijn historisch  
neem ik aan, en komen er  
geen meer bij afgelopen  
jaren?

Hoe kan het dat PR niet weet  
hoeveel het er zijn voor de  
regionale vervoerders? Die  
rijden toch ook over  
hoofdspoorweg?

## Eerste appreciatie ILT

### Eerste appreciatie coverletter en rapporten

De ILT is na het ongeval aanwezig geweest voor een onderzoek ter plaatse. NS en ProRail hebben aangegeven in gezamenlijkheid het onderzoek uit te voeren. De ILT kijkt mee op proces en inhoud en beoordeelt vanuit haar rol als toezichthouder de uitvoering van het onderzoek. De OVV doet geen onderzoek. De ILT heeft een aantal sessies m.b.t. het onderzoek

Hoe kan dat dan? Want was een van de eerste vragen die ik zelf ook waar gesteld heb.

verkeer in bepaalde gevallen te weinig tijd heeft om een NABO over te steken. Deze bevinding is in de sessies niet aan bod geweest. De ILT heeft dinsdagochtend 16 februari jl. de rapporten ontvangen. Er is uitgebreid onderzoek gedaan en dat is te waarderen, maar gezien de korte tijd en de vorm van de rapportage kan de ILT op het moment nog geen gedegen

Belangrijk dat we dat oordeel van de ILT hebben voor vaststelling van een maatregelen pakket. Dan weten we immers of we niet teveel of te weinig ILT zal doen, obv lessen Hooghalen.

Dit moeten we dus expliciet afspreken in tripartite vanavond. Zeker gezien risico dat ILT schetst voor toenemende onveiligheid. Ook afwegen van verschillende maatregelen noodzakelijk.

dat er een beoordeling plaatsvindt van de overwegen en dat mogelijke maatregelen geïnventariseerd worden. Belangrijk is vervolgens de risicobeoordeling. De ILT wil hierbij nauw betrokken zijn. Het is essentieel dat er geen nieuwe - wellicht grotere - risico's geïntroduceerd worden door het snel nemen van maatregelen zonder een gedegen risicoafweging. Bij het verlagen van de snelheid gaat het dan bijvoorbeeld om het mogelijke negatieve effect op kruisvrije rijwegen bij stations (cascade-effect op het systeem). De ILT vindt het van belang dat maatregelen die effect hebben op het systeem integraal afgewogen worden. Veiligheidsverhogende maatregelen met lokaal effect, bijv. het plaatsen van waarschuwborden, zijn mogelijk snel in te zetten. De ILT wil daarnaast zicht hebben op een transparante beoordelings- en meetmethode voor de selectie van de NABO's waar maatregelen nodig zijn (ter voorkoming van 'cherry picking').

### Besprekpunten trilateraal woensdag 17 februari a.s.

Op basis van een eerste inhoudelijke blik op de rapporten en de coverletter van NS en ProRail willen wij graag de volgende besprekpunten aan u meegeven.

De algemene tendens is dat we zien dat ProRail en NS een zeer zorgvuldig onderzoek hebben gedaan naar het incident Hooghalen. Maar dat een aantal van de aanbevelingen en conclusies (met name de aanwijzingsbevoegdheid en het nóg meer beschikbaar stellen van budget) weinig van doen hebben met de reden dat het incident heeft kunnen plaatsvinden.

De tweede aanbeveling (over de snelheid van overstekend zwaar verkeer) heeft volgens ProRail (en ook NS) een hoog risico in zich en was ook de directe aanleiding om vorige week (door uitkomst van een deelonderzoek) snel te escaleren. In bijgevoegd memo (risicoanalyse) geeft ProRail nu aan dat het risico als "geel" wordt geclassificeerd. Dit houdt in dat het risico bestaat, maar (naar mening van ProRail) niet direct noopt tot maatregelen te treffen.

ProRail geeft in haar risicoanalyse aan dat op basis van het risicoprofiel er nu voldoende aanleiding is om per direct maatregelen te treffen zoals het stil leggen van het treinverkeer. Maar dat wel op korte termijn maatregelen moeten worden getroffen, uiterlijk 1 maart. Hierbij worden maatregelen genoemd zoals een TSB, het verbeteren van de zichtbaarheid van de trein, geluidsignalen en informeren van de overweggebruikers.

Waar is die datum op gebaseerd? Is dat haalbaar voor de ILT- analyse? Waarom zo strak 1 maart? Zie eerdere vraag: wat is de zelfstandige bevoegdheid van PR - kunnen zijn- eigen verantwoordelijkheid maatregelen nemen?

U kunt aangeven dat u:

- waardering heeft voor het zeer uitgebreide onderzoek dat NS en ProRail hebben uitgevoerd;
- wij begrijpen dat o.b.v. de risicoanalyse van ProRail ten aanzien van het zwaar verkeer er nu geen haast is om bijvoorbeeld deze week alle betrokken partijen te informeren en de bevestiging van zowel NS als ProRail hierop te krijgen. En dat het instellen van een TSB ook een tijdelijk karakter heeft en dat er zicht moet zijn op een oplossing;
- waarde hecht aan een zorgvuldig en gedegen proces naar een definitieve versie van coverletter en rapporten en een gelijktijdige informatievoorziening naar nabestaanden, kamer en andere betrokkenen.
- benieuwd bent naar de situatie op Nabo's bij andere vervoerders;
- vindt dat de aanbevelingen van NS en ProRail stof geven tot nadenken en het goede gesprek maar dat u met name de aanbevelingen tot het nog meer beschikbaar stellen van budget (sinds 2018 is bijna 190 mln. beschikbaar gesteld aan NABO-programma) voor de aanpak van NABO's geen aanbeveling is die direct voortvloeit uit het onderzoek naar het incident;
- u kunt aangeven dat de aanwijzingsbevoegdheid reeds in de informele consultatie is geweest bij alle stakeholders (waaronder NS en PR) en de aanbeveling (en dan met name de toon) nu geen recht doet aan de gezamenlijke inspanning die IenW (met name met ProRail) heeft gedaan. Daarnaast is de aanwijzingsbevoegdheid een uiterst redmiddel en zal hoogstwaarschijnlijk in de meest bijzondere situaties worden ingezet. Dit zal dus niet gelden voor de tientallen NABO's die er nog zijn.
  - o Optioneel: U kunt ook vragen waarom ProRail en NS niet het instrument van het inrichten van de dienstregeling op het spoor en de verdelen van de capaciteit op het spoor hebben gebruikt om eerst de risico's op een NABO te mitigeren alvorens er wordt overgegaan tot meer en snellere treinen. Dit is ook een oproep die ILT (maar ook IenW) al vaker hebben gedaan.

Is dat zo? Dat wil ik dan eerst zien in het totaal- want wat is dan de structurele oplossing? En hoe tijdelijk is dan tijdelijk ?

Deze NABO's zijn niet in orde

We moeten hier niet gaan jij-bakken over een dodelijk ongeluk, maar gezamenlijk kijken welke instrumenten we hebben om de veiligheid te verbeteren, zonder daarbij vooral het eigen straatje schoon te willen vegen of vluchtheuvels te gaan creëren. Dat levert alleen maar weerstand en vertraging op.



### **Politieke en maatschappelijke context**

Het is belangrijk om met elkaar goede afspraken te maken over de communicatie als de rapporten en de Kamerbrief naar buiten gaan. Er zijn familieleden die moeten worden geïnformeerd, OR-leden, de spoorvakbond, decentrale overheden en tot slot de Kamer zelf. Verzoek is neergelegd om samen met communicatie van IenW, PR en NS een communicatieplan te maken op zeer korte termijn. Voorstel is dat IenW hierin de lead neemt om de regie te pakken.

Heel belangrijk en lijkt me goed

### **Vervolg**

Woensdagochtend 17 februari hebben de directies van NS en ProRail overleg over de korte termijn maatregelen. Het overleg met andere vervoerders vindt ook plaats op woensdag 17 februari.

(10)(2e)

Belangrijkste conclusies van NS rapport was- techniekontwikkeling en veiligheid zijn niet gelijk opgegaan- hoe gaan we dat verbeteren? En hoe kan dat?


Belangrijk om van alle maatregelen de +/- op een rij te zetten, uitgaande van de problemen die daadwerkelijk gesignaleerd zijn.

- zwaar voertuig met onvoldoende snelheid gerelateerd aan snelheden treinen
- onvoldoende zicht
- slecht weer

## Toelichting

En dan een aantal aanbevelingen die het hele systeem robuuster kunnen maken

De belangrijkste aanbevelingen die zijn opgenomen in de coverletter:

1. Ongeval Hooghalen onderstreept het risico van onbeveiligde overwegen, ook op de particuliere NABO's.
  - (IenW) Regel aanwijzingsbevoegdheid. Toon in de coverletter is dat het te lang duurt;
  - (IenW) Naast het huidige NABO-programma een nieuw programma om de nog 136 niet openbare NABO's aan te pakken en budget beschikbaar te stellen;
  - Tijdelijke oplossingen bedenken (ProRail) en budget hiervoor beschikbaar stellen (IenW)
2. Zwaar verkeer heeft in bepaalde gevallen te weinig tijd om NABO over te steken.
  - Stel een norm waarbij de overweggebruiker met zwaar verkeer voldoende tijd krijg om NABO te passeren (IenW);
  - Inventariseer alle NABO's op de frequentie van overstekend zwaar verkeer (ProRail);
  - Geef ProRail opdracht om z.s.m. tussentijdse maatregelen te treffen bij NABO's met regelmatig overstekend zwaar verkeer en stel budget beschikbaar (IenW)
  - Verzoek wegbeheerders van openbare NABO's een verkeersbesluit te nemen ten einde bepaalde soorten zwaar verkeer over deze NABO's geheel danwel gedeeltelijk te verbieden (ProRail, Ministerie IenW en ILT).  
Is dit een reële optie? Want dan ben ik er voor
3. Goed zicht is randvoorwaardelijk voor een veilige oversteek van wegverkeer
  - Zichtlijnen op orde houden (begroeiing en bebouwing) (ProRail) Zie opmerking 11 meter
  - Verbeter de zichtbaarheid van treinen door de kleurstelling van treinfronten zoveel mogelijk conform de voormalige Railned norm te waarborgen (NS) Waarom is die dan verlaten?
4. Sectorbrede integrale beheersing van overwegveiligheid kan beter
  - Richt een gremium in dat overwegveiligheid vanuit systeemintegraliteit benadert (IenW) 
5. Het ongeval bij Hooghalen was een out of scope botsing
  - NS materiaal voldoet aan alle "botsnormen" maar wil de overlevingsruimte in de cabine aanpassen (NS)
  - Onderzoeken of vluchten voldoende aandacht heeft bij machinisten (NS)
6. NS kan een actievare rol pakken bij overwegveiligheid
  - Borgen dat risicobeheersing op het gebied van overweg- en spoorveiligheid binnen NS goed belegd is (NS). Hier mis ik aandacht voor de snelheid/capaciteit van baanvakken

**To:** (10)(2e) - DGMof (10)(2e) @minienw.nl  
**Cc:** (10)(2e) - DGMof (10)(2e) @minienw.nl  
**From:** (10)(2e) - ILT  
**Sent:** Tue 2/16/2021 3:03:47 PM  
**Subject:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen  
**Received:** Tue 2/16/2021 3:03:48 PM

Ha (10)(2e) en (10)(2e)

Hierbij de tekst zoals gezien door onze directeur, paar kleine puntjes gewijzigd, willen jullie deze gebruiken?

(11)(1)

Zouden jullie de nota straks kunnen delen?

Dank!

Groeten,

(10)(2e)

(10)(2e)

**Inspectie Leefomgeving en Transport**  
**Directie Omgeving en Dienstverlening**  
**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Bezoek adres: Rijnstraat 8 / 2515 XP Den Haag  
Postbus: 16191 / 2500 BD Den Haag

M: (10)(2e)  
E: (10)(2e) @ilent.nl

**Van:** (10)(2e) - DGMo

**Verzonden:** dinsdag 16 februari 2021 14:42

**Aan:** (10)(2e) - ILT

**CC:** (10)(2e) - DGMo

**Onderwerp:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

Ha (10)(2e)

Dank voor het snelle schakelen; we zullen deze als concept meenemen in de nota. Mochten er nog wijzigingen komen, dan horen we die graag!

Gr. (10)(2e).

**Van:** (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ILenT.nl>

**Verzonden:** dinsdag 16 februari 2021 14:31

**Aan:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

**Urgentie:** Hoog

Ha (10)(2e) en (10)(2e)

Hieronder vinden jullie de concept alinea voor de nota aan de Stas. Hij ligt ook nog even voor bij onze directeur, dus er kan nog wat wijzigen, maar voor de snelheid laat ik jullie alvast meelesen.

(11)(1)

(10)(2e)

(11)(1)

Als er vragen zijn, neem gerust contact op.

Groeten,

(10)(2e)

(10)(2e)

**Inspectie Leefomgeving en Transport**  
**Directie Omgeving en Dienstverlening**  
**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Bezoek adres: Rijnstraat 8 / 2515 XP Den Haag

Postbus: 16191 / 2500 BD Den Haag

M: (10)(2e)

E: (10)(2e)@ilent.nl

**Van:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Verzonden:** dinsdag 16 februari 2021 11:52

**Aan:** (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ILenT.nl>

**CC:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

Ha (10)(2e)

Dat is de deadline dat het bij DBO moet zijn; dus dan moeten wij, (10)(2e) (10)(2e) er al akkoord mee zijn gegaan... Dus eigenlijk eerder, wat is haalbaar voor jullie?

Gr. (10)(2e).

**Van:** (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ILenT.nl>

**Verzonden:** dinsdag 16 februari 2021 11:38

**Aan:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

Ha (10)(2e), (10)(2e)

Zie net dat (10)(2e) het heeft over 15uur vanmiddag, is dat de deadline waarop ook onze alinea er moet zijn?

Dank & groet,

(10)(2e)

**Van:** (10)(2e) - ILT

**Verzonden:** dinsdag 16 februari 2021 11:29

**Aan:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**CC:** (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ILenT.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

Hoi (10)(2e),

Dank je, ja ik denk ook dat dat beter is. De stukken zijn zo omvangrijk en laat gestuurd dat we voor het totaalrapport vandaag zeker geen gedegen oordeel kunnen geven. We focussen nu op de urgente bevinding (de risicoanalyse is daarbij van groot belang inderdaad).

Groeten,

(10)(2e)

**Van:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Verzonden:** dinsdag 16 februari 2021 10:48

**Aan:** (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ILenT.nl>

**CC:** (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ILenT.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** FW: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

(10)(2e)

Zie onderstaand. Zojuist nog even gesproken met (10)(2e) en (10)(2e) over de aanpak. Wellicht is het een idee dat we de appreciatie van

ILT als apart tekstblok opnemen in de nota? Hierbij gaat het dan vooral om het risico en de maatregelen die NS/ProRail op de korte termijn willen. Tekstblok kan bij (10)(2e) worden aangeleverd. ProRail is nog bezig met een risicoanalyse om tot een goede duiding van het aantal NABO's te komen. (10)(2e) heeft zojuist het verzoek gedaan om deze zowel aan jullie als aan ons te delen. Gr. (10)(2e).

**Van:** (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>

**Verzonden:** dinsdag 16 februari 2021 10:13

**Aan:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**CC:** (10)(2e) - DCO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DCO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

Dag allen,

Hierbij ook de opmerkingen van de staatssecretaris op de laatste update (van gisteren). Die zijn in lijn met wat (10)(2e) in zijn mail hieronder aangeeft.

Kunnen jullie er voor zorgen dat de gevraagde informatie uiterlijk **vandaag 15:00 uur** bij DBO wordt aangeleverd?

Dank!

Gr. (10)(2e)

**Van:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Verzonden:** maandag 15 februari 2021 20:44

**Aan:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DCO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

Mooi

Zojuist met Stass bespreken dat overleg woensdag ok is, maar dan moeten we morgen einde dag goede appreciatie (en verhelderende vragen) in tas hebben

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

Buiten werktijden mailen mag, maar hoeft niet. Beantwoord deze mail op een voor jou geschikt moment

**Van:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Datum:** maandag 15 feb. 2021 7:21 PM

**Aan:** (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DCO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

TER INFO: De concept coverletter en rapporten van NS/ProRail zijn zojuist bij (10)(2e) (10)(2e) en mij in de mailbox beland.

**Van:** (10)(2e) - DGMo

**Verzonden:** maandag 15 februari 2021 15:40

**Aan:** (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>

**CC:** (10)(2e) - DCO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

(10)(2e)

Zoals gevraagd bijgaand een opsomming van de actuele situatie; ook toegevoegd aan de verzendmap.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

**Van:** (10)(2e) - DGMo

**Verzonden:** vrijdag 12 februari 2021 14:42

**Aan:** (10)(2e) ) - DBO < (10)(2e) @minienw.nl>  
**CC:** (10)(2e) ) - DCO < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo  
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DBO  
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo  
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo  
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

(10)(2e)

Dat is een terechte constatering; ook zonder dit specifieke ongeval zou je als NS/ProRail tot dezelfde aanbevelingen kunnen komen. De wrap-up van de presentatie van gisteren hebben we zo neutraal mogelijk geprobeerd te formuleren, wanneer wij de coverletter formeel ontvangen zal daar uiteraard ook een duiding bij komen. Onderdeel van deze duiding is dat NS zich in de afgelopen acht maanden bewust geworden is van het risico's van NABO's voor reizigers en machinisten en zich een positie aan het aanmeten zijn in het NABO dossier. Dit ongeval heeft er dus wel in directe zin voor zorggedragen dat zich zorgen zijn gaan maken over het fenomeen NABO en dit dus in de breedte beschouwen. In de acht maanden van onderzoek is het dus meer een onderzoek naar aanleiding van het ongeval geworden dan een onderzoek naar het ongeval zelf.

Kortom; dit was vooral bedoeld als informatief en de conclusies zijn voorlopig en in onze woorden opgeschreven. Wanneer wij volgende week de aanbiedingsbrief en rapporten ontvangen gaan we hier nog uiteraard over doopraten.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

**Van:** (10)(2e) ) - DBO < (10)(2e) @minienw.nl>

**Verzonden:** vrijdag 12 februari 2021 14:19

**Aan:** (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DBO < (10)(2e) @minienw.nl>  
**CC:** (10)(2e) ) - DCO < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo  
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo  
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo  
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo  
< (10)(2e) @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

Beste (10)(2e) collega's,

De relatie tussen het ongeluk en de in het verslag van de presentatie aangehaalde beleidskeuzes (*Aanwijzingsbevoegdheid vastleggen, Apart NABO- programma om 136 NABO's aan te pakken (buiten de huidige scope van 180)*) lijkt mij op zijn zachtst gezegd nogal indirect.

Dreigt hier de analyse van de specifieke omstandigheden rondom dit ongeluk en de algemene aanpak van overwegen niet door elkaar te lopen?

Hartelijke groeten,

(10)(2e)

**Van:** (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>

**Verzonden:** vrijdag 12 februari 2021 13:58

**Aan:** (10)(2e) ) - DBO < (10)(2e) @minienw.nl>  
**CC:** (10)(2e) ) - DBO < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DCO  
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) -  
DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) -  
DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo  
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

Beste (10)(2e)

Bijgaand de beantwoording van de vragen, een beknopt verslag van de presentatie over dit onderwerp gistermiddag en processtappen verwerkt in één document. Deze zowel in een los bestand als toegevoegd aan de verzendmap.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

Plv Afdelingshoofd Veiligheid & Goederen.

**Van:** (10)(2e) ) - DBO < (10)(2e) @minienw.nl>

**Verzonden:** woensdag 10 februari 2021 23:49

**Aan:** (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>;  
(10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo  
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo  
< (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DGMo  
< (10)(2e) @minienw.nl>  
**CC:** (10)(2e) ) - DBO < (10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) ) - DCO

< (10)(2e) @minienw.nl >

**Onderwerp:** Retour staatssecretaris: eerste bevindingen rapport Hooghalen

Dag allen,

De staatssecretaris heeft kennis genomen van de beslisnota over de eerste bevindingen rapport Hooghalen (RONDZENDMAP-2021/2079). Zie haar vragen en opmerkingen in de bijlage. Ze wil dit graag bespreken in de DGMO staf morgen.

Overkoepelende opmerking van de staatssecretaris is: *“Met alle begrip voor de urgentie- dit is geen ordentelijk proces. Dat moeten we er snel inbrengen”*.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

.....  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directie Bestuursondersteuning

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag

Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag  
.....

T (10)(2e)

E (10)(2e) @minienw.nl

### 1) Onderzoek t.a.v. de specifieke bevinding/maatregel m.b.t. zwaar verkeer en ca. 28 NABO's die urgentie hebben.

ProRail en NS hebben uitgesproken ten aanzien van ca. 28 NABO's een acuut veiligheidsrisico te hebben geconstateerd met betrekking tot het zwaar verkeer dat hier plaatsvindt. En dan met name ten aanzien van 8/9 NABO's is de impact op de dienstregeling aanwezig. Hier wil men snel maatregelen treffen. Hetzelfde geldt voor de NABO's op lijnen van regionale vervoerders. ProRail en NS hebben afgesproken dat zij inzichtelijk maken welke NABO's het hier om gaat, welke maatregelen er zijn en hoe deze zijn afgewogen in termen van veiligheid en proportionaliteit. De analyse met voorgestelde maatregelen wordt ter beoordeling voorgelegd aan ILT.

- ProRail:
- NS: PM
- ILT:
- Afstemming IenW: ,

### 2) Aangepaste coverletter n.a.v. bespreking tripartite

Afgesproken is ProRail en NS op lijn brengen met die aanbevelingen/maatregelen en conclusies die specifiek gericht zijn op hetgeen dat direct betrekking heeft op de oorzaak van het incident en de concrete maatregelen die daaruit voortvloeien. Dat zijn o.a. slecht zicht, betere kleurstelling trein, veiligheidsruimte NS, zwaar verkeer dat een NABO passeert en het oprichten van een gezamenlijk gremium.

Aanbevelingen en conclusies die geen directe relatie hebben met de oorzaak van het incident zijn bijvoorbeeld de reeds lopende programma's, wetstrajecten (aanwijzingsbevoegdheid) en de vraag om meer budgetten. Dat zijn geen aparte aanbevelingen en conclusies maar bevestiging van wat we al aan het doen zijn. Die zijn belangrijk maar zijn ondergeschikt aan de concrete bevindingen die direct gerelateerd zijn aan het onderzoek (o.a. slecht zicht, betere kleurstelling trein, veiligheidsruimte NS, zwaar verkeer dat een NABO oversteekt).

- Schrijvers ProRail:  en
- Schrijvers NS:
- Afstemming IenW:  en
- Afstemming ILT:

### 3) Kamerbrief Hooghalen

Afgesproken is dat de Kamerbrief (incl. rapporten en coverletter) naar de Kamer wordt gezonden voordat of gelijktijdig met melding dat maatregelen op de korte termijn worden getroffen. Tevens worden QenA's voorbereid.

- Schrijvers IenW: ,
- Afstemming ProRail: ,
- Afstemming NS:
- Afstemming ILT:

### 4) Communicatielij

ProRail en NS hebben een communicatielij. Deze wordt z.s.m. afgestemd met IenW. Belangrijk is daarin eerst de familieleden, de gewonden bij het incident en de TK tegelijkertijd te informeren daarna pas volgt de rest.

- NS:
- ProRail: PM
- IenW:  (DCO), ,

### 5) Planning

Gezamenlijke inzet is om zorgvuldig proces door te lopen met oog voor de urgentie. Met de afkondiging van maatregelen, de kamerbrief, coverletter en rapporten wordt in een moment naar buiten getreden. Het precieze moment moet nog in onderling overleg worden bepaald.



**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Contactpersoon**

(10)(2e)

M + (10)(2e)

(10)(2e)@minienw.nl

**Datum**

17 februari 2021

**Bijlage**

1. Betrokkenheid ILT

# agenda

---

Betreft	Gesprek NS en ProRail inz. Hooghalen d.d. 17 februari 2021
Vergaderdatum	17 februari 2021
Vergadertijd	16:30 - 17:30
Vergaderplaats	Webex

---

## **Geannoteerde Agenda Tripartite IenW, NS en ProRail n.a.v. rapportage Hooghalen**

### 1. Opening

Aanleiding voor dit gesprek. NS en ProRail geven korte toelichting.

U kunt Marjan Rintel en John Voppen vragen op een korte toelichting. Om vervolgens aan te geven te willen focussen op een gesprek over rollen en verantwoordelijkheden en over de inhoud van de coverletter.

### 2. Rollen en verantwoordelijkheden

- Onderzoeksrapportages en coverletter
- Betrokkenheid regionale vervoerders
- Betrokkenheid ILT
- Informatievoorziening Tweede Kamer

U kunt in eerste instantie aangeven dat u:

- waardering heeft voor het zeer uitgebreide onderzoek dat NS en ProRail hebben uitgevoerd;
- ook waarde hecht aan een zorgvuldig en gedegen proces dat ProRail, NS, de ILT en IenW in gezamenlijkheid moeten doorlopen en dat u dit overleg daarom wil gebruiken om concrete afspraken hierover te maken met elkaar.

Ten aanzien van **ad a)** kunt u aangeven dat:

- u de rapporten en de coverletter tot u heeft genomen en dat het u opvalt dat twee zaken in het proces en het onderzoek door elkaar zijn gaan lopen;
- In de coverletter worden namelijk aanbevelingen/conclusies (bijv. kleurstelling van de trein, goed zicht) gedaan die direct gerelateerd zijn aan het incident Hooghalen. Volgens u zijn dit concrete maatregelen voortvloeiend uit het ongeval;
- Maar in de coverletter worden ook aanbevelingen/conclusies gedaan die niet direct gerelateerd zijn aan het incident Hooghalen. Zoals bijvoorbeeld de aanwijzingsbevoegdheid, korte termijn maatregel t.a.v. zwaar verkeer en het meer budget beschikbaar stellen. Dit zijn maatregelen die samenhangen met het robuuster maken van het spoorstelsel;
- U vindt dat in de coverletter deze knip tussen concrete maatregelen en structurele maatregelen niet duidelijk is en vindt dat NS en ProRail hier meer aandacht aan mag schenken.

Ten aanzien van **ad b)** kunt u aangeven dat:

- U nog de analyse mist ten aanzien van de NABO's waar de regionale vervoerders op rijden en wanneer ProRail over deze gegevens denkt te beschikken;
- U vindt dat het niet zo moet zijn dat we nu voor NS op korte termijn maatregelen treffen en vervolgens de regionale vervoerders in het ongewisse laten over hun NABO's en welke maatregelen daar moeten worden getroffen.

Ten aanzien van **ad c) Betrokkenheid ILT (zie ook bijlage 1)** kunt u aangeven dat u:

- het belangrijk vindt dat de ILT toezicht houdt op veiligheidsaspecten die samenhangen met de uitvoering van de beheersconcessie.
- vindt dat de ILT voldoende betrokken moet zijn in het gehele proces en ook m.b.t. de korte termijn maatregel die ProRail en NS voornemens zijn om te gaan treffen;
- omdat u heeft begrepen van de ILT dat de korte termijn maatregel mogelijk ook effect kan hebben op veiligheidspunten elders in het spoorstelsel en dat deze afweging voldoende zorgvuldig moet worden genomen.

Ten aanzien van **ad d)** kunt u aangeven:

- dat het belangrijk is om de Tweede Kamer, familieleden en andere betrokken partijen hierover goed te kunnen informeren;
- dat u graag hierover bij agendapunt 3 zou willen stilstaan.

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Datum**

17 februari 2021

3. Coverletter Hooghalen

- a) Toelichting van NS en ProRail op Oorzaak incident Hooghalen
- b) Eerste appreciatie vanuit ILT
- c) Eerste appreciatie vanuit IenW

Nadat ILT een eerste appreciatie heeft gegeven kunt u ten aanzien van **ad 2a)** en **ad 2c)** kunt u aangeven dat:

- u nogmaals wil benadrukken dat de onderzoeken naar de oorzaak van het ongeval enerzijds sterk analytisch van aard zijn, maar anderzijds in de formulering van de conclusies en aanbevelingen meer gericht zijn op wat er nog "ontbreekt" in de aanpak van NABO's. De feitelijke oorzaak van het incident, welke maatregelen moeten worden getroffen en ambities (meer geld voor overwegen, aanwijzingsbevoegdheid) zijn in elkaar gaan overlopen;
- u in de risicoanalyse van ProRail ten aanzien van het zwaar verkeer niet de directe haast leest om bijvoorbeeld deze week alle betrokken partijen te informeren en de bevestiging van zowel NS als ProRail hierop te krijgen.
- u de afweging mist van de te nemen maatregelen (TSB, verbod op zwaar verkeer etc). Nu wordt ingezet op het instellen van een TSB. De vraag is of deze ook een tijdelijk karakter heeft en dat er zicht moet zijn op i) een oplossing ii) of dat deze TSB's of andere alternatieve maatregelen niet voor veiligheidsproblemen zorgen elders op het spoor;
- u daarom ook wilt dat de ILT voldoende wordt meegenomen in dit proces en hier als onafhankelijk toezichthouder haar oordeel geeft over deze korte termijnmaatregel en alle andere maatregelen die voortvloeien uit de rapportages en de coverletter.

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Datum**

17 februari 2021

#### 4. Communicatielijnen IenW, ProRail en NS

U kunt aangeven dat:

- Het is belangrijk om met elkaar goede afspraken te maken over de communicatie als eventuele maatregelen worden getroffen, de rapporten en de Kamerbrief naar buiten gaan.
- Er zijn familieleden die moeten worden geïnformeerd, OR-leden, de spoorvakbond, decentrale overheden en tot slot de Kamer zelf.
- Het uw verzoek is om op zeer korte termijn samen met communicatie van IenW, PR en NS een communicatieplan te maken.
- U vindt dat IenW hier gezien de politieke en maatschappelijke relevantie, in gezamenlijkheid met ProRail en NS, het voortouw neemt.

#### 5. W.v.t.t.k.

#### 6. Afsluiting

**To:** (10)(2e) - DGMol (10)(2e)@minienw.nl  
**Cc:** (10)(2e)@prorail.nl (10)(2e)@prorail.nl  
**From:** (10)(2e)@prorail.nl  
**Sent:** Wed 2/17/2021 3:25:28 PM  
**Subject:** Proces info tbv tripartite  
**Received:** Wed 2/17/2021 3:27:02 PM

Dag (10)(2e) hierbij het proces wat wij intern nu voor ons zien. Vers van de pers...hopelijk helpt dit nog bij de voorbereiding

**Proces : overzicht van de werkstromen:**

**1. Risico duiding**

- a. Risico geconstateerd a.d.h.v. praktijktest in Simpelveld (5-2)
- b. Risicoredeneerlijn (16-2 vastgesteld door MT Hooghalen)
- c. Externe toetsing (lopend)

**2. Inventariseren NABO's met risico zwaar verkeer**

- a. Aan de hand van gedane eerste analyse > 28 NABO's hoog risicovol (2 daarvan liggen op baanvak waar ook andere reizigers vervoerders rijden)
- b. Inventariseren alle NABO's met zwaar verkeer risico --> loopt, vooralsnog rekenen we nu met 137 NABO
- c. Bepalen risico (frequentie zwaar verkeer) voor de 137 NABO. Voor eerste NABO's (28) is dit bekend, voor de andere is dit naar verwachting 1 maart gereed --> Informatie wordt ook opgehaald uit belronde met eigenaren

**3. Korte termijn maatregelen t.b.v risico mitigeren**

- a. Instellen tijdelijke snelheidsbeperking op hoog risico NABO's- $\delta$ ProRail is verantwoordelijk voor de veiligheid en wordt geacht zelfstandig passende maatregelen te nemen voor alle vervoerders, en de maatregel TSB kan door ProRail eenzijdig besloten/geoperationaliseerd worden. Uiteraard consulteren we de vervoerders.

i. Eerste bekende NABO baanvakken  $\delta$  planning:

1. 1<sup>e</sup> batch van 6 wordt klaar gezet om z.s.m. in te stellen e.e.a. nog afhankelijk van operationele zaken en veiligheidscheck op andere risico's (dit is ook met NS afgestemd bijv ontwerp bord!). Zorgvuldigheid en veiligheid staat voorop (we weten nog niet alles dus indicatie is begin volgende week)
2. ProRail (AM) neemt besluit over instellen en maakt zsm planning
3. Afschalen  $\delta$  Snelheidsbeperking is tijdelijk en gaat eraf zodra er een op een alternatieve beheersmaatregel geeffectueerd kan worden. Dat willen we z.s.m.. Lukt dit niet dan wordt de TSB omgezet in een planmatige snelheidsverlaging in de dienstregeling

- a. Korte termijn risicobeheersing overige NABO's (137-28=109)

i. Vaststellen risico per NABO (o.b.v. door MT vast te stellen criteria)

ii. Vaststellen passende beheersmaatregel per NABO (waaronder in uiterste geval TSB)

- c. Verzoek gemeenten tot instellen verbod zwaar verkeer bij openbare NABO's
- d. Informeren van gebruiker over risico's en minimale veilige overstek (door belronde aan alle eigenaren voorafgaand aan instellen TSB)

**3. Openbaar maken onderzoeksrapportages en coverletter**

- a. Afhankelijk van uitkomsten gesprek RvB 17-2, en insteldatum TSB (verwachting nu : begin volgende week)
- b. Draaiboek en communicatie lijn is ism NS, vrijwel gereed

**4. Middellange termijn maatregelen**

- a. Alternatieve maatregelen ontwikkelen waaronder:

i. Waarschuwinginstallatie (waaronder GWA die bij aannemers wordt toegepast tijdens TVP's)

ii. Andere maatregelen zoals automatische hekwerken, attentie verhogende installaties, applicaties etc (innovatieprogramma NABO)

iii. Verbeteren toelidende weggedeelten zodat zwaar verkeer niet belemmert wordt bij NABO (en snelheid kan maken)

- b. Verbeteren zichtbaarheid trein
- c. Geven van geluidsignalen van trein
- d. Instructies aan gebruiker
- e. Bij laag frequent gebruik van NABO met zwaar verkeer, faciliteren passage op basis van Procedure bijzondere overstek

**5. Informeren en betrekken stakeholders bij risico mitigeren**

- a. Reizigers vervoerders (10-2 directie, 17-2 vervolg met experts)

- b. Goederen vervoerders (17-2)
- c. Gemeenten/Provincies (betreffende gedeputeerden zijn geïnformeerd)
- d. Rechthebbenden (n.t.b)

**6. Lange termijnmaatregelen (aanbevelingen rapporten NS-ProRail).**

- a. Snelheidsbeperking door aanpassing in dienstregeling aanpassing : maatregel instellen zolang er op de korte termijn geen alternatieve maatregel op NABO getroffen kan worden, en er geen particuliere NABO's opgeheven kunnen worden (door ontbreken opdracht en financiering)
- b. Norm minimale snelheid (IenW/IIT)

i. Ontwikkelen

ii. Invoeringsbesluit

c. Programma particuliere overwegen

i. Advies over aanpak (ProRail)

ii. Opdrachtverstrekking inclusief financiële middelen (IenW)

iii. Uitvoeren van het opheffen van NABO's na ontvangst opdracht/budget (ProRail)

1. Hoewel we geen opdracht hebben, staat op de achtergrond een team klaar (prm/rentmeester) om op programmatische wijze (en risicogestuurd) NABO's aan te pakken (waaronder ook de 9 NABO's op NS baanvakken)

Hartelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

[www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot B3, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.  
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.



# agenda

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

(10)(2e)

M + (10)(2e)  
(10)(2e)@minienw.nl

**Datum**

19 februari 2021

---

Betreft	Gesprek NS en ProRail inz. Hooghalen d.d. 19 februari 2021
Vergaderdatum	19 februari 2021
Vergadertijd	18:00 - 18:45
Vergaderplaats	Webex

---

## 1. Opening

U kunt Marjan Rintel en John Voppen aangeven dat deze bespreking naast voortgang ook bedoeld is om voor alle partijen met voldoende zekerheid over het proces het weekend in te gaan. Centraal staan een actualisatie van de acties en een gezamenlijk streven voor een publicatiedatum.

## 2. Specifieke maatregelen m.b.t. zwaar verkeer

**Cijfers Nabo's****NS**

109 NABO's op een baanvak met hoge snelheid, 70 NABO's zijn waar zwaar verkeer kan oversteken, 28 NABO's ook frequent gebeurt (gemiddeld een paar keer per week, met een minimum van 1 keer per maand). Voor één baanvak worden nu 4 TSB's voorbereid die op korte termijn het probleem bij 6 NABO's oplossen.

**ProRail**

Er zijn 137 NABO's op baanvakken met hoge snelheid waar zwaar verkeer kan oversteken. Van deze 137 zijn 42 openbaar en/of openbaar toegankelijk. Er kan nog niet geduid worden wat hier de frequentie is.

U kunt in eerste instantie aangeven dat u:

- U heeft begrepen dat het risico op de baanvakken van NS zich beperkt

tot 28 van de 109 NABO's, en van de 137 overige NABO's nog geen gegevens bekend zijn;

- Gelijkijdige maatregelen wil zien voor het gehele reizigersnet die zijn afgestemd met ILT;
- Hiervoor de inspanning van ProRail verwacht om alle NABO's in beeld te hebben waar het risico speelt en welke maatregel hierbij getroffen is;
- Er een analyse moet zijn van de impact op het systeem om de proportionaliteit van impact van de maatregelen of te wegen tegen dit ('gele') risico;
- Dit essentiële informatie is voordat er een kamerbrief uit kan gaan.

ProRail zal gaan aangeven dat:

- Het veel werk is om dit na te gaan en slechts door een specifiek aantal mensen gedaan kan worden;
- Op zijn vroegst donderdag 100% van de informatie kan worden opgeleverd en waarom er niet eerder met de reeds beschikbare informatie gehandeld kan worden.

U kunt aangeven dat:

- U alle begrip heeft voor de complexiteit van dit werk en er echt van uit gaat dat de collega's van ProRail hard aan het werk zijn;
- Maar, dit risico sinds 5-2 bekend is binnen ProRail en dat niet in een kamerbrief eind februari kunt melden dat nog niet bekend is waar dit optreed.

Wetende dat:

- NS heeft informeel al aangeboden ProRail te helpen bij deze activiteit, gezien hun ervaring met de 'NS NABO's'.

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Datum**

19 februari 2021

### 3. Coverletter Hooghalen

U kunt aangeven dat:

- U nog geen kennis heeft kunnen nemen van de inhoud maar dat u hebt begrepen dat er constructief wordt samengewerkt;
- Uit de ambtelijke lijn hebt gehoord dat de conclusies en maatregelen behorende bij het ongeval en de algemene conclusies duidelijker uit elkaar zijn gehaald;
- Er maandag nog verdere afstemming zal plaats vinden en u dit met vertrouwen tegemoet ziet.

### 4. Kamerbrief

U kunt aangeven dat:

- Er gestart is met het schrijfproces;
- Alle informatie beschikbaar moet zijn om deze goed te kunnen opstellen. Een goed inzicht voor alle NABO's is hier voor noodzakelijk (zie punt 2).
- NS en ProRail krijgen maandag de gelegenheid om deze feitelijk te kunnen checken.

### 5. Planning

U kunt aangeven dat u wilt werken aan een snelle publicatie maar dat we dit wel zorgvuldig blijven doen. Hiervoor is noodzakelijk:

- Alle informatie voor de kamerbrief is uiterlijk maandagochtend beschikbaar;
- ILT heeft de tijd gehad om de maatregelen bij NABO's te kunnen toetsen.

U kunt vragen welk tijdspad naar de mening van NS en ProRail dan haalbaar is.

Wetende dat:

- NS snel wil publiceren, bij voorkeur dinsdag.
- Donderdag ProRail compleet kan zijn in de informatieverstrekking.
- U communicatie met de regio van belang vindt en hiervoor én de informatie en de tijd voor noodzakelijk is.
- Een mogelijk compromis kan woensdag zijn, maar dan is er geen complete informatievoorziening.
- Maandag 1 maart de inzet vanuit IenW zou zijn vanwege complete informatievoorziening.
- Bij publicatie eerder is deze onvolledig en moet dit terug te lezen zijn in de coverletter waarom ProRail hiervoor gekozen heeft.
- 

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Datum**

19 februari 2021

6. W.v.t.t.k.

7. Afsluiting





Staatssecretaris

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

(10)(2e)

M + (10)(2e)  
(10)(2e)@minienw.nl

**Datum**

19 februari 2021

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/48231

**Bijlage**

1. Geannoteerde agenda  
tripartite NS, PR en IenW 19-
2. Uitgewerkte tijdslijn

# gespreksnota

Voortgangsoverleg rapportage ongeval Hooghalen

## Aanleiding en doel

Afgelopen woensdagavond heeft u met de bestuurders van ProRail en NS procesafspraken gemaakt over de publicatie van de rapporten en kamerbrief over het ongeval in Hooghalen. Vrijdagavond om 18.00 uur vindt een vervolgesprek plaats. Doel van dit gesprek is om een actualisatie van de acties en het afstemmen van een publicatiedatum. Deze nota bevat een samenvatting van de uitgevoerde acties, een geannoteerde agenda en een tijdslijn.

## Voortgang acties besproken woensdag

Op donderdag 18 en vrijdag 19 februari heeft op initiatief van I&W ambtelijk overleg plaatsgevonden over de uitvoering en afstemming van de acties. Onderstaand is een korte samenvatting van de voortgang opgenomen.

### Specifieke bevinding/maatregel m.b.t. zwaar verkeer

ProRail heeft contact met ILT over de maatregelen die de 'NS-NABO's' is er nog geen compleet beeld van de inventarisatie van frequentie van zwaar transport heeft plaatsgevonden. Ambtelijk hebben wij benadrukt dat maatregelen van alle NABO's de voorkeur verdient. Huidig ProRail is dat een 100% volledig beeld op zijn vroegst beschikbaar is. Voor de kamerbrief is het randvoorwaarde beeld van risico's en maatregelen beschikbaar is, deze niet geoperationaliseerd te zijn. De ILT is betrokken en kijkt mee op het afweegkader en de eerste oordeel.

Er zijn verschillende dingen nodig:

- de inventarisatie waar zwaar verkeer meerdere keren per dag (alleen dat zijn immers de locaties voor potentiële TSB)
- de afweging van de TSB/ andere maatregelen huidige inschatting van
- Implementatie van structurele oplossingen is dan een langduriger proces.

Dat hebben we nodig om de koers te bepalen- ook / met name voor de kamerbrief .

### Kamerbrief

Een eerste concept zal maandag de ambtelijke lijn in gaan, mits alle informatie voorhanden en gevalideerd is. Onderdelen van de brief zullen maandag a.s. feitelijk worden afgestemd met NS en ProRail. Cruciaal voor de kamerbrief is een goed inzicht van het risico bij alle NABO's.

### Communicatie

Een woordvoeringslijn wordt opgezet om de nabestaanden te informeren over de voortgang van de onderzoekingen. ProRail zal een actieve rol spelen in de communicatie. NS zal dus proactief worden benaderd naast een persbericht. NS geeft de voorkeur om in de middag te publiceren zodat intern de ochtend de machinisten en OR kunnen worden geïnformeerd. De nabestaanden zullen de avond ervoor worden geïnformeerd, de afspraak hiervoor willen zij twee dagen van te voren maken. De gedupeerden uit de regio zijn reeds woensdag (onder embargo) geïnformeerd.

Start met communicatie kan pas plaatsvinden als we alles klaar hebben.

Willen we daar dan zoveel tijd tussen laten zitten?

Zijn gedeputeerden in beeld?

### Planning

NS heeft de voorkeur om dinsdagmiddag te publiceren. Dit lijkt niet haalbaar te zijn omdat ILT maandag haar oordeel geeft over de eerste vier TSB's en de gebruikte methodiek hierbij. Daarnaast heeft ProRail onderzocht het inzicht in de frequentie van zwaar transport, wat bepalend is voor de maatregelen per individuele NABO. Woensdag zou een compromis kunnen zijn, maar zonder een volledige operationalisering van de maatregelen bij alle NABO's. Van belang om deze keuze vooral bij NS/ProRail te laten.

### Tijdslijn

In de werkstromen zijn twee belangrijke go / no-go momenten:

1. De beoordeling van ILT over de werkwijze van ProRail bij het inzetten van 4 TSB's bij de eerste 6 NABO's; Maandag is go-no-go
2. De afspraak maken met de nabestaanden om de oorzaak van het ongeval toe te lichten (2 dagen voor publicatie).

Het beeld is nu dat ProRail op zijn vroegst dinsdag een deel van de data over de NABO's kan delen. Na validatie van de gegevens kan die avond een afspraak met de nabestaanden worden gemaakt. Publicatie van de rapporten zou dan woensdagmiddag worden. Donderdag publiceert NS haar jaarcijfers en vrijdag publiceren acht NS-waarschijnlijk omwille van de interne dynamiek na publicatie.

Waarom is rommelig voor te prefereren voor gestructureerd een paar dagen na?

### Uw counterparts

NS wil vooral snel tot actie komen en zet in op uiterlijk dinsdag 23 februari a.s. Informeel begrijpen wij dat woensdag ook in beeld kan zijn. Uitgaande van publicatie dinsdag zou NS vrijdagavond met de nabestaanden willen bellen om een afspraak voor volgende week te maken. Risico hierbij is dat ILT nog niet de volledige beoordeling heeft kunnen doen. NS zal aandringen om dan tenminste bij 'hun' NABO's de maatregelen te nemen en de overige NABO's nog niet op te nemen in uw kamerbrief. ProRail zit in de tijds-klem met de analyse. Zij hecht aan zorgvuldigheid maar voelt ook de druk om alvast de eerste stappen te zetten en mee te gaan in de argumentatie van NS om nu al te doen wat kan en later de overige NABO's inzichtelijk te maken. Daarom is ProRail verzocht om t.b.v. overleg van vrijdagmiddag 18.00 uur een tijdspad neer te leggen waaruit duidelijk blijkt wat haalbaar is t.a.v. het verkrijgen van het volledige beeld.

(10)(2e)

To: (10)(2e) - DGMO<(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMO<(10)(2e)@minienw.nl>  
Cc: (10)(2e) - DGMO<(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMO<(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e),  
(10)(2e) - DBO<(10)(2e)@minienw.nl>  
From: (10)(2e) - DGMO  
Sent: Fri 2/19/2021 8:11:11 AM  
Subject: RE: Update acties Hooghalen  
Received: Fri 2/19/2021 8:11:12 AM  
[Procesbespreking Hooghalen 18-2-2021 16u00.docx](#)

Heeft (10)(2e) mij teruggekoppeld vanuit staf idd. Deze wrap up was vooral bedoeld om jullie ook even aan te haken.  
(10)(2e) ik stuur je de wrap up ook even. We zouden vanochtend even met je schakelen over wat agenda wordt voor 1800  
uur en wat mee te geven.  
Dat zal dan na het overleg van 1300 worden gestuurd  
Groet (10)(2e)

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

---

Van: (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>  
Datum: donderdag 18 feb. 2021 10:37 PM  
Aan: (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>  
Kopie: (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e)  
(10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>  
Onderwerp: RE: Update acties Hooghalen

Dank (10)(2e), dank (10)(2e) en (10)(2e)

Stass vroeg om een **tijdslijn**, waarbij aan de hand van de **werkstromen** (typisch OVS woord overigens) de **go/no go momenten** worden gemarkeerd  
Doel: een geordend proces

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

Buiten werktijden mailen mag, maar hoeft niet. Beantwoord deze mail op een voor jou geschikt moment

---

Van: (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>  
Datum: donderdag 18 feb. 2021 9:53 PM  
Aan: (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>  
Kopie: (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>  
Onderwerp: FW: Update acties Hooghalen

Hoi (10)(2e) en (10)(2e)

Ter info ((10)(2e) dank !!) een wrap up van bespreking Hooghalen vanmiddag. Acties van gisteren door ons uitgezet. Morgen  
1300 uur update. Op basis daarvan maken we geannoteerde agenda voor Stas langs de actielijnen.  
(10)(2e) heb ik eerder telefonisch al even op hoofdlijnen gebriefd.

Een nuancering: ProRail gaf aanvankelijk woensdag aan om naar buiten gaan. Eea afhankelijk van snelheid waarmee  
analyse kan worden voltooid. Dit zijn overigens persoonlijke inschattingen van betrokkenen. Alleen NS had duidelijke  
boodschap met uiterlijk dinsdag (maar ook afhankelijk van afronding analyse).

Tijdpad om naar buiten te treden is dus void morgenavond een belangrijk beslissing om weekend in te gaan.

Hartelijke groet

210060

0015

(10)(2e)

Verzonden met BlackBerry Work  
(www.blackberry.com)

**Van:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Datum:** donderdag 18 feb. 2021 9:05 PM

**Aan:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e)@prorail.nl <(10)(2e)@prorail.nl>, (10)(2e)@prorail.nl <(10)(2e)@prorail.nl>, (10)(2e) <(10)(2e)@NS.NL>, (10)(2e) <(10)(2e)@ns.nl>, (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>, (10)(2e) <(10)(2e)@ns.nl>, (10)(2e)@prorail.nl <(10)(2e)@prorail.nl>, (10)(2e)@prorail.nl <(10)(2e)@prorail.nl>, (10)(2e)@prorail.nl <(10)(2e)@prorail.nl>, (10)(2e) <(10)(2e)@ns.nl>, (10)(2e)@prorail.nl <(10)(2e)@prorail.nl>

**Onderwerp:** RE: Update acties Hooghalen

Beste allemaal,

Bijgaand een weergave van de essentiële constatering en gemaakte procesafspraken van vanmiddag. Wellicht niet altijd in de juiste terminologie; maar daar laat ik me morgenmiddag om 13u graag in corrigeren.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

## **Procesbespreking Hooghalen 18-2-2021 16:00**

Korte weergave van uitgangspunten van belang voor het proces naar publicatie van kamerbrief, coverletter en rapporten inzake ongeval Hooghalen.

### **Specifieke bevinding/maatregel m.b.t. zwaar verkeer**

ProRail toetst bij ILT de maatregelen per NABO of dit geen negatieve consequenties heeft op andere overwegen per traject.

ProRail is bezig met een afwegingskader om te bepalen welke maatregel per categorie proportioneel is. Deze is vrijdagochtend gereed.

ProRail is bezig met een categoriseringskader om NABO's in te delen en te kunnen koppelen aan het afwegingskader. Deze is vrijdagochtend gereed.

Om de 137 NABO's juist te kunnen categoriseren is informatie nodig over de frequentie van zwaar transport. Deze is maandagochtend gereed.

Er zijn 28 NABO's op de trajecten waar NS concessiehouder is die een acuut veiligheidsrisico vormen. Bij een instelling van een TSB bij 8 a 9 NABO's is er een impact op de dienstregeling. In gesprekken tussen ProRail en ILT is het getal 6 genoemd waar een TSB op korte termijn niet proportioneel is. De overige NABO's zijn nog niet bekend. Specifieke opleverdatum nog onbekend.

Afgestemd afgelopen woensdag is een integraal beeld voor alle vervoerders wat betreft NABO's waar een mitigerende maatregel nodig is vanuit het risicobeeld. Voor het opstellen van de kamerbrief is ook het totaalbeeld van belang. Aan ProRail is gevraagd om in een A4 een uiteenzetting in aantallen te geven van:

1. Alle NABO's;
2. NABO's waar zwaar vervoer mogelijk is;
3. NABO's waar al bestaande maatregelen zijn die het geconstateerde risico mitigeren;
4. NABO's waar het risico nog niet gemitigeerd is;
5. NABO's waar het risico d.m.v. een TSB gemitigeerd wordt, met een uitsplitsing naar wel en geen effect op de dienstregeling;
6. NABO's waar het risico op andere wijze gemitigeerd wordt, met een uitsplitsing per oplossing.

Hierbij gaat het zowel om NABO's op het goederennet als op het reizigersnet, en zowel de publiek- als niet publiek- toegankelijke NABO's.

Vrijdagochtend wordt hiervoor een eerste concept aangeleverd en maandagochtend een definitieve versie waarin de effecten van de inventarisatie van frequentie van zwaar transport is verwerkt.

### **Coverletter**

NS en ProRail werken aan een nieuwe opzet van de coverletter waarin de conclusies van het ongeval en de maatregelen die passen bij deze conclusies centraal staan. De overige maatregelen komen meer in lijn met de reeds genomen stappen aangaande structureel budget voor de aanpak van overwegen, aanwijsbevoegdheid etc. De rapporten worden hier in lijn mee gebracht zodat ze aansluiten op de coverletter. Hierbij wordt er gewerkt naar de vorm van een aanbiedingsbrief.

Vrijdagochtend volgt een nieuw concept die tijdens de afstemming van 13u00 besproken kan worden en later die dag op het tripartiete kan worden afgestemd tussen de bestuurders en de staatssecretaris. Daarna volgt een definitieve versie waarop de kamerbrief kan worden geënt.

### **Kamerbrief**

De kamerbrief zal in hoofdlijn bevatten: nabestaanden, gewonde reizigers en anderen betrokkenen benoemen die getroffen zijn door dit ongeval, ingaan op de conclusies en maatregelen in de coverletter vertaling van de algemenere conclusies naar reeds genomen stappen. Het zal een beleidsarme kamerbrief worden (geen nieuw beleid of budgetverruiming) vanwege demissionaire status van het kabinet. De structurele aanpak van overwegen zal onderdeel moeten gaan uitmaken van een nieuw regeerakkoord.

Maandagochtend zal een eerste concept worden gedeeld met NS en ProRail waarna die dag nog een afstemmingsoverleg zal volgen. Parallel zal het eerste concept binnen de ambtelijke lijn worden behandeld.

### **Communicatielij**

Voor de communicatielij is van belang dat de kamer de informatie tenminste gelijktijdig krijgt met publicatie over dit onderwerp door NS c.q. ProRail. Een goede afstemming om deze timing goed te krijgen is hiervoor noodzakelijk tussen beleid, DCO, NS en ProRail. Voorafgaand de informatieverstrekking naar de kamer worden de nabestaanden geïnformeerd. Doelstelling is om dit de avond van te voren te gaan doen, waarbij dit twee dagen daarvoor moet worden aangekondigd. Dit betekent dat drie dagen voor de publicatie er geen interventies meer mogelijk moeten zijn in het proces. NS stelt voor om in de middag te publiceren zodat die ochtend betrokken machinisten, OR, vakbonden en de interne communicatie kan worden gestart. ProRail hanteert dezelfde lijn.

NS gaat een proactieve woordvoeringstrategie voeren, d.w.z. persbericht en actieve benadering van de media. De woordvoeringlij wordt vrijdag afgestemd tussen DCO, NS en ProRail.

### **Planning**

Doelstelling is in het gesprek tussen staatssecretaris en bestuurders overeenstemming te hebben over de planning.

NS heeft de voorkeur om dinsdagmiddag te publiceren.

ProRail heeft geen specifieke voorkeur.

IenW zet zich, conform toezegging staatssecretaris, in om een snel proces te doorlopen. Met dien verstande dat de informatieverstrekking naar de kamer volledig, zorgvuldig en zonder fouten moet zijn. Gezien de huidige uitgangspunten ligt publicatie woensdagmiddag meer voor de hand dan dinsdag. Kritisch pad is het volledig beeld van alle 137 NABO's.

In de bespreking van vrijdag 13:00 zal opnieuw getoetst worden welke planning haalbaar is in relatie tot belangen van alle partijen.

**To:** (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl;  
(10)(2e) @NS.NL; (10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @ns.nl;  
(10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl;  
(10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl  
**Cc:** (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) @minienw.nl  
**From:** (10)(2e) - DGMo  
**Sent:** Mon 2/22/2021 8:10:44 AM  
**Subject:** RE: Update acties Hooghalen  
**Received:** Mon 2/22/2021 8:10:45 AM  
[Actielijst n.a.v. tripartite Hooghalen 19 februari 2021.pdf](#)

Goedemorgen allen,  
Bijgaand een korte samenvatting van de besproken punten en geconstateerde actiepunten van het overleg vrijdagavond.  
Met vriendelijke groet,  
(10)(2e).

**Van:** (10)(2e) - DGMo  
**Verzonden:** vrijdag 19 februari 2021 17:36  
**Aan:** (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e),  
(10)(2e); (10)(2e); (10)(2e) - DGMo; (10)(2e); (10)(2e) @prorail.nl;  
(10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e); (10)(2e) @prorail.nl

**Onderwerp:** RE: Update acties Hooghalen  
**Urgentie:** Hoog

Beste allen  
Excuus voor late moment  
Straks overleg Hooghalen  
Op de agenda  
- update stavaza analyse ProRail mbt nabo's met risico  
- tijdslijn van stappen om analyse volledig te krijgen  
- communicatie; stavaza en reactie mag informeren vorige vervoerders, provincies/gemeenten  
- planning: afspraken over moment van publicatie  
Groet (10)(2e)

Verzonden met BlackBerry Work  
([www.blackberry.com](http://www.blackberry.com))

**Van:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>  
**Datum:** donderdag 18 feb. 2021 9:05 PM  
**Aan:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) @prorail.nl <(10)(2e) @prorail.nl>;  
(10)(2e) @prorail.nl <(10)(2e) @prorail.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @NS.NL>; (10)(2e) <(10)(2e) @ns.nl>;  
(10)(2e) @ns.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @ns.nl>;  
(10)(2e) @prorail.nl <(10)(2e) @prorail.nl>; (10)(2e) @prorail.nl <(10)(2e) @prorail.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @prorail.nl>;  
(10)(2e) <(10)(2e) @ns.nl>; (10)(2e) @prorail.nl <(10)(2e) @prorail.nl>

**Onderwerp:** RE: Update acties Hooghalen  
Beste allemaal,  
Bijgaand een weergave van de essentiële constatering en gemaakte procesafspraken van vanmiddag. Wellicht niet altijd in de juiste terminologie; maar daar laat ik me morgenmiddag om 13u graag in corrigeren.  
Met vriendelijke groet,  
(10)(2e).

## Actielijst n.a.v. Tripartite Hooghalen 19-2-2021 18:00 – 18:45

### Huidate stand van zaken Nabo's op NS baanvakken

Huidige beeld is dat er bij 9 Nabo's een TSB noodzakelijk is. Hiervan zijn er 5 zonder grote impact in te voeren. Echter bij 4 Nabo's ligt dit complexer; hier ligt onder meer een relatie met de dienstregeling van K&M en de ILT naar streeklijn die Lumina vertraging zou op gaan lopen. Conclusie is dat de impact nog verder geconcretiseerd moet gaan worden voordat afstemming en communicatie hiervoor mogelijk is. ILT kijkt mee met de maatregelen, JenW wil graag geïnformeerd worden over de impact van de maatregelen (essentiele informatie voor in de Kamerbrief).

Deadline: maandag 22-2

Contactpersonen:

- \* ProRail: PH
- \* NS: PH
- \* ILT: (10)(2e)
- \* JenW: (10)(2e), (10)(2e)

### Tijdslijn van stappen om analyse volledig te krijgen

ProRail geeft aan afbak aan de slag te zijn met de inventarisatie van de 136 Nabo's op baanvakken met hoge snelheid van andere vervoerters waar zwaar verkeer mogelijk is. Parallel hieraan is een classificatie van alle Nabo's opgesteld en een maatregelenpakket dat aansluit op dit schema. Dit zodat maatregelen per situatie proportioneel zijn. Na de inventarisatie is bekend wat de frequentie is van zwaar verkeer en kunnen de Nabo's worden gedifferentieerd. Hierna kan de impact op het systeem worden bepaald en de proportionaliteit van de maatregelen in zijn geheel t.o.v. het risico. De systematische aanpak wordt met ILT besproken. JenW wil graag geïnformeerd worden over de inventarisatie en de impact van de maatregelen op het systeem (essentiele informatie voor in de Kamerbrief).

Deadline: dinsdag 23-2 inventarisatie gereed, donderdag 25-2 complete beeld van maatregelen en impact gereed.

Contactpersonen:

- \* ProRail: (10)(2e)
- \* ILT: (10)(2e)
- \* JenW: (10)(2e), (10)(2e)

### Communicatie

De uitwisseling tussen woordvoering van NS, ProRail en JenW is inmiddels gestart, men wacht nog op de afronding van alle publicaties voordat deze kan worden afgerond. Ondertussen houdt met elkaar op de hoogte.

ProRail heeft alle gedeputeerden inmiddels op de hoogte gesteld; in de provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel en Gelderland is dit in een telefoongesprek geweest. De overige provincies per bericht. Dit allen onder embargo. Overige contacten in de regio zijn nog niet benodend. Zodra de volledige impact van de maatregel en voor alle Nabo's in beeld is kan een specifieke boodschap meegegeven worden in de regio. Afgesproken is om dit nog op te nemen in het communicatieplan en hen vooral de publicatie te informeren over de effecten in de regio.

Deadline: n.v.t.

Contactpersonen:

- \* ProRail: (10)(2e)
- \* NS: (10)(2e)
- \* ILT: PH
- \* JenW: (10)(2e) (OO), (10)(2e), (10)(2e)



#### Planning

Gesproken wordt over de planning van publicatie. Hierbij is van belang om de impact van de maatregelen te weten. Er worden een aantal Go/NoGo momenten besproken: 1. Op het moment dat ILT negatieve signalen laat horen en 2. Wanneer na de systeemanalyse van alle maatregelen blijkt dat de gevolgen disproportioneel zijn ten aanzien van het risico. Point of no return is wanneer er een afspraak is gemaakt met de nabestanden om hen te informeren. Het eerste moment om te kunnen communiceren is vrijdag 2-6-2; dit is voor NS en ProRail niet wenselijk. Afgesproken is om in te zetten op maandagnmiddag 1 maart. Binnen IenW is een tijdslijn van de verschillende werkatromen uitgewerkt; deze zal worden gedeeld en afgestemd met ProRail, NS en ILT.

#### Afgesproken is om:

- \* Donderdag 25-2 opnieuw bij elkaar te komen in de Tripartiete samenstelling om afstemming te hebben of 1 maart definitief wordt;
- \* Maandag 22-2 en een dagdeel voorafgaand het Tripartiete samen te komen op managere niveau, zoals afgelopen week ook is gebeurd;
- \* IenW zal zorgdragen voor deze afspraken;
- \* IenW zal zorgdragen voor een waargave van de gemaakte afspraken.

**To:** (10)(2e) - DGMo (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) (10)(2e) @NS.NL; (10)(2e), (10)(2e) (10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @prorail.nl (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) - DGMo (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) (10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @prorail.nl (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @prorail.nl (10)(2e) @prorail.nl

**From:** (10)(2e) - DGMo  
**Sent:** Mon 2/22/2021 2:25:21 PM  
**Subject:** Tijdslijn publicatie Hooghalen  
**Received:** Mon 2/22/2021 2:25:00 PM  
[Uitgewerkte tijdslijn publicatie Hooghalen.DOCX](#)

Allen,  
Vrijdagavond is er door het comité uitgesproken dat het verstandig zou zijn om met een gezamenlijke tijdslijn te werken over alle 'werkstromen' heen. Hierbij een eerste aanzet hiertoe, intern nog niet afgestemd. Wellicht goed om vanmiddag ook even te spiegelen waar mogelijke issues zitten in de tijdslijnen.  
Gr. (10)(2e).

## Uitgewerkte tijdslijn publicatie Hooghalen

Per werkstroom

Doorlooptijd	Tijdelijke maatregelen	Coverletter	Kamerbrief	Communicatie
Maandag 23 februari ochtend	& maatregelen Aanleveren complete data voor eerste 4 TSB's		<b>IenW</b> Eerste concept gereed	
Maandag 23 februari middag			<b>NS&amp;ProRail</b> Doorlezen kamerbrief & factcheck	
Afstemmingsoverleg op managementniveau				
Dinsdag 23 februari ochtend	<b>ProRail</b> Opleveren eerste detailanalyse NABO's		<b>IenW</b> Doornemen detailanalyse	
<b>Potentieel moment voor vertraging van kamerbrief: bij feitelijke onjuistheden in coverletter en/of slecht beeld bij detailanalyse NABO's wordt het een kamerbrief met veel pm's en daardoor slecht te beoordelen.</b>				
Woensdag 24 februari ochtend				<b>NS, ProRail, IenW &amp; ILT</b> Woordvoering afstemmen
Woensdag 24 februari middag	<b>ILT</b> Toetsen maatregelen & advies		<b>ILT</b> Aanleveren input kamerbrief maatregelen korte termijn	
<b>NoGo moment voor kamerbrief: bij geen negatief advies van ILT stopt het proces</b>				
Donderdag 25 februari ochtend	<b>ProRail</b> Opleveren gehele detailanalyse NABO's & systeemtoets		<b>IenW</b> Bijwerken concept kamerbrief met laatste informatie	
Donderdag 25 februari middag			<b>IenW</b> Review ambtelijke lijn & stas	
Afstemmingsoverleg op managementniveau				
Tripartite overleg Staatssecretaris, CEO ProRail & CEO NS				
<b>Laatste NoGo moment publicatie i.v.m. afspraak maken bij nabestaanden.</b>				
Donderdag 25 februari avond			<b>NS&amp;ProRail</b> Laatste factcheck	<b>NS</b> Afspraak maken bij nabestaanden
Vrijdag 26 februari ochtend	<b>ProRail</b> Opleveren definitieve detailanalyse NABO's & maatregelen		<b>IenW</b> Aanleveren laatste concept kamerbrief	
Vrijdag 26 februari middag			<b>IenW</b> Definitieve review kamerbrief door stas	<b>ProRail</b> Informeren regio <b>NS, ProRail, IenW &amp; ILT</b> Woordvoering afstemmen
Zondag 28 februari avond	<b>ProRail</b> Invoeren TSB's			<b>NS</b> Informeren

				nabestaanden
Maandag 1 maart 9:00			<b>IenW</b> Kamerbrief verzendklaar	<b>NS</b> Informeren betrokken machinisten <b>ProRail</b> Informeren omwonenden
Maandag 1 maart 11:00				<b>ProRail</b> Informeren interne organisatie <b>NS</b> Informeren OR Informeren interne organisatie
Maandag 1 maart 12:00				<b>IenW</b> Publicatie kamerbrief <b>NS</b> Informeren vakbonden
Maandag 1 maart 12:15				<b>NS &amp; ProRail</b> Publicatie coverletter & rapporten
Maandag 1 maart 13:00				<b>NS</b> Start actieve woordvoering <b>ProRail, IenW &amp; ILT</b> Reactieve woordvoering

To: (10)(2e) - DGMof (10)(2e) @minienw.nl  
Cc: (10)(2e) - DGMof (10)(2e) @minienw.nl  
From: (10)(2e) - ILT  
Sent: Tue 2/23/2021 4:56:24 PM  
Subject: Tekst voor nota Stas  
Received: Tue 2/23/2021 4:56:25 PM

Ha (10)(2e),  
Hierbij een tekst voor de nota voor de Stas die jullie kunnen opnemen.  
Groet,(10)(2e)

(11)(1)

(10)(2e)

.....  
**Inspectie Leefomgeving en Transport**  
**Directie Omgeving en Dienstverlening**  
**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Bezoek adres: Rijnstraat 8 / 2515 XP Den Haag  
Postbus: 16191 / 2500 BD Den Haag

.....  
M: (10)(2e)  
E: (10)(2e) @ilent.nl

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Contactpersoon**

(10)(2e)

M + (10)(2e)  
(10)(2e)@minienw.nl

**Datum**

17 februari 2021

# agenda

---

Betreft	Gesprek NS en ProRail inz. Hooghalen d.d. 25 februari 2021
Vergaderdatum	25 februari 2021
Vergadertijd	16:45 - 17:30
Vergaderplaats	Webex

---

## Geannoteerde Agenda Tripartite IenW, NS en ProRail n.a.v. rapportage Hooghalen

### 1. Opening

Derde gesprek. Vorige gesprekken op 17 en 19 februari. Bedoeld om voortgang bespreken.

### 2. Stand van Zaken

#### a) Risicoanalyse (Toelichting ProRail)

ProRail geeft een toelichting over de tot nu toe uitgevoerde risicoanalyse van de 137 NABO's op baanvakken waar met hoge snelheid treinen rijden en zwaar verkeer kan oversteken. ProRail heeft deze risicoanalyse inmiddels uitgevoerd en in beeld gebracht welke maatregelen zouden moeten worden getroffen. Dertig daarvan zijn tot stand gekomen d.m.v. een expert judgement omdat geen contact kon worden gelegd met betrokken partijen (gemeentes, omwonenden).

#### b) Impactanalyse/afweegkader (Toelichting ProRail)

(10)(2e) Op basis van het door ProRail gehanteerde afweegkader zouden 75 TSB's moeten worden ingesteld. Dit kan een forse impact hebben op de dienstregelingen. ProRail is daarom ook op zoek naar alternatieve maatregelen die hetzelfde veiligheidseffect beogen. ProRail heeft tijdens een overleg op managementniveau aangegeven dat de impactanalyse t.a.v. afweegkader en de 137 NABO's nog niet gereed (nu circa 5%) te hebben. Dit betekent dat op dit moment nog niet valt te overzien wat de impact is van de nog te treffen maatregelen voor de dienstregelingen en welke veiligheidsrisico's hieruit zouden kunnen gaan voortdoen.

c) Beoordeling ILT (Toelichting ILT)

Tussen ProRail en de ILT is afgesproken dat de ILT vooraf meekijkt met de beoordeling van de risico's, de keuze van de mogelijke maatregelen en de (eventuele) beoordeling van de secundaire risico's die (kunnen) voortkomen uit de gekozen oplossingen. De ILT heeft op donderdag 25 februari aangegeven nog aanvullende informatie nodig te hebben van ProRail om alle risico's te kunnen overzien en wat er precies gebeurt bij welke maatregel. ILT heeft begrepen dat ProRail nog een second opinion laat uitvoeren onafhankelijk bureau op de uitgangspunten van het afwegingskader dat ten grondslag ligt aan het risicodossier en daarmee aan de maatregelen. ILT heeft aangegeven nog vragetekens te hebben bij het door ProRail gehanteerde afweegkader want die is in haar ogen veel te streng ("bestelbusje wordt al gezien als zwaar verkeer").

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Datum**

17 februari 2021

In ieder geval mist ILT nog de volgende informatie:

- Het veiligheidsdossier. ILT heeft op 25 februari een concept ontvangen maar dat is nog niet voldragen. Vooral proces en te weinig inhoud;
- ILT heeft de 6 NABO's die als pilot zouden dienen ook niet de dossiers van gehad. Zij heeft hierop nog geen toets kunnen uitvoeren;

De ILT geeft daarom aan dat *"gezien de omvang van de maatregelen en de onduidelijkheden over de impact op o.a. het systeem en de dienstregeling en onzekerheid over de instemming van de regionale vervoerders de ILT zorgen heeft over of het implementeren van dit pakket aan maatregelen veilig uitvoerbaar is op 1 maart aanstaande."*

U kunt aangeven dat:

- Door ProRail veel werk is verzet in korte tijd maar dat u nog ziet dat nog veel werk is te verzetten voordat ProRail en NS kunnen overgaan tot het instellen van maatregelen;
- Hierin de toets van de ILT volgens u belangrijk is die moet worden afgerond vóórdat maatregelen kunnen worden getroffen omdat het niet zo moet zijn dat het instellen van een veiligheidsmaatregel kan leiden tot een veiligheidsrisico elders. D.w.z.: zijn de nog te treffen maatregelen wel proportioneel?;
- U ook benieuwd bent naar welke alternatieve maatregelen (naast TSB) zijn die hetzelfde veiligheidseffect beogen;
- U begrepen heeft dat ProRail en ook de ILT hiervoor meer tijd nodig hebben om alles in beeld te brengen en een integrale veiligheidsafweging te kunnen maken
- Maar dat u ook de positie van NS begrijpt dat langer wachten op zichzelf niet meer kan en dat u benieuwd bent hoe ProRail en NS dit proces (zie agendapunt 3) voor zich zien.

### 3. Vervolg

Bespreking van het vervolg:

- Afronding van de analyse door ProRail
- Afronding van de toetsing door ILT
- Voorbereiden van maatregelen
- Voorbereiden van communicatie naar betrokken, omwonenden, (andere) vervoerders, regionale bestuurders en Tweede Kamer

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Datum**

17 februari 2021

ProRail en ILT vragen over de voortgang van de verschillende werkstromen.

**4. W.v.t.t.k.****5. Afsluiting**



### **Bijlagen in verzendmap**

1. Breakdown van Nabo's.  
*Enkele inzichten kunnen nog niet worden aangeleverd door ProRail, hoe is de verdeling van TSB's per vervoerder / provincie.*
2. Beantwoorde vragen uit nota behorende bij concept kamerbrief
3. Concept afwegingskader  
*Opvallende punten:*
  - De definitie zwaar verkeer is alles > bestelbusje*
  - Hoog risico is een frequentie wegverkeer > 1x per week*
4. Impact dienstregeling 'NS Nabo's'
  - 28 NABO's hebben effect op 10 trajecten*
  - Bij 4 geen effect*
  - Bij 4 1 minuut vertraging*
  - Bij Arnhem – Zutphen het overslaan station Dieren door de IC*
  - Bij Apeldoorn – Bentheim drie effecten:*
    - 1. Station overslaan (bijv Apeldoorn Osseveld)*
    - 2. IC Berlijn station Almelo overslaan óf 10 min vertraging*
    - 3. Aftrappen/bijplaatsen op Deventer*
5. Ontvangen email ProRail over risico
6. Memo ProRail risico zwaar verkeer  
*Blz 7 staat het proces wat ProRail gecommuniceerd heeft aan reizigersvervoerders*

### **Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

### **Datum**

17 februari 2021

**To:** (10)(2e) - DGMo(10)(2e)@minienw.nl; (10)(2e) - DGMo(10)(2e)@minienw.nl; (10)(2e) - DGMo(10)(2e)@minienw.nl; (10)(2e) - DGMo(10)(2e)@minienw.nl;  
**Cc:** (10)(2e) - DBO(10)(2e)@minienw.nl; (10)(2e) -  
DCO(10)(2e)@minienw.nl  
**From:** (10)(2e) - DBO  
**Sent:** Thur 2/25/2021 6:58:15 AM  
**Subject:** Retour staatssecretaris: Kamerbrief Hooghalen  
**Received:** Thur 2/25/2021 6:58:19 AM  
[CONCEPT Kamerbrief Hooghalen.pdf](#)  
[Beslisnota Kamerbrief Hooghalen.pdf](#)

Dag allen,

De staatssecretaris heeft kennis genomen van de Kamerbrief over Hooghalen (rondzendmap-2021/2946). Ze heeft een aantal vragen en opmerkingen bij zowel de beslisnota als de Kamerbrief, en zowel op proces als inhoud. Zie bijlagen.

De staatssecretaris wil graag vandaag nog een vooroverleg. Tijdstip van het vooroverleg wordt gecommuniceerd vanuit het secretariaat.

De opmerkingen op de nota zijn helaas over elkaar heen geplaatst, daarom hierbij voor de zekerheid de uitgeschreven teksten:

- *We gaan niets doen voordat de ILT haar toetsing heeft gedaan. Graag een update over waar ILT staat en hoe ze er voorlopig over denken.* Opmerking (10)(2e) het lijkt me goed als ILT aansluit bij het vooroverleg, ik zal dat doorgeven aan het secretariaat en fijn als jullie dit zelf ook even met ze afstemmen.
- *Dit klinkt alsof we er nog niet klaar voor zijn.*
- *Hoe ver zijn we daarmee? Wat hebben we inmiddels daarover in beeld? Belangrijk om te weten hoe kansrijk dat is.*
- *Graag nadenken over wat een nieuwe planning zou zijn.*
- *Zou tijdelijke extra bemanning op de post een optie zijn ipv de TSB's? Is dit overwogen?*
- *Ik wacht ook nog op een duidelijke breakdown van de NABO's en het risicoafweegkader en de alternatieve maatregelen.*

Graag de antwoorden op haar vragen voorbereiden voor de mondelinge voorbespreking en ook schriftelijk bijvoegen bij de stukken voor het Tripartiete overleg.

Alvast dank!

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Bestuursondersteuning  
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T (10)(2e)  
E (10)(2e)@minienw.nl



Staatssecretaris

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Contactpersoon**

(10)(2e)

M + (10)(2e)

(10)(2e) @minienw.nl

# beslisnota

Kamerbrief Onderzoeksresultaten Hooghalen

**Datum**

23 februari 2021

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/53853

**Bijlagen**

- Kamerbrief
- Onderzoeksresultaten  
Hooghalen
- Aanbiedingsbrief PR/NS incl.  
samenvatting onderzoeken

## Inleiding

Mede ter voorbereiding op het tripartite Hooghalen van 25 februari van 16.45-17.30 uur ontvangt u bijgaand een concept-kamerbrief, de concept-aanbiedingsbrief van NS en ProRail m.b.t. de uitgevoerde onderzoeken en een update van de voortgang van de acties. Over de voortgang vindt regulier overleg plaats met ProRail, NS en ILT. De meest actuele informatie ontvangt u donderdag a.s. voorafgaand aan het tripartite.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om kennis te nemen van:

- bijgevoegde concept Kamerbrief;  
de aanbiedingsbrief van ProRail en NS, de samenvatting van de onderzoeken en de onderzoeksrapporten van NS en ProRail.
- De stand van zaken m.b.t. de analyse, beoordeling ILT etc.

## Beslistermijn

25 februari 2021. Na het tripartite ontvangt u aangepast stukken, die ter afhandeling aan u zullen worden voorgelegd.

## Argumentatie

In de bijgevoegde Kamerbrief gaat u nader in op de door ProRail en NS uitgevoerde onderzoeken naar de precieze toedracht en welke maatregelen ProRail reeds hebben getroffen en nog voornemens zijn om te gaan treffen. In de brief gaat u ook nader in op de specifieke bevinding van de maatregel ten aanzien van zwaar verkeer en dat ProRail voornemens is om een aantal NABO's een Tijdelijke Snelheidsbeperking (TSB) in te voeren.

## Stand van zaken

De door ProRail en NS opgestelde samenvatting van de onderzoeken is met IenW besproken en is naar aanleiding hiervan conform de afspraak tijdens uw tripartite met de CEO's van NS en ProRail meer toegespitst op de directe oorzaak van het ongeval bij Hooghalen. Wel hebben ProRail en NS

uitgesproken waarde te hechten aan dat de bevindingen uit het aanvullende (generieke) onderzoek - dat los staat van het onderzoek naar het ongeval Hooghalen - zoals die nu zijn opgenomen in de onderzoeksrapporten en de samenvatting. Ambtelijk IenW kan zich in deze bevindingen en aanbevelingen vinden.

#### *Analyse NABO's en zwaar verkeer*

Op dinsdag 23 februari jl. is met ProRail, ILT en NS gesproken over de 137 (N.B. Dit getal schuift nog) NABO's op baanvakken waar met hoge snelheid treinen rijden en zwaar verkeer kan oversteken. Sinds maandag 22 februari wordt met man en macht gebeld om de rechthebbenden van de NABO's te achterhalen en informatie te verkrijgen over de frequentie van overstekend zwaar verkeer. De stand van dinsdagmiddag is dat het beeld voor circa 80% compleet is. Een deel van de rechthebbenden geeft niet thuis, komt nog met nadere info of wil niet meewerken. In dat laatste geval zal ProRail zich baseren op expert judgement dan wel gaat zij ter plaatse. ProRail heeft aangegeven dat nog niet alle 137 NABO's zijn doorgelicht. Op basis van het afweegkader van ProRail zouden tientallen TSB's zouden moeten worden ingesteld. Dit heeft overduidelijk een enorme impact op de dienstregelingen van alle vervoerders. En daarmee ook een cumulatief effect. ProRail voert nog een nadere beoordeling uit en is tevens op zoek naar alternatieve maatregelen die hetzelfde veiligheidseffect zouden kunnen beogen.

Vanuit IenW zal ook de mogelijkheid van een verbod op zwaar verkeer worden onderzocht. Verder is aan ProRail meegegeven dat ook moet worden gekeken naar afspraken met zwaar verkeer - gebruikers dat zij ten alle tijden de verkeersdienstleiders van ProRail kunnen bellen om over te steken. Een dergelijk gebruiksvoorschrift wordt al gebruikt in het buitenland. ProRail gaat hier, om nog niet onderbouwde redenen, nog niet in mee.

#### *Beoordeling ILT*

ILT is betrokken, maar de informatie-uitwisseling loopt niet vlekkeloos. Woensdag 24 februari voert ProRail nog een gesprek met de ILT over de risicobeoordeling, het afweegkader en enkele uitgewerkte TSB-maatregelen. Het complete toetsing/beoordeling van ILT vergt volgens de huidige inzichten één week, nadat ProRail een complete analyse heeft aangeleverd. Die aanlevering heeft nog niet plaats gevonden.

#### *Planning*

Gezien de huidige stand van zaken (tientallen TSB's), de onzekerheid van de beoordeling van ILT, de nog uit te voeren impactanalyses, het betrekken van andere vervoerders, staat 1 maart onder druk.

(10)(2e)

We gaan niets doen voordat de ILT haar toetsing heeft gedaan. Graag een update over waar ILT staat en hoe ze er voorlopig over denken.

Hoe ver zijn we daarmee? Wat hebben we inmiddels daarover in beeld? Graag nadenken over wat Zou tijdelijke extra bemanning op de post een optie zijn ipv de TSB's? Is dit overwogen? ook nog op een duidelijke breakdown van de NABO's en het risicoafwegingskader en de alternatieve maatregelen.

To: (10)(2e) - DGMO (10)(2e) @minienw.nl  
From: (10)(2e) - DGMO  
Sent: Thur 2/25/2021 10:51:27 AM  
Subject: FW: Retour staatssecretaris: Kamerbrief Hooghalen  
Received: Thur 2/25/2021 10:51:28 AM

[Detailaanpassing...](#)

Van: (10)(2e) - ILT

Verzonden: donderdag 25 februari 2021 10:51

Aan: (10)(2e) - DGMO

Onderwerp: RE: Retour staatssecretaris: Kamerbrief Hooghalen

Ha (10)(2e),

Heb nog 1 woordje veranderd, (11)(1)

Groet, (10)(2e)

(11)(1)

(10)(2e)

.....  
**Inspectie Leefomgeving en Transport**  
**Directie Omgeving en Dienstverlening**  
**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Bezoek adres: Rijnstraat 8 / 2515 XP Den Haag  
Postbus: 16191 / 2500 BD Den Haag

M: (10)(2e)

E: (10)(2e) @ilent.nl

Van: (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: donderdag 25 februari 2021 10:43

Aan: (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ILenT.nl>

Onderwerp: RE: Retour staatssecretaris: Kamerbrief Hooghalen

Dank (10)(2e)

Het zal verwerkt worden in de gespreksnota. De verwachting is dat we die nog niet rond hebben voor het vooroverleg (we hebben de info van ProRail nog nodig om deze compleet te maken). Lijkt me goed dat jullie dit mondeling toelichten.

Gr. (10)(2e).

Van: (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ILenT.nl>

Verzonden: donderdag 25 februari 2021 10:39

Aan: (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Retour staatssecretaris: Kamerbrief Hooghalen

Hoi (10)(2e),

Hierbij een tekst m.b.t. de stand van zaken op dit moment.

(11)(1)

(11)(1)

(10)(2e)

(10)(2e)

Inspectie Leefomgeving en Transport  
Directie Omgeving en Dienstverlening  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bezoek adres: Rijnstraat 8 / 2515 XP Den Haag  
Postbus: 16191 / 2500 BD Den Haag

M: (10)(2e)  
E: (10)(2e) @ilent.nl

Van: (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 25 februari 2021 08:06

Aan: (10)(2e) - ILT <(10)(2e) @ILenT.nl>

CC: (10)(2e) - ILT <(10)(2e) @ILenT.nl>

Onderwerp: FW: Retour staatssecretaris: Kamerbrief Hooghalen

(10)(2e)

Zie onderstaand / bijgaand. Graag jullie input voor de vraag 'Graag een update over waar ILT staat en hoe ze er voorlopig over denken.' Zodat wij dit mee kunnen nemen in de voorbereiding voor het tripartiet. Lukt het om dit voor 10u te doen?

Verzoek vanuit DBO om aan te sluiten bij het vooroverleg; tijdstip heb ik nog niet voorbij zien komen.

Gr. (10)(2e).

Van: (10)(2e) - DBO <(10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 25 februari 2021 06:58

Aan: (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>;

(10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo

<(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo

<(10)(2e) @minienw.nl>

CC: (10)(2e) - DBO <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DCO

<(10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: Retour staatssecretaris: Kamerbrief Hooghalen

Dag allen,

De staatssecretaris heeft kennis genomen van de Kamerbrief over Hooghalen (rondzendmap-2021/2946). Ze heeft een aantal vragen en opmerkingen bij zowel de beslisnota als de Kamerbrief, en zowel op proces als inhoud. Zie bijlagen.

De staatssecretaris wil graag vandaag nog een vooroverleg. Tijdstip van het vooroverleg wordt gecommuniceerd vanuit het secretariaat.

De opmerkingen op de nota zijn helaas over elkaar heen geplaatst, daarom hierbij voor de zekerheid de uitgeschreven teksten:

- We gaan niets doen voordat de ILT haar toetsing heeft gedaan. Graag een update over waar ILT staat en hoe ze er voorlopig over denken. Opmerking (10)(2e) het lijkt me goed als ILT aansluit bij het vooroverleg, ik zal dat doorgeven aan het secretariaat en fijn als jullie dit zelf ook even met ze afstemmen.
- Dit klinkt alsof we er nog niet klaar voor zijn.
- Hoe ver zijn we daarmee? Wat hebben we inmiddels daarover in beeld? Belangrijk om te weten hoe kansrijk dat is.
- Graag nadenken over wat een nieuwe planning zou zijn.
- Zou tijdelijke extra bemanning op de post een optie zijn ipv de TSB's? Is dit overwogen?
- Ik wacht ook nog op een duidelijke breakdown van de NABO's en het risicoafweegkader en de alternatieve maatregelen.

Graag de antwoorden op haar vragen voorbereiden voor de mondelinge voorbespreking en ook schriftelijk bijvoegen bij de stukken voor het Tripartiete overleg.

Alvast dank!

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Directie Bestuursondersteuning  
Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

T (10)(2e)

E (10)(2e) @minienw.nl



Staatssecretaris

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Contactpersoon**

(10)(2e)

M + (10)(2e)

(10)(2e) @minienw.nl

# nota ter informatie

Stand van Zaken Hooghalen 1 maart 2021

**Datum**

1 maart 2021

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/58186

## Inleiding

Donderdag 25 februari jl. heeft u met de ILT, de CEO's van NS en ProRail gesproken over Hooghalen. Naar aanleiding van dit gesprek is afgesproken om woensdag 3 maart a.s. weer bij elkaar te komen en dan op basis van de geboekte voortgang van de afgelopen dagen (26 februari tot en met 2 maart) met elkaar de inzet te bepalen.

## Stand van zaken

Met ProRail afgesproken dat zij maandag (1 maart) met IenW de meest recente informatie zouden aanleveren t.a.v. de risicoanalyse, het afweegkader en de gesprekken met de ILT t.a.v. de TSB's die ProRail voornemens is om te gaan nemen. Waar ProRail aangaf dat zij maandagochtend (1 maart) zouden leveren is dit nu maandagmiddag geworden. Afgelopen donderdag (na het tripartite) is nog gebeld met de COO van ProRail. In dat gesprek is onze behoefte uitgesproken om z.s.m. een eerste beeld te hebben van de impact van de maatregelen voor de overige NABO's. Met name als het gaat om de TSB's. Afhankelijk van het moment van publicatie kan zo nodig ook alvast de (voor)aankondiging worden gedaan dat ook maatregelen kunnen worden gaan getroffen voor NABO's op trajecten die worden gereden door regionale vervoerders.

### *ProRail*

Sinds afgelopen donderdagavond hebben wij nog geen nieuwe informatie ontvangen van ProRail (stavaza 15:45). ProRail heeft wel informatie aan ILT verzonden. Nieuwe informatie van ProRail, bv. over de effecten van de voorziene maatregelen zal, incl. onze beoordeling, naar u worden doorgezet.

### *ILT*

Vanuit de ILT hebben wij het signaal ontvangen dat zij vindt dat de werkwijze (risicoanalyse, afweegkader enz.) ProRail nog te wensen overlaat. ILT heeft de volgende tekst meegegeven voor deze infonota:



U heeft de ILT gevraagd om een reflectie te geven op het afwegingskader en op de dossiers van de 6 NABO's waar ProRail en NS mee willen starten. Inmiddels heeft ILT alle gevraagde informatie van ProRail ontvangen.

Hieronder vindt u de stand van zaken op proces en een doorkijk op inhoud. De nadere inhoudelijke reflectie van de ILT wordt nagezonden.

- Afwegingskader: ProRail en NS stellen naar aanleiding van het ongeval in Hooghalen dat er zich een niet eerder onderkend risico voordoet op NABO's in het Nederlandse spoorwegnet. Dit risico beoordelen beide partijen als zodanig dat er mitigatiemaatregelen noodzakelijk zijn om dit risico te beheersen. ILT heeft vanuit haar expertise een reflectie gegeven op het afwegingskader. Over proportionaliteit is geen uitspraak te doen vanwege het ontbreken van een afweging over de kosten van de maatregelen en gevolgen van de risico's. De ILT geeft een beeld hoe in andere sectoren omgegaan wordt met risicoanalyse met een handreiking over hoe de analyse kan worden opgebouwd. Hierop heeft de ILT ook expertise gevraagd van prof. dr. Ira Helsloot, hoogleraar Besturen van Veiligheid (Radboud Universiteit).
- Met betrekking tot de 6 NABO's heeft de ILT de dossiers ontvangen. Uit de beoordeling blijkt dat er geen SMART criteria gehanteerd zijn voor het inschatten van het risico's. Er is wel expert judgement toegepast in combinatie met kwalitatieve criteria. Hoe deze tot stand zijn gekomen is echter onduidelijk. In de beoordeling zijn meerdere risico's die komen kijken bij een TSB niet meegenomen, bijvoorbeeld roodseinnaderingen en het operationele risico bij de spoorwegonderneming.

De uitgebreidere reflectie ontvangt u nog. Deze zal de ILT ook delen met ProRail en NS.

### **Komende dagen**

Dinsdag 2 maart a.s. heeft u vooroverleg ter voorbereiding op het tripartite met de CEO's van NS en ProRail a.s. woensdag 3 maart. Ter voorbereiding hierop ontvangt u nog een aparte gespreksnota met daarin de agendapunten en de meest recente informatie van ProRail. Anticiperend op dit tripartite en de daaropvolgende dagen willen we graag de volgende (proces)onderwerpen aan u voorleggen.

#### *Vershil van inzicht tussen ProRail en ILT*

Op basis van de huidige informatievoorziening en de lopende gesprekken tussen ProRail en ILT is op te maken dat (voor nu) nog een verschil van inzicht bestaat ten aanzien van het door ProRail gehanteerde afweegkader. Volgens ProRail zouden op basis hiervan 75 TSB's moeten worden ingesteld. Met als verwacht gevolg een forse impact op de dienstregelingen van vervoerders. Tot op heden wordt hierover tussen ILT en ProRail het gesprek gevoerd. Aandachtspunt: formeel juridisch kan ProRail zonder instemming van ILT besluiten over het invoeren van TSB's.

#### *Inzet Kamerbrief*

Sinds het delen van de bevindingen uit de rapporten door ProRail en NS zijn we inmiddels drie weken verder. NS heeft vorige week op meerdere niveaus aangegeven niet meer te kunnen/willen wachten met het treffen van de maatregelen.

Onze indruk is dat deze week niet anders zal zijn. Gezien de voortgang is de volgende lijn bedacht voor in de Kamerbrief waar het volgens ons de voorkeur heeft om (op basis van huidige inzichten) aan te geven dat

- ProRail en NS in het kader van onderzoek Hooghalen zeer recent een specifieke bevinding hebben gedaan t.a.v. zwaar verkeer;

- dit risico voor ProRail en NS reden is geweest om u nader te informeren over welke vervolgstappen volgens hen zouden moet worden genomen;
- de afgelopen weken door ProRail en ILT is uitgezocht met ProRail wat deze bevinding betekent voor NS en de andere vervoerders;
- dit tot op heden geleid heeft tot een XX aantal maatregelen (TSB's) t.a.v. 6 NABO's op baanvakken van NS en dat deze maatregelen zo snel mogelijk worden ingevoerd;
- ProRail inmiddels ook de NABO's waar alle andere vervoerders op rijden inmiddels heeft geïnventariseerd en inmiddels met alle overweggebruikers contact heeft gehad over het risico dat zich hier zou kunnen voordoen. Belangrijk is om daarbij te vermelden in welke mate dit risico zich voor doet;
- dat ProRail momenteel aan het onderzoeken is welke maatregelen hier ook op zeer korte termijn zouden moeten worden getroffen en dat dit een zeer tijdrovend proces is dat zorgvuldig met de ILT moet worden doorlopen. Er moet namelijk voor worden gewaakt dat het beheersen van het ene veiligheidsrisico leidt tot een (groter) veiligheidsrisico elders op het spoor;
- u hier gezien de urgentie daar niet meer op kan wachten en daarom vooruitlopend op de nog te onderzoeken maatregelen voor de overige NABO's voor de regionale vervoerders alvast de bevindingen met de Kamer deelt.

Op basis hiervan kunnen ProRail en ILT de komende periode toewerken naar een risicoanalyse, afweegkader van alle overige NABO's en welke maatregelen hier proportioneel zouden moeten worden getroffen.

(10)(2e)

**Breakdown Nabo's**

Nabo's met risico per provincie:	Laatste update: 25-2-2021 13:05
<b>Provincie</b>	<b>Aantal NABO's</b>
Zuid-Holland	10
Utrecht	2
Overijssel	35
Noord-holland	9
Brabant	2
Groningen	16
Gelderland	42
Friesland	13
Drenthe	8
<i>Totaal</i>	137

Nabo's met risico per vervoeder:	Laatste update: 25-2-2021 15:50
<b>Vervoeders</b>	<b>Aantal NABO's</b>
NS	33
NS en NS internationaal	5
NS en NS internationaal (incidenteel)	12
NS en Connexxion	2
NS Internationaal, Keolis NL en Keolis DE	2
NS, NS internationaal en Keolis NL	1
Keolis NL	10
Arriva	70
Connexxion	2
<b>Totaal</b>	<b>137</b>

<b>137 NABO's verdeeld in Risicoscore</b> Laatste update: 25-2-2021 15:50	<b>Aantal</b>	<b>Openbaar</b>	<b>Niet-openbaar</b>
<b>Lage risicoscore (<math>\leq 4</math>)</b>	30	9	21
<b>Hoge risicoscore (<math>&gt; 4</math>)</b>	63	14	49
<b>Onbekend risicoscore</b>	44	17	27
<i>Totaal</i>	<i>137</i>	<i>40</i>	<i>97</i>

<b>Maatregelen</b>	<b>Aantal</b>
Laatste update: 25-2-2021 15:50	
<b>Periodieke afsluiting overweg</b>	1
<b>Afsluiting modaliteit overweg</b>	9
<b>Geen actie/maatregel nodig</b>	8
<b>Procedure bijzondere oversteek</b>	25
<b>Volledige afsluiting overweg</b>	19
<b>TSB</b>	75
<i>Totaal toegekende maatregelen aan NABO's</i>	<i>137</i>



Staatssecretaris

**ILT**  
Omgeving en Dienstverlening  
Netwerken transport  
Den Haag

**Contactpersoon**

(10)(2e)

M + (10)(2e)

(10)(2e)@ILenT.nl

**Datum**  
2 maart 2021

**Kenmerk**  
ILT-2021/11482

**Bijlage**  
1

# nota ter informatie

Hooghalen: Reflectie ILT op afwegingskader en NABO dossiers

## Inleiding

Tijdens het overleg op 25 februari jl. over de opvolging van het onderzoek van ProRail en NS naar het ongeval bij Hooghalen heeft u de ILT gevraagd een reflectie te geven op het afwegingskader van ProRail en de dossiers van de 6 NABO's waar ProRail en NS mee willen starten in hun aanpak.

Van belang is dat wettelijk gezien ProRail en NS niet verplicht zijn om hun maatregelen vooraf bij de ILT te toetsen. De ondertoezichtstaanden blijven dan ook zelf verantwoordelijk voor hun handelen. Op uw verzoek kijkt de ILT mee en geeft een reflectie, maar geeft geen stempel van goedkeuring vooraf. Dat laatste zou ertoe kunnen leiden dat ILT haar taak als toezichthouder later niet met de vereiste onafhankelijkheid kan uitvoeren.

## Belangrijkste uitkomsten

De ILT heeft de ontvangen documenten geanalyseerd en vrijdag jl. nog een gesprek gevoerd met ProRail en NS gezamenlijk. De ILT constateert op hoofdlijnen de volgende punten:

- Een verantwoord *management of change* ontbreekt op dit moment. Hieronder verstaan we een onderzoek naar de risico's die een ingreep kan veroorzaken, een integrale afweging van de risico's en effectieve beheersing van de risico's. Uit de analyse van het veiligheidsdossier blijkt dat ProRail o.a. onvoldoende de Europese veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling toepast. Deze schrijft een aantal elementen voor die ProRail niet volgt, waaronder onvoldoende uitwerking van de geïdentificeerde risico's, onvolledige zoektocht naar de risico's en het ontbreken van een integrale aanpak. ProRail weet dat dit van belang is en werkt er nog aan.
- Op basis van het huidige afwegingskader van ProRail is geen afweging t.a.v. proportionaliteit te maken. Er ontbreken bijvoorbeeld een berekeningswijze en norm waaraan de aanvaardbaarheid van het risico getoetst kan worden, gevolgd door een berekeningswijze en norm waaraan de kosten-batenverhouding van veiligheidsverbeteringen bovenop de norm kunnen worden getoetst.

- Met betrekking tot de 6 NABO's heeft de ILT de dossiers ontvangen. Volgens de ILT moet de aanpak van de 6 NABO's gebaseerd zijn op een goed onderbouwd veiligheidsdossier en afwegingskader. Uit de dossiers van de 6 NABO's blijkt dat er geen SMART criteria gehanteerd zijn voor het inschatten van het risico's. Er is wel expert judgement toegepast in combinatie met kwalitatieve criteria. Hoe deze tot stand zijn gekomen is echter onduidelijk.
- De ILT geeft een beeld hoe in andere sectoren omgegaan wordt met risicoanalyse, met een handreiking over hoe de analyse kwantitatief kan worden opgebouwd. Hierop heeft de ILT expertise gevraagd van prof. dr. Ira Helsloot, hoogleraar Besturen van Veiligheid (Radboud Universiteit).

De ILT heeft de uitkomsten ook gedeeld met ProRail. In de Toelichting vindt u nadere informatie over de reflectie van de ILT.

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,

(10)(2e)

## **Toelichting**

Hieronder vindt u nadere informatie over de uitkomsten van de ILT.

### **Management of change**

Onder management of change verstaan we een onderzoek naar de risico's die een ingreep kan veroorzaken, een integrale afweging van de risico's en effectieve beheersing van de risico's. ProRail past nog niet de Europese regelgeving (uitvoeringsverordening (EU) Nr. 402/2013) en haar eigen VBS toe betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling. Dit is nog een doorlopend proces waarin we een momentopname hebben gedaan. De verordening schrijft een aantal elementen voor die ProRail onvoldoende volgt:

- **Onvoldedige zoektocht naar risico's en onvoldoende uitwerking van de geïdentificeerde risico's**

De TSB's zijn bedoeld om het risico op botsingen terug te brengen, maar het instellen van een TSB kan ook tot nieuwe risico's leiden. ProRail benoemt er een aantal: problemen met de energievoorziening, roodseinnaderingen (kans op STS) en langere dichtligtijden. De mogelijke gevolgen hiervan worden vervolgens onvoldoende uitgewerkt.

De vraag bij elke ingreep moet bovendien zijn of alle risico's in beeld zijn. ProRail lijkt er van uit te gaan dat het instellen van een TSB een standaard proces is, waardoor voor de hand liggende risico's onbenoemd blijven. Het gaat nu echter om het invoeren van TSB's op een grotere schaal dan gebruikelijk. Dit roept vragen op over onder meer de beheersbaarheid door ProRail, de onderlinge beïnvloeding van de TSB's, de uitstraling op de knooppunten en de human factor (ontstaat er een effect op het functioneren van machinisten).

- **Integrale aanpak ontbreekt**

Risico's in de operatie kunnen alleen gezamenlijk worden beheerst. Pas als alle betrokken partijen het eens zijn over de risico's en de beheersing ervan kan sprake zijn van terugdringing van risico's. Anders leidt dit mogelijk tot suboptimalisatie, waarbij risico's lokaal wellicht afnemen, maar op andere plekken vervolgens toenemen. Aan de overkoepelende aanpak ontbreekt het. Weliswaar onderschrijft NS het belang van de TSB's, maar het merendeel van de NABO's ligt in gebieden van regionale vervoerders.

Een integrale aanpak zou moeten inhouden dat ook dat het hele pakket aan maatregelen integraal wordt beoordeeld op risicobeheersing. ProRail lijkt ervoor te kiezen iedere TSB individueel te beoordelen op veiligheid en eventueel aan een beoordelingsinstantie (AsBo) voor te leggen op het moment dat blijkt dat er sprake is van een veiligheidsbelangrijke situatie. Dit opknippen van maatregelen is geen integrale benadering van het systeem.

### **Dossiers 6 NABO's**

In de documenten wordt als probleemstelling genoemd dat de (huidige) zichtlijnen de kans op een aanrijding met zwaar wegverkeer vergroten. Het risico is door ProRail in de risicomatrix geclassificeerd als 'geel' (incidenteel 1x per 10 jaar tot 1x per jaar met gevolgimpact 'groot'). Dit is gebaseerd op 7 aanrijdingen in de afgelopen 10 jaar, waarbij volgens ProRail bij 2 gevallen een krappe oversteeftijd aan de orde geweest kán zijn geweest. Er zijn geen SMART criteria gehanteerd voor het inschatten van het risico's. Er is wel expert judgement toegepast in combinatie met kwalitatieve criteria. Hoe deze tot stand zijn gekomen is onduidelijk.

M.b.t. de analyse van de dichtligtijden en de dienstregelingsbeoordeling van de beoogde snelheidsvermindering is onvoldoende onderbouwing beschikbaar, waardoor die voor de ILT niet toetsbaar is. In de risicoanalyse zijn meerdere risico's die mogelijk een rol spelen bij een TSB niet meegenomen, bijvoorbeeld roodseinnaderingen en het operationele risico bij de spoorwegonderneming. Er is door ProRail geen beoordeling opgeleverd over of het extra risico van het instellen van de TSB opweegt tegen het extra risico voor de overweggebruiker bij het oversteken met zwaar verkeer.

Het is voor de ILT niet te achterhalen waarom er gekozen is voor een TSB met dezelfde snelheid bij alle 6 NABO's en of deze proportioneel is aan het geachte risico. De unieke situatie op de verschillende NABO's zou kunnen vragen om een oplossing die daar op afgestemd is.

De ILT vindt het van belang dat de aanpak van 6 NABO's gebaseerd wordt op een beter onderbouwd afwegingskader.

#### **Reflectie afwegingskader**

Met de huidige benadering is het niet mogelijk om de proportionaliteit te bepalen. Zo is er een heldere probleemdefinitie van belang en een dataset van (bijna) ongevallen inclusief de gevolgen ervan. Daarnaast ontbreekt een berekeningswijze en norm waaraan de aanvaardbaarheid van het risico getoetst kan worden. Evenals een berekeningswijze en norm waaraan de kosten-batenverhouding van veiligheidsverbeteringen bovenop de norm kunnen worden getoetst.

In de bijlage vindt u als suggesties de benadering van prof. dr. Ira Helsloot, die ook met ProRail gedeeld is.



To: (10)(2e) - DGMo(10)(2e)@minienw.nl; (10)(2e) - DGMo(10)(2e)@minienw.nl;  
(10)(2e) - DGMo(10)(2e)@minienw.nl; (10)(2e)@ns.nl(10)(2e)@ns.nl;  
(10)(2e)@NS.NL(10)(2e)@NS.NL; (10)(2e) - ILT(10)(2e)@ILenT.nl; (10)(2e) -  
ILT(10)(2e)@ILenT.nl; (10)(2e)@ns.nl(10)(2e)@ns.nl;  
(10)(2e)@prorail.nl(10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@prorail.nl(10)(2e)@prorail.nl;  
(10)(2e)@prorail.nl(10)(2e)@prorail.nl  
Cc: (10)(2e)@prorail.nl(10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@prorail.nl(10)(2e)@prorail.nl;  
(10)(2e)@prorail.nl(10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@prorail.nl(10)(2e)@prorail.nl

From: (10)(2e)@prorail.nl

Sent: Tue 3/2/2021 10:28:41 PM

Subject: Informatie ProRail t.b.v. Tripartite 2-3-21

Received: Tue 3/2/2021 10:28:57 PM

[Bijlage 1 28 NABOs op NS baanvakken.pptx](#)

[Bijlage 2 Beoordeling van de 28 NABO's van NS onderverdeeld in baanvakken.docx](#)

[Bijlage 3 20210203 Dashboard realisatie NABO's.xlsx](#)

[Bijlage 4 visualisatie op kaart.png](#)

Beste allen,

Morgen om 13:45 uur vindt een tripartite plaats tussen NS, ProRail en het ministerie van IenW. Vanuit ProRail sturen ik jullie onderstaande update. Aan jullie het verzoek deze informatie te delen met jullie deelnemers in het tripartite morgen. Om 9:30 uur hebben we samen een voorbespreking, daarbij kunnen eventuele vragen besproken worden.

#### 1. Update ILT

(10)(2g)

#### 2. Planning 28 NABO op NS baanvakken

Zoals donderdag besproken wordt hierbij meer informatie over de maatregelen op de 28 NABO waar NS rijdt en in eerste instantie een TSB was voorgenomen meegestuurd. In de bijlagen de uitwerking van de TSB en logistieke impact (bijlage 1 en 2).

- 6 NABO (waarvoor 4 TSB nodig zijn, 1 TSB kan meerdere NABO bestrijken) staan op de planning om als eerste in te voeren. Dit betreft drie baanvakken Heerhugowaard-Den Helder, Leiden-Woerden en Zaandam-Hoorn. 5 NABO (met 3 TSB) kunnen vanaf aanstaande maandag worden ingevoerd. 1 NABO met 1 TSB volgt enkele dagen later (Heerhugowaard-Den Helder). Om het dichtligrisico te mitigeren moet er namelijk nog bij één overweg een camera geplaatst worden. Deze 4 TSB hebben geen tot beperkte impact op de normale dienstregeling van de NS. Deze seconden zijn op te vangen in de huidige dienstregeling.
- 6 NABO worden binnen enkele weken opgeheven en in de tussentijd zijn afspraken gemaakt met de gebruikers om deze overweg niet meer te gebruiken. Hier is dus geen TSB nodig.
- 1 NABO wordt beveiligd eind dit jaar en tot de beveiliging wordt een gebruiksafpraak gemaakt om procedure bijzondere oversteek toe te passen. Hier is dus geen TSB nodig.
- 15 NABO: De dichtligtijdenberekening van Arcadis is nog niet geheel afgerond. Naar verwachting is dit eind volgende week gereed. De andere voorbereidingen hiervoor zijn wel getroffen. Als de dichtligtijdenberekening gereed is én er geen beperkingen zijn (zoals maatregelen om het dichtligrisico te mitigeren), kunnen de TSB binnen enkele dagen worden geplaatst.

#### Dichtligtijden

De dichtligtijden berekening van NS en ProRail komen weliswaar grotendeels overeen, maar de externe beoordeling van Arcadis op de dichtligtijden duurt toch langer dan verwacht. De complexiteit van de te bouwen berekening en instellen van de softwaretool zorgt voor deze vertraging. Verwachting is dat eind volgende week de aanvullende informatie ten aanzien van de 15 NABO worden aangeleverd. Door nu deze tool te ontwikkelen wordt wel hierna meer vaart in de beoordeling van de overige overwegen/NABO verwacht.

#### 3. Dashboard algemeen met laatste stavaza (02-03-21) + visualisatie (bijlage 3 en 4)

Bijgevoegd vinden jullie het dashboard met de laatste stand van zaken qua cijfers. Dit dashboard wordt iedere dag aangepast naar aanleiding van de nieuwste informatie.

#### 4. Aanpak overige NABO waar TSB voorzien is

De impactanalyse op de dienstregeling van de 51\* NABO waar een TSB is voorzien is gestart. Morgen kan een update gegeven worden wat de stand van zaken is.

\*72 NABO totaal is een TSB voorgenomen (stavaza 2-3) minus 21 bovengenoemde op NS baanvakken maakt 51.

#### 5. Standpunt regionale reizigersvervoerders

Vandaag, dinsdag, was er wederom een gesprek met vertegenwoordigers van de regionale reizigersvervoerders. Ook vanuit NS was een vertegenwoordiging aanwezig. Het standpunt van de regionale vervoerders is in dit overleg als volgt verwoord:

Met het recente nieuwe inzicht wordt het belang van opheffen van (uiteindelijk alle 277) NABO nog groter;

- Voor de korte termijn zijn maatregelen noodzakelijk om de veiligheid te verhogen;
- Daar waar geen maatregelen beschikbaar zijn (opheffen, beveiligen, oversteekprocedure) rest ons niets anders dan de NABO per direct af te sluiten voor langzaam en zwaar wegverkeer;
- Een tijdelijke snelheidsbeperking behoort voor de regionale reizigersvervoerders niet tot de oplossingsmogelijkheden vanwege het beperkte effect voor de veiligheid en de grote impact op de capaciteit en daarmee de treindienst;
- Regionale vervoerders maken formeel bezwaar tegen de door ProRail voorgestelde procedure om de effecten van TSB's inzichtelijk te maken en de impact daarvan te beoordelen op proportionaliteit. Ze willen dat de optie 'TSB' in deze discussie in z'n geheel van tafel gaat.

Hartelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

| [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot B3, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.  
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Contactpersoon**

(10)(2e)

M + (10)(2e)

(10)(2e)@minienw.nl

**Datum**

3 maart 2021

**Bijlagen**

1. Ppt. 28 NABO's op NS baanvakken
2. Beoordeling van de 28 NABO's van NS
3. Dashboard realisatie NABO's
4. Visualisatie op kaart

# agenda

---

Betreft	Tripartite IenW, ProRail en NS inzake Hooghalen
Vergaderdatum	3 maart 2021
Vergadertijd	13:45 - 14:30
Vergaderplaats	Webex

---

## Geannoteerde Agenda Tripartite IenW, NS en ProRail n.a.v. rapportage Hooghalen

### 1. Opening

Vierde gesprek. Vorige gesprekken op 17, 19 en 25 februari. Bedoeld om voortgang bespreken. Dit gesprek zal meer besluitvormend zijn richting volgende dinsdag/woensdag om tijdelijke maatregelen te gaan treffen ten aanzien van 28 NABO's van NS.

### 2. Stand van Zaken

#### a) Update ILT en ProRail (woord aan ILT/ProRail)

ILT heeft bij ProRail (en ook IenW) aangegeven geen inhoudelijk oordeel te kunnen vellen over het treffen van tijdelijke maatregelen bij 6 NABO's. Maar tegelijkertijd ook geen bezwaar heeft als deze maatregelen worden uitgevoerd. De opmerkingen van ILT zijn in lijn met de bevindingen van een extern onderzoeksbureau dat ProRail heeft ingeschakeld. ILT heeft ProRail daarnaast een wetenschappelijke onderbouwde manier gedeeld om de risico's op NABO's nader te analyseren en af te wegen. Om te bepalen of een risico acceptabel is, moet eerst een berekeningswijze en norm worden vastgelegd. Daar kan deze methode volgens de ILT bij helpen. Op basis van deze input van ILT en van het extern onderzoeksbureau kan ProRail scherper en beter onderbouwen wanneer een maatregel proportioneel is. ProRail neemt deze input mee en zal dit aan het afweegkader toevoegen. Dit heeft mogelijk effect op de maatregelen zoals die nu voorzien zijn. De methodiek wordt zo verfijnder, maar om deze methodiek te verfijnen is volgens ProRail tijd nodig.

U kunt aangeven dat:

- Het afweegkader voor nu even voldoende is om door te gaan met het treffen van de tijdelijke maatregelen maar dat u van ProRail wil weten wanneer een afweegkader 2.0 is afgerond;
- U dit wil weten omdat u niet in de Kamerbrief kan vermelden dat ProRail hiermee aan de slag is gegaan, dat al maatregelen voor NS worden getroffen maar dat er nog geen concreet zicht is op wanneer deze voor de overige NABO's waar de regionale vervoerders op rijden zicht op is.

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Datum**

3 maart 2021

**b) Planning 28 NABO's op NS baanvakken (toelichting door NS/ProRail)**

Zoals donderdag met u besproken ontvangt u hierbij meer informatie (zie bijlagen 1 en 2) over de maatregelen op de 28 NABO's waar NS rijdt en in eerste instantie een TSB was voorgenomen. In de bijlagen de uitwerking van de TSB en logistieke impact (bijlage 1 en 2):

- **6 NABO's** (waarvoor 4 TSB nodig zijn, 1 TSB kan meerdere NABO bestrijken) staan als eerste op de planning om te worden ingevoerd. Voor deze 6 NABO's zijn in totaal 4 TSB's nodig. Dit betreft drie baanvakken Heerhugowaard-Den Helder, Leiden-Woerden en Zaandam-Hoorn. 5 NABO (met 3 TSB) kunnen vanaf aanstaande maandag worden ingevoerd. 1 NABO met 1 TSB volgt enkele dagen later (Heerhugowaard-Den Helder). Om het dichtligrisico te mitigeren moet er namelijk nog bij één overweg een camera geplaatst worden. Deze 4 TSB hebben geen tot beperkte impact op de normale dienstregeling van de NS. Deze seconden zijn op te vangen in de huidige dienstregeling.
- **6 NABO's** worden binnen enkele weken opgeheven en in de tussentijd zijn afspraken gemaakt met de gebruikers om deze overweg niet meer te gebruiken. Hier is dus geen TSB nodig.
- **1 NABO** wordt eind dit jaar beveiligd en tot de beveiliging wordt een gebruiksafpraak gemaakt om procedure bijzondere oversteek toe te passen. Hier is dus geen TSB nodig.
- **15 NABO:** De dichtlijgtijdenberekening van Arcadis is nog niet geheel afgerond. Naar verwachting is dit eind volgende week gereed. De andere voorbereidingen hiervoor zijn wel getroffen. Als de dichtlijgtijdenberekening\*\* gereed is én er geen beperkingen zijn (zoals maatregelen om het dichtligrisico te mitigeren), kunnen de TSB volgens ProRail binnen enkele dagen worden geplaatst.

**\*\* Dichtlijgtijdenberekening**

De dichtlijgtijden berekeningen van NS en ProRail komen weliswaar grotendeels overeen, maar de externe beoordeling van Arcadis op de dichtlijgtijden duurt volgens ProRail langer dan verwacht. De complexiteit van de te bouwen berekening en instellen van de softwaretool zorgt voor vertraging. ProRail verwacht eind volgende week de aanvullende informatie ten aanzien van de 15 NABO's te kunnen aanleveren. ProRail verwacht ook dat door deze tool te ontwikkelen hierna wel meer vaart in de beoordeling van de overige overwegen/NABO kan worden gemaakt.

ProRail en NS geven een nadere toelichting op de impact van de dienstregeling als deze tijdelijke maatregelen voor 28 NABO's worden doorgevoerd.

U kunt vragen

- Aan ProRail en NS of dat deze maatregelen die ingesteld worden in hun ogen/afweging de meest proportionele zijn op basis van het huidige inzicht;

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Datum**

3 maart 2021

c) Planning tijdelijke maatregelen voor resterende 109 NABO's

De impactanalyse op de dienstregeling voor overige NABO's een TSB is voorzien is gestart. Volgens ProRail zijn dit nu 51 NABO's. ProRail geeft donderdag 4 maart a.s. een update wat de stand van zaken is. In totaal komt het dan neer op 72 NABO's waar een TSB is voorzien minus de 21 op NS baanvakken. Dus 51 NABO's waar een TSB is voorzien waar de regionale vervoerders op rijden.

De regionale vervoerders hebben aangegeven dat zij inzien dat op korte termijn maatregelen moeten worden getroffen. Dat voor hen de voorkeur heeft om de NABO's af te sluiten i.c.m. een tijdelijke maatregelen. Waarvan de TSB voor (op dit moment) geen optie is. Hoofdzakelijk omdat zij het instellen van een TSB nu niet proportioneel vinden.

U kunt ProRail vragen:

- Wat haar eerste beeld is bij deze resterende 109 NABO's en impact van maatregelen;
- Wat de doorlooptijd is van de analyse die ProRail nu aan het uitvoeren is. Dit is namelijk van belang voor het perspectief op de vervolgekamerbrief die we moeten gaan sturen als ProRail haar analyses en afweegkader 2.0 heeft afgerond.

**3. Communicatie**

Tussen ambtelijk IenW, ProRail, NS en ILT is de mogelijkheid besproken dat op korte termijn (volgende week dinsdag/woensdag) de tijdelijke maatregelen ten aanzien van de 28 NABO's worden getroffen. Daarvoor is nodig dat een afspraak wordt gemaakt met de nabestaanden, in afstemming met tijdstip verzending Kamerbrief en moeten de decentrale overheden (en eventueel burgers) worden geïnformeerd over de impact van de maatregelen t.a.v. de dienstregeling.

**To:** (10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@prorail.nl  
**Cc:** (10)(2e)@ns.nl; (10)(2e)@ns.nl; (10)(2e) - DGMo; (10)(2e)@minienw.nl  
**From:** (10)(2e) - DGMo  
**Sent:** Fri 3/5/2021 8:02:04 AM  
**Subject:** RE: Bespreken morgen  
**Received:** Fri 3/5/2021 8:02:00 AM  
[Uitgewerkte tijdslijn publicatie Hooghalen.DOCX](#)

Goedemorgen (10)(2e)

(10)(2e) is vanmiddag uit de lucht, maar ik ben beschikbaar. Vorige week heb ik een (voor de datum van 1 maart toen nog) een tijdslijn uitgewerkt, wellicht handig om die als uitgangspunt te nemen.

Webex is inmiddels richting jullie agenda.

Gr. (10)(2e)

**Van:** (10)(2e)@prorail.nl

**Verzonden:** donderdag 4 maart 2021 21:09

**Aan:** (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) - DGMo

**CC:** (10)(2e)@ns.nl

**Onderwerp:** Bespreken morgen

Ha (10)(2e) en (10)(2e),

Morgen om 1 uur hebben wij de publicatiedatum knoop én invoering eerste TSB's doorgehakt. Dit zal as dinsdag of woensdag worden. Wanneer kunnen we morgen nog even met jullie zitten om de planning helemaal strak te maken? Tussen 1 uur en half 2 of van half 2 tot 4 kan. Schieten jullie een webex in?

Groet en fijne avond,

Ook namens (10)(2e)

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e) | [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot H2.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

**ProRail**

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.  
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

**To:** (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @ns.nl;  
(10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) - ILT; (10)(2e) @ILenT.nl;  
(10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @ns.nl;  
(10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl;  
(10)(2e) - ILT; (10)(2e) @ILenT.nl; (10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @ns.nl;  
(10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl  
**Cc:** (10)(2e) - DGMO; (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) - DGMO; (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e)  
(10)(2e) - DGMO; (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) - DGMO; (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e)  
(10)(2e) - DCO; (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) - DBO; (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e)  
(10)(2e) - ILT; (10)(2e) @ilent.nl  
**From:** (10)(2e) - DGMO  
**Sent:** Fri 3/5/2021 12:59:52 PM  
**Subject:** RE: lijstje afspraken Hooghalen  
**Received:** Fri 3/5/2021 12:59:53 PM

Dank (10)(2e) e.a.,

We zouden ook nog terugkomen op een datum waarop we met de brief, rapporten en maatregelen naar buiten treden. In overleg met NS, ProRail en IenW zijn we uitgekomen op **woensdag 10 maart a.s.** Dit geeft de komende dagen de tijd om zoveel als mogelijk tot zorgvuldige afronding te komen van de impactanalyse van de 28 Nabos en de afstemming met overige vervoerders, omgeving etc te doen. Tevens kan uitgaande van deze datum ook de lijn naar de nabestaanden worden gelegd. De woordvoerders van NS, ProRail en IenW hebben lopend contact over het communicatieproces. Met hartelijke groet

(10)(2e)

**Van:** (10)(2e) @prorail.nl

**Verzonden:** vrijdag 5 maart 2021 11:46

**Aan:** (10)(2e) - DGMO; (10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) - ILT; (10)(2e) @prorail.nl;  
(10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) - ILT;  
(10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @prorail.nl

**CC:** (10)(2e) - DGMO; (10)(2e) - DGMO; (10)(2e) - DGMO; (10)(2e) - DGMO;  
(10)(2e) - DCO; (10)(2e) - DBO; (10)(2e) - ILT; (10)(2e) @prorail.nl

**Onderwerp:** RE: lijstje afspraken Hooghalen

Beste Allen,

Vanuit onze kant nog enkele aanvullingen ten aanzien van hetgeen besproken is, naast de lijst met gemaakte afspraken. Mochten er onjuistheden in staan, zaken missen of onverhoopt niet duidelijk zijn, laat dat gerust weten.

- Afwegingskader en proportionaliteit van maatregelen om het risico te mitigeren:
  - o Er is veel informatie bij ILT ontvangen en overkoepelend is er nog e.e.a aan te merken op het afwegingskader.
  - o ILT heeft geen oordeel gegeven op het afwegingskader. Wel heeft zij met behulp van de expertise van Ira Helsloot, kritische punten op het afwegingskader gegeven
  - o Het veiligheidsdossier van de 6 NABO's is niet door ILT beoordeeld maar ILT is er niet op tegen om deze Tijdelijke Snelheidsbeperking in te stellen. Als ILT er op tegen was, dan hadden zij dit namelijk kenbaar gemaakt.
  - o ProRail heeft Goudappel Coffeng ook gevraagd om afwegingskader te toetsen. De kritische punten van ILT komengrotendeels op een aantal elementen overeen met die van ILT Goudappel en Coffeng
  - o ProRail zal het afwegingskader aanscherpen en methodiek verfijnen zodat er een betere onderbouwing is wanneer een maatregel proportioneel is. Hiervoor heeft ProRail n.a.v. huidige inzichten ca 6-8 weken nodig
  - o ILT geeft aan dat zij geen beoordeling vooraf zullen doen op de aangeleverde informatie (afwegingskader ofwel individuele veiligheidsdossiers) en geeft aan dat zij de rol heeft om te reflecteren. Het is de verantwoordelijkheid van ProRail danwel NS zelf om op zorgvuldige en afgewogen wijze maatregelen te treffen om het risico te mitigeren.
  - o Het is belangrijk dat vooruitlopend op dit aangescherpte afwegingskader gestart wordt met het treffen van veiligheidsmaatregelen waar dit mogelijk is en waar de zorgvuldige impactanalyse is afgerond (zogenoemde no-regret maatregelen waarbij de impact acceptabel is), en waarbij er geen ander veiligheidsrisico geïntroduceerd wordt. Van belang is dat goed beargumenteerd kan worden welke maatregelen al wel en nog niet getroffen kunnen worden. Proportionaliteit is ook een onderdeel hiervan. ProRail zal de afweging van maatregelen volgens het ALARP principe wegen, ook op maatregelen die getroffen worden vooruitlopend op het aangescherpte afwegingskader. Als een maatregel nauwelijks impact heeft (bijvoorbeeld op de dienstregeling) en geen veiligheid-veiligheid issue is, dan is er geen belemmering om de maatregel in te voeren. Doe wat kan is het motto.
  - o De Staatssecretaris benadrukte dat het veiligheidsrisico alleen met alle betrokken partijen gemitigeerd kan worden en dat het belangrijk is dat maatregelen zorgvuldig en ook in afstemming met de regionale reizigersvervoerders getroffen worden. Bij de afweging van tijdelijke mogelijke maatregelen is het belangrijk dat er geen ander veiligheidsrisico wordt geïntroduceerd en dat hierbij proportionaliteit voor ogen gehouden wordt. De tijdelijke maatregelen moeten ook echt van tijdelijk aard zijn, waarbij er ondertussen gewerkt wordt aan een structurele oplossing.
  - o Vooruitlopend op het afwegingskader en structurele oplossing, worden in de tussentijd en zo snel als mogelijk al wel enkele tijdelijke maatregelen getroffen; het gaat hierbij om het versneld afsluiten van NABO's en het instellen van Tijdelijke snelheidsbeperkingen bij NABO's die NS en ProRail al hebben geanalyseerd en waarvan is aangetoond dat de impact van een TSB (tijdelijke snelheidsbeperking) op zowel dienstregeling als overige aspecten zeer beperkt is.;

- o Alle partijen zijn zich bewust van het veiligheidsrisico en de noodzaak om op korte termijn maatregelen te treffen waar dit mogelijk en proportioneel is.

Hartelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e) | [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot B3, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

**Van:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Verzonden:** woensdag 3 maart 2021 16:46

**Aan:** (10)(2e)@ns.nl <(10)(2e)@ns.nl>; Voppen, J. (John) <(10)(2e)@prorail.nl>; (10)(2e) - ILT  
<(10)(2e)@ilent.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@prorail.nl>; (10)(2e)@ns.nl; (10)(2e)  
<(10)(2e)@prorail.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@prorail.nl>; (10)(2e)  
<(10)(2e)@prorail.nl>; (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ilent.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@ns.nl>;  
(10)(2e) <(10)(2e)@prorail.nl>  
**CC:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e),  
(10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e)  
(10)(2e) - DCO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e)  
(10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ilent.nl>

**Onderwerp:** lijstje afspraken Hooghalen

Beste allen,

Zoals toegezegd en met dank aan (10)(2e) hierbij een lijstje met gemaakte afspraken. Laat even weten als er onjuistheden in staan, afspraken missen of zaken onverhoopt niet duidelijk zijn.

Hartelijke groet

(10)(2e)

### Afspraken n.a.v. tripartite 3 maart 2021

#### 1. Kamerbrief (incl. alle rapporten en oplegbrief)

##### ∇ Lijst impact 28 NABO's Dienstregeling NS:

- o Overzicht van de impact van de maatregelen die worden getroffen op de dienstregeling van NS. Eerder is gesproken over bijv. gevolgen voor de IC Berlijn en het overslaan van station Almelo.
- o IenW ontvangt z.s.m. wat de definitieve impact is van de tijdelijke maatregelen t.a.v. de 28 NABO's voor de dienstregeling van NS en de gevolgen voor de reiziger.

##### ∇ Boodschap in de brief

- o Toedracht van het ongeval Hooghalen,
- o ProRail en NS hebben naar aanleiding van ongeval Hooghalen een aanvullend onderzoek gedaan. Hierin is door ProRail en NS een nieuwe bevinding gedaan t.a.v. zwaar verkeer en dat op basis van analyses tijdelijke maatregelen (zowel voor weg als spoor) moeten worden getroffen ten aanzien van 137 NABO's. Dit wordt ook samen met de ILT gedaan;
- o Op basis van analyses ProRail en NS kunnen op korte termijn tijdelijke maatregelen worden getroffen voor 28 NABO's (Noot: definitieve aantal afhankelijk van de impact op de 28 NABO's);
- o Voor de andere 109 NABO's is ProRail momenteel aan het onderzoeken welke maatregelen hier moeten worden getroffen en hierover is met de regionale vervoerders, decentrale overheden en rechthebbenden contact. Voor de zomer informeert de staatssecretaris de Kamer over de voortgang hierop.

##### ∇ Rapporten incl. oplegbrief NS en ProRail worden meegezonden als bijlagen

##### ∇ Beoogde verzenddatum brief: dinsdag 9 maart of woensdag 10 maart

#### 2. Interne actie ProRail: 28 NABO's van NS

- ∇ Voor 13 NABO's wordt duidelijk wat volgende week gebeurt;
- ∇ Voor 15 NABO's is men nog afhankelijk van de dichtligtijdenberekening;
- ∇ ProRail en NS leveren deze week een tijdschema op t.a.v. de 28 NABO's wanneer de maatregelen worden getroffen en meer specifiek ten aanzien van de 15 NABO's.

#### 3. De resterende 109 NABO's

ProRail geeft deze week nog een update ten aanzien van de 109 NABO's:

- ∇ De doorlooptijd/planning van deze analyse en wanneer deze zijn afgerond in een tijdschema



- ∇ Welke maatregelen hier worden getroffen
- ∇ De lopende gesprekken met betrokken partijen

#### 4. Communicatielijnen

- ProRail, NS en IenW spreken deze week nog de communicatie lijn af en datum publicatie;
- Doel daarbij is: eerst informeren nabestaanden, OR/Personeel, betrokken regionale overheden, rechthebbenden en Kamer.

-----Oorspronkelijke afspraak-----

**Van:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Verzonden:** vrijdag 26 februari 2021 14:05

**Aan:** (10)(2e) - DGMo; (10)(2e)@ns.nl; (10)(2e)@prorail.nl; Veldhoven, S. van (Stientje) - DBO; (10)(2e) - ILT; (10)(2e) - ILT; (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) - DGMo

**Onderwerp:** Afspraak Hooghalen d.d. 3 maart 2021

**Tijd:** woensdag 3 maart 2021 13:45-14:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlijn, Bern, Rome, Stockholm, Wenen.

**Locatie:** Vergaderingsnummer (toegangscode): 181 479 5635 en Wachtwoord voor vergadering: 3YTxcMMMyZ82

Geachte genodigden,

Hierbij treft u op verzoek van de staatssecretaris, mevrouw Stientje van Veldhoven en (10)(2e) de uitnodiging voor de afspraak Hooghalen op woensdag 3 maart 2021, om 13:45 – 14:30 uur.

De deelnemers zijn:

Marjan van Rintel (NS)

John Voppen (ProRail)

Stientje van Veldhoven (IenW)

(10)(2e) (ILT)

(10)(2e) (ILT)

(10)(2e) (IenW DGMo OVS)

(10)(2e) (IenW DGMo OVS)

(10)(2e) (IenW DGMo OVS)

(10)(2e) (IenW DGMo OVS)

(10)(2e) (IenW DGMo OVS)

Uw bevestiging zien wij graag tegemoet.

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
DGB-Directie Openbaar Vervoer en Spoor,

(10)(2e)

Rijnstraat 8 | 2515 XP | Den Haag  
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

M (10)(2e)

E (10)(2e)@minienw.nl

Secretariaat: Postbus MA's OVS

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienw

Afwezig op woensdagmiddag na 12:00 uur en op de vrijdag na 16:00 uur.

**Bij een bezoek aan het ministerie van I&W is een geldig identiteitsbewijs verplicht!**

-- De volgende tekst niet verwijderen of wijzigen. --

**Wanneer het tijd is, kunt u hier deelnemen aan uw Rijksvideo Vergadering.**

Vergaderingsnummer (toegangscode): (10)(2g)

Wachtwoord voor vergadering: (10)(2g)

## Deelnemen aan vergadering

### Tik om deel te nemen vanaf een mobiel apparaat (alleen deelnemers)

+  Netherlands Toll  
+  United States Toll

### Deelnemen via telefoon

+  Netherlands Toll  
+  United States Toll

[Algemene inbelnummers](#)

### Deelnemen via een videosysteem of -toepassing

Kies  [@rijksvideo.webex.com](mailto:(10)(2g)@rijksvideo.webex.com)

U kunt ook 62.109.219.4 kiezen en uw vergaderingnummer invoeren.

### Deelnemen met Microsoft Lync of Microsoft Skype voor Bedrijven

Kies  [@lync.webex.com](mailto:(10)(2g)@lync.webex.com)

Als u een host bent, [klik dan hier](#) om hostgegevens weer te geven.

Hebt u hulp nodig? Ga naar <http://help.webex.com>

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

buiten de reikwijdte

**Van:** (10)(2e) - DCO

**Verzonden:** maandag 8 maart 2021 15:04

**Aan:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** FW: Concept gezamenlijk persbericht\_07032020\_schoon

Ha (10)(2e) en (10)(2e),

Ik hoor graag jullie gedachtes over dit concept persbericht van NS en ProRail over rapporten Hooghalen.

Ik wil deze graag bij hen laten en dat wij ons zelf focussen op de Kamerbrief, maar als er iets gekks in staat kunnen we wel vragen ze iets aan te passen.

(10)(2e)

**Van:** (10)(2e) <(10)(2e)@NS.NL>

**Verzonden:** maandag 8 maart 2021 13:32

**Aan:** (10)(2e) - DCO <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** Concept gezamenlijk persbericht\_07032020\_schoon

Hi (10)(2e),

Hierbij een concept-persbericht. Beoogd embargo zoals besproken woensdag as om 15 uur.

Is volledige gebaseerd op de gezamenlijke samenvatting.

ProRail geeft ook nog eventuele wijzigingen.

Tot zover weer!

(10)(2e)

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)



**NS | Communicatie**

Laan van Puntenburg 100

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

[Internet](#) [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#)

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

To: (10)(2e) - DGMo (10)(2e) @minienw.nl  
From: (10)(2e) @prorail.nl  
Sent: Mon 3/8/2021 10:41:22 AM  
Subject: FW: Informatie ProRail t.b.v. Tripartite 2-3-21  
Received: Mon 3/8/2021 10:41:29 AM  
[3-3-2021 Impact dienstregeling van TSB's op 21 NABO's.pdf](#)

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e) | [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot H2.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

# ProRail

**Van:** (10)(2e)

**Verzonden:** woensdag 3 maart 2021 13:08

**Aan:** (10)(2e) - DGMo'; (10)(2e); (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) - DGMo;  
(10)(2e); (10)(2e) - ILT; (10)(2e) - ILT; (10)(2e);  
(10)(2e); (10)(2e); (10)(2e)

**CC:** Rietstra, A. (Ans); Voppen, J. (John); (10)(2e)

**Onderwerp:** RE: Informatie ProRail t.b.v. Tripartite 2-3-21

Ha (10)(2e),

Zoals vanochtend beloofd hierbij nog de logistieke impact op de dienstregeling van TSB's op de 21 NABO's. In het kort is doordat we op 7 NABO's andere oplossingen hebben gevonden en geen TSB's verwachten nodig te hebben is de reizigersimpact beperkt tot het traject Apeldoorn-Bentheim, waar:

- wellicht de IC Berlijn het station Almelo moet overslaan (nog nader te duiden)
- het aftrappen/bijplaatsen op Deventer niet meer mogelijk is (met name kosten-impact voor vervoerder),
- vanaf oktober Apeldoorn Ossenveld (of een ander station) moet worden overgeslagen indien de TSB dan nog geldt,
- vanaf december de spits overstap komt te vervallen op Haarlem (vanuit Alkmaar richting Leiden) indien de TSB dan nog geldt.

Bij de overige trajecten wordt de extra reistijd van soms een enkele minuut volledig opgevangen in de rijtijdspeeling of soms halteertijdspeeling, waarbij dus geen echte reizigersimpact is.

Dit is een gezamenlijke conclusie van NS en ProRail.

Groet,

(10)(2e)

Tel: (10)(2e) | Email: (10)(2e) @ns.nl

**Van:** (10)(2e) - DGMo (10)(2e) @minienw.nl

**Verzonden:** woensdag 3 maart 2021 12:57

**Aan:** (10)(2e) (ProRail) <(10)(2e) @prorail.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>;  
(10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @ns.nl>; (10)(2e),  
(10)(2e) <(10)(2e) @NS.NL>; (10)(2e) - ILT <(10)(2e) @ILenT.nl>; (10)(2e)  
(10)(2e) - ILT <(10)(2e) @ILenT.nl>; (10)(2e) <(10)(2e) @ns.nl>;  
(10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) (ProRail) <(10)(2e) @prorail.nl>;  
(10)(2e) @prorail.nl

**CC:** (10)(2e) @prorail.nl; Voppen, J (John) (ProRail) <(10)(2e) @prorail.nl>; (10)(2e) (ProRail)  
<(10)(2e) @prorail.nl>

**Onderwerp:** RE: Informatie ProRail t.b.v. Tripartite 2-3-21

**Urgentie:** Hoog

Beste allemaal

de agenda voor tripartite. Ik heb zelf bij de onderwerpen even duiding gegeven wat toegelicht cq besproken zou moeten worden

## 1. Opening

Vierde gesprek. Vorige gesprekken op 17, 19 en 25 februari. Bedoeld om voortgang bespreken. Dit gesprek zal meer besluitvormend zijn richting volgende week om tijdelijke maatregelen te gaan treffen

## 2. Stand van Zaken

### a) Update ILT en ProRail afweegkader en de 6 nabo's (woord aan ILT/ProRail)

Naast korte toelichting ook van belang om inzicht te geven in doorlooptijd van voltooiën van afweegkader

### b) Planning 28 NABO's op NS baanvakken (toelichting door NS/ProRail)

Duiding van de maatregelen en de impact ervan mbt de 28 Nabo's. Ook ingaan op de gevolgen voor dienstregeling en de mogelijk gevoelige issues in de regio etc. Ook ingaan op de onderbouwing van de maatregelen, het goede verhaal naar buiten.

### c) Planning tijdelijke maatregelen voor resterende 109 NABO's

eerste beeld van impact bij deze Nabo's, positie van regionale vervoerders, doorlooptijd van analyse

## 3. Planning en Communicatie

wat is nodig komende dagen voor treffen van maatregelen, moment van publicatie, informeren van nabestaanden, informeren decentrale overheden/rechthebbenden etc over de impact van de maatregelen.

Groet (10)(2e)

**Van:** (10)(2e) @prorail.nl <(10)(2e)@prorail.nl>

**Verzonden:** dinsdag 2 maart 2021 22:29

**Aan:** (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e)@ns.nl; (10)(2e)@NS.NL; (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ILenT.nl>; (10)(2e) - ILT <(10)(2e)@ILenT.nl>; (10)(2e)@ns.nl; (10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@prorail.nl

**CC:** (10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@prorail.nl

**Onderwerp:** Informatie ProRail t.b.v. Tripartite 2-3-21

Beste allen,

Morgen om 13:45 uur vindt een tripartite plaats tussen NS, ProRail en het ministerie van IenW. Vanuit ProRail sturen ik jullie onderstaande update. Aan jullie het verzoek deze informatie te delen met jullie deelnemers in het tripartite morgen. Om 9:30 uur hebben we samen een voorbespreking, daarbij kunnen eventuele vragen besproken worden.

### 1. Update ILT

ILT en ProRail zijn sinds vanmiddag inhoudelijk in gesprek. ILT heeft geen oordeel geveld over de zes NABO maar zijn er niet op tegen. ILT is kritisch op het afweegkader. Deze opmerkingen zijn in lijn met de externe beoordeling van bureau Goudappel Coffeng die door ProRail zijn gevraagd voor een externe review. ILT heeft ProRail daarnaast een wetenschappelijke onderbouwde manier gestuurd om de risico's op NABO te analyseren en afwegen. Om te bepalen of een risico acceptabel is, moet een berekeningswijze en norm worden vastgelegd. Daar kan deze methode bij helpen. Op basis van deze input van ILT en Goudappel Coffeng kan ProRail scherper en beter onderbouwen wanneer een maatregel proportioneel is.

ProRail neemt deze input mee en zal dit aan het afweegkader toevoegen. Dit heeft mogelijk effect op de maatregelen zoals die nu voorzien zijn. De methodiek wordt zo verfijnder, maar om deze methodiek te verfijnen is tijd nodig.

### 2. Planning 28 NABO op NS baanvakken

Zoals donderdag besproken wordt hierbij meer informatie over de maatregelen op de 28 NABO waar NS rijdt en in eerste instantie een TSB was voorgenomen meegestuurd. In de bijlagen de uitwerking van de TSB en logistieke impact (bijlage 1 en 2).

- 6 NABO (waarvoor 4 TSB nodig zijn, 1 TSB kan meerdere NABO bestrijken) staan op de planning om als eerste in te voeren. Dit betreft drie baanvakken Heerhugowaard-Den Helder, Leiden-Woerden en Zaandam-Hoorn. 5 NABO (met 3 TSB) kunnen vanaf aanstaande maandag worden ingevoerd. 1 NABO met 1 TSB volgt enkele dagen later (Heerhugowaard-Den Helder). Om het dichtligrisico te mitigeren moet er namelijk nog bij één overweg een camera geplaatst worden. Deze 4 TSB hebben geen tot beperkte impact op de normale dienstregeling van de NS. Deze seconden zijn op te vangen in de huidige dienstregeling.
- 6 NABO worden binnen enkele weken opgeheven en in de tussentijd zijn afspraken gemaakt met de gebruikers om deze overweg niet meer te gebruiken. Hier is dus geen TSB nodig.
- 1 NABO wordt beveiligd eind dit jaar en tot de beveiliging wordt een gebruiksafpraak gemaakt om procedure bijzondere oversteek toe te passen. Hier is dus geen TSB nodig.
- 15 NABO: De dichtlijgtijdenberekening van Arcadis is nog niet geheel afgerond. Naar verwachting is dit eind volgende week gereed. De andere voorbereidingen hiervoor zijn wel getroffen. Als de dichtlijgtijdenberekening gereed is én er geen beperkingen zijn (zoals maatregelen om het dichtligrisico te mitigeren), kunnen de TSB binnen enkele dagen worden geplaatst.

### Dichtlijgtijden

De dichtlijgtijden berekening van NS en ProRail komen weliswaar grotendeels overeen, maar de externe beoordeling van Arcadis op de dichtlijgtijden duurt toch langer dan verwacht. De complexiteit van de te bouwen berekening en instellen van de softwaretool zorgt voor deze vertraging. Verwachting is dat eind volgende week de aanvullende informatie ten aanzien van de 15 NABO worden aangeleverd. Door nu deze tool te ontwikkelen wordt wel hierna meer vaart in de beoordeling van de overige overwegen/NABO verwacht.

### 3. Dashboard algemeen met laatste stavaza (02-03-21) + visualisatie (bijlage 3 en 4)

Bijgevoegd vinden jullie het dashboard met de laatste stand van zaken qua cijfers. Dit dashboard wordt iedere dag aangepast naar aanleiding van de nieuwste informatie.

### 4. Aanpak overige NABO waar TSB voorzien is

De impactanalyse op de dienstregeling van de 51\* NABO waar een TSB is voorzien is gestart. Morgen kan een update gegeven worden wat de stand van zaken is.

\*72 NABO totaal is een TSB voorgenomen (stavaza 2-3) minus 21 bovengenoemde op NS baanvakken maakt 51.

### 5. Standpunt regionale reizigersvervoerders

Vandaag, dinsdag, was er wederom een gesprek met vertegenwoordigers van de regionale reizigersvervoerders. Ook vanuit NS was een vertegenwoordiging aanwezig. Het standpunt van de regionale vervoerders is in dit overleg als volgt verwoord:

Met het recente nieuwe inzicht wordt het belang van opheffen van (uiteindelijk alle 277) NABO nog groter;

- Voor de korte termijn zijn maatregelen noodzakelijk om de veiligheid te verhogen;
- Daar waar geen maatregelen beschikbaar zijn (opheffen, beveiligen, oversteekprocedure) rest ons niets anders dan de NABO per direct af te sluiten voor langzaam en zwaar wegverkeer;
- Een tijdelijke snelheidsbeperking behoort voor de regionale reizigersvervoerders niet tot de oplossingsmogelijkheden vanwege het beperkte effect voor de veiligheid en de grote impact op de capaciteit en daarmee de treindienst;
- Regionale vervoerders maken formeel bezwaar tegen de door ProRail voorgestelde procedure om de effecten van TSB's inzichtelijk te maken en de impact daarvan te beoordelen op proportionaliteit. Ze willen dat de optie 'TSB' in deze discussie in z'n geheel van tafel gaat.

Hartelijke groet,

(10)(2e) | (10)(2e)

(10)(2e) | (10)(2e) | [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot B3, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

---

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

---

Deze e-mail, inclusief eventuele bijlagen, is uitsluitend bestemd voor (gebruik door) de geadresseerde. De e-mail kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van (de inhoud van) deze e-mail (en eventuele bijlagen) aan derden is uitdrukkelijk niet toegestaan. Indien u niet de bedoelde geadresseerde bent, wordt u vriendelijk verzocht degene die de e-mail verzond hiervan direct op de hoogte te brengen en de e-mail (en eventuele bijlagen) te vernietigen.

[Informatie vennootschap](#)

# Impactbepaling dienstregeling NABO's

Op basis van huidige informatie waarbij we uitgaan dat voor 7 NABO's op korte termijn maatregelen mogelijk zijn en er GEEN TSB komt

3 maart 2021



Traject	#NABO's #Clusters	Drgl aanpassing	Keuze SD / Bdu juni	Rationale
1) Meppel – Groningen	2 (1)	Op te vangen in speling. Geen impact	Niet	Definitieve sluiting voor zwaar verkeer binnen 3 mnd (of voor aanvang TSB)
2) Deventer – Zwolle	6 (1)	1 min alleen voor IC richting ZI (geen verbroken overstap)	SD + Bdu juni	Definitieve sluiting voor zwaar verkeer binnen 3 mnd (of voor aanvang TSB)
3) Apeldoorn - Bentheim	3 (2)	Apeldoorn-Bentheim (#15, #16, #18, #19, #67): <ul style="list-style-type: none"> <li>Inzet SNG in sprinter Apeldoorn-Enschede t/m sept in drgl aanpassen. Daarna station overslaan</li> <li>IC Berlijn station Almelo overslaan (Ntb)</li> <li>Niet Aftrappen/bijplaatsen op Deventer (minutenaanpassing in IC's)</li> </ul>	SD SD Bdu juni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Snelle oplossing voor NABO + SNG rijdt daar al</li> <li>Beperkte impact drgl aanpassing. Gaat wel lang nodig</li> <li>Grote impact op plan. Wel lang nodig</li> </ul>
4) Arnhem – Zutphen	1 (1)	Op te vangen in speling. Geen impact	Niet	Afspraken boer zorgen voor mitigatie risico.
5) Schagen – Den Helder	1	Op te vangen in speling. Geen impact.	Niet	
6) Alkmaar – Uitgeest	1	Op te vangen in speling. Geen impact.	Niet	
7) Hoorn – Zaandam	3 (1)	1 min v.v. voor SPR en IC.	Bdu juni	Niet opgelost voor juni.
8) Haarlem - Leiden	1	1 minuut extra reistijd in beide richtingen. In 2022 vervalt spits overstap	Bdu juni	Niet opgelost voor juni.
9) Woerden – Bodegraven.	3 (2)	Op te vangen in speling. Geen impact.	Niet	
10) Moerdijk - Zevenbergen	1	Op te vangen in speling. Geen impact.	Niet	



NS Factsheetno.	Baanvak	Geocode	NS Factsheetno.	Baanvak	Geocode
<u>1</u>	<del>Meppel-Groningen</del>	<del>012 / 005.197</del>	<u>18</u>	<del>Almelo-Hengelo</del>	<del>025 / 005.711</del>
<u>2</u>	Meppel-Groningen	012 / 016.171	<u>19</u>	<del>Almelo-Hengelo</del>	<del>025 / 006.086</del>
<u>3</u>	Meppel-Groningen	012 / 016.442	<u>67</u>	<del>Hengelo-Bentheim</del>	<del>026 / 028.769</del>
<u>49</u>	Deventer-Zwolle	018 / 051.610	<u>24</u>	Arnhem-Zutphen	033 / 017.355
<u>14</u>	Deventer-Zwolle	018 / 051.890	<u>30</u>	<del>Arnhem-Zutphen</del>	<del>034 / 010.925</del>
<u>50</u>	Deventer-Zwolle	018 / 054.337	<u>83</u>	Schagen-Den Helder	073 / 017.982
<u>52</u>	Deventer-Zwolle	018 / 054.813	<u>38</u>	Alkmaar-Uitgeest	075 / 057.060
<u>53</u>	Deventer-Zwolle	018 / 057.190	<u>39</u>	Hoorn-Zaandam	079 / 023.882
<u>54</u>	Deventer-Zwolle	018 / 057.339	<u>40</u>	Hoorn-Zaandam	079 / 024.080
<u>56</u>	<del>Deventer-Zwolle</del>	<del>018 / 062.113</del>	<u>41</u>	Hoorn-Zaandam	079 / 024.270
<u>15</u>	<del>Apeldoorn-Deventer</del>	<del>023 / 006.470</del>	<u>43</u>	Haarlem-Leiden	085 / 031.228
<u>62</u>	Apeldoorn-Deventer	023 / 007.046	<u>101</u>	Woerden-Bodegraven	102 / 004.122
<u>63</u>	Apeldoorn-Deventer	023 / 007.432	<u>104</u>	Woerden-Bodegraven	102 / 007.118
<u>16</u>	Deventer-Almelo	024 / 010.159	ProRail	Woerden-Bodegraven	102 / 007.213
			<u>48</u>	Moerdijk-Zevenbergen	120 / 005.423

**Tekst** = Uit lijst NS verwijderd i.v.m. door ProRail aangegeven alternatieve maatregel. (Geen TSB door versnelde NABO sluiting of toepassen beveiliging)

To: (10)(2e) - DGMo(10)(2e)@minienw.nl  
From: (10)(2e) - DGMo  
Sent: Mon 3/8/2021 9:50:01 PM  
Subject: FW: Concept Kamerbrief Hooghalen  
Received: Mon 3/8/2021 9:50:02 PM

- Wat staan we met Hooghalen?

o 28 NABO's een TSB

⌘ 6 nabo's worden niet meer gebruikt en 1 nabo bijzonder oversteek

⌘ Blijven 21 nabo's over met TSB

∨ Op korte termijn 4 NABO's maatregelen met TSB

∨ Bij 17 NABO komende twee weken meer duidelijkheid of ook hier TSB kan worden ingesteld; afhankelijk van dichtligtijdenberekening

∨

⌘ Bij 20 nabo's geen gevolgen voor reiziger want kan in drl worden opgevangen

⌘ Echter 1 uitzondering: IC Berlijn.

o Eerst een onderscheid gemaakt tussen 13 en 15 NABO's

o Nu komt PR met 11 NABO's op korte termijn en 17 NABO's binnen twee weken.

Kamerbrief: zorgwekkend in 1 keer gesproken werd over 28 of dat in zijn geheel in 1 keer wordt besloten. DEZE WEEK TIENTAL NABOS WORDEN MAATREGELEN GETROFFEN; ONDERTUSSEN WORDT GEWERKT AAN DEF AFWEEGKADER. DAARBIJ HEB IK NS EN PR GEVRAAGD STEEDS NAAR PROPPORIOTNELE MAATREGEL TE KIJKEN VOOR DE REIZIGER. ALLE OPERATIONELE ONDERBOUWING IS VOOR PR EN NS. TIENTAL NABOS WORDEN MAATREGELEN GETROFFEN. KOMENDE WEKEN WORDT VOOR MEER NABO'S ANALYSES UITGEVOERD. NS EN PR STUREN DAARBIJ OP PROPORTIONALITEIT EN DAT ILT HIERBIJ BETROKKEN IS GEWEEST EN HEEFT OP VOORHAND GEEN OM BIJ HET TIJDELIJK AFWEEGKADER VAN PR EN NS AF TE WIJZEN. ILT HEEFT GEEN AANLEIDING; PR HEEFT HAAR TIJDELIJK AFWEEGKADER CF WETTELIJK VOORSCHRIFT

Van: (10)(2e)@prorail.nl

Verzonden: maandag 8 maart 2021 13:17

Aan: (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) - DGMo

CC: (10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@ns.nl

Onderwerp: RE: Concept Kamerbrief Hooghalen

Ha(10)(2e)

Zoals op de app besproken. Ik bel je over enkele minuten.

Waar komen we vandaan?

Van de 137 NABO was er voor 28 NABO van NS een TSB voorgenomen. Door snel handelen van onze collega's in de regio is dit aantal aangepast naar 21 voorgenomen TSB. Zes overwogen worden afgesloten op zeer korte termijn en er zijn afspraken gemaakt om die in de tussentijd niet meer te gebruiken. Bij één overweg (die eind dit jaar gesloten wordt) is in gesprek een procedure bijzondere oversteek afgesproken en ook hier dus geen TSB meer nodig. Hierdoor blijven er nog 21 NABO over waar een TSB als mitigerende maatregel op tafel ligt.

Wat gaat er komende twee weken gebeuren?

Aanstaande donderdag nacht wordt bij 4 NABO het risico gemitigeerd door middel van 2 TSB (een TSB kan meerdere NABO afdekken). Bij de overige 17 NABO is het streven om dit risico de komende twee weken indien mogelijk (en alleen dan als impact analyse uitwijst dat er en er geen andere veiligheidsrisico's geïntroduceerd worden) te mitigeren door middel van de TSB. De planning over de komende twee weken wanneer waar een TSB is een dezer dagen bekend. De impact van al deze 21 NABO met TSB op de dienstregeling kan worden opgevangen in de rijtijd/halteertijd-speling met één uitzondering. Dus geen gemiste overstappen of erger, en daarmee geen wezenlijke impact voor de reiziger.

De uitzondering is de IC Berlijn, waar de impact van de TSB's te groot is om volledig op te kunnen vangen met de bestaande speling. Met de huidige kennis is de voor de reiziger minst impactvolle manier om dit op te vangen door de IC Berlijn in 1 richting de halte Almelo te laten overslaan. Dit is met de kennis van nu, hier wordt nu nog naar gekeken of dit toch echt niet te voorkomen is. Voordat deze TSB met deze impact wordt doorgevoerd wordt door onze regiodirectie Almelo geïnformeerd.

**Let op: voor een aantal van deze 17 NABO/TSB lopen de veiligheidschecks dus nog op bv. infra of dichtligtijden. Als deze negatief uitvallen bij een NABO wordt deze NABO/TSB niet binnen twee weken doorgevoerd.**

Voor de andere 109 NABO's wordt door ProRail momenteel, in overleg met reizigersvervoerders en decentrale overheden, geïnventariseerd welke tijdelijke maatregelen hier op korte termijn kunnen worden doorgevoerd. Met onder andere het nieuwe afwegingskader van de risico-analyse kunnen we over zes weken perspectief geven. Waarbij het streven is om maatregelen zo snel als mogelijk te treffen.

Groet ook namens(10)(2e)

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

| [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot H2.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

**ProRail**

---

**Van:** (10)(2e)

**Verzonden:** maandag 8 maart 2021 12:12

**Aan:** (10)(2e) - DGMo' <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo' <(10)(2e)@minienw.nl>

**CC:** (10)(2e) <(10)(2e)@prorail.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@ns.nl>

**Onderwerp:** RE: Concept Kamerbrief Hooghalen

Herstel op onderstaande mail: streven is om binnen twee weken de overige 17 NABO/TSB te hebben geïmplementeerd (behalve voor degene die door veiligheidschecks negatief uitvallen).

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

| [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot H2.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

**ProRail**

---

**Van:** (10)(2e)

**Verzonden:** maandag 8 maart 2021 11:46

**Aan:** (10)(2e) - DGMo' <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo' <(10)(2e)@minienw.nl>

**CC:** (10)(2e) <(10)(2e)@prorail.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@ns.nl>

**Onderwerp:** FW: Concept Kamerbrief Hooghalen

Ha(10)(2e)

Als antwoord op je vragen is onderstaande mail nog actueel.

De planning van de invoering van de TSB op de '28 van NS', dus 21 NABO kunnen we binnen twee weken geven, naast de twee TSB/vier NABO die as donderdag genomen worden.

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

| [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot H2.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

**ProRail**

---

**Van:** (10)(2e)

**Verzonden:** vrijdag 5 maart 2021 13:02

**Aan:** (10)(2e) - DGMo' <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e)@ns.nl

**CC:** (10)(2e) - DGMo' <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@prorail.nl>

**Onderwerp:** RE: Concept Kamerbrief Hooghalen

Ha (10)(2e) en (10)(2e),

Als antwoord op je vragen:

1. De impact van de voorgenomen maatregelen op de 28 NABO's (6x afsluiting, 1x procedure bijzonder oversteek, 21x TSB) op de dienstregeling kan worden opgevangen in de rijtijd/halteertijd-spelings. Dus geen gemiste overstappen of erger, en daarmee geen wezenlijke impact voor de reiziger. De uitzondering is de IC Berlijn, waar de impact van de TSB's te groot is om volledig op te kunnen vangen met de bestaande speling. Met de huidige kennis is de voor de reiziger minst impactvolle manier om dit op te vangen door de IC Berlijn in 1 richting de halte Almelo te laten overslaan. ProRail en NS zijn hiernaar aan het kijken om dit zo snel mogelijk op te heffen, komende week worden de veiligheidsaspecten van de voorgenomen maatregelen nog doorgelicht.
2. Voor de andere 109 NABO's wordt door ProRail momenteel, in overleg met reizigersvervoerders en decentrale overheden, geïnventariseerd welke tijdelijke maatregelen hier op korte termijn kunnen worden doorgevoerd. Met onder andere het nieuwe afwegingskader kunnen we over zes weken perspectief geven. Waarbij het streven is om maatregelen zo snel als mogelijk te treffen.

Zojuist hebben NS en ProRail besloten om aanstaande donderdagochtend om 5:00 uur de eerste maatregelen te effectueren en te starten met 2 TSB op 4 NABO. Zoals bekend vindt de laatste veiligheidscheck nog plaats op de overige NABO op NS baanvakken, deze veiligheidscheck is eind volgende week gereed en bepaalt de volgende stappen van de invoering van maatregelen.

Dat betekent dat we aanstaande woensdag 10 maart naar buiten gaan met de communicatie. Dus woensdag ook de stukken naar de Kamer. Wordvoering heeft contact met (10)(2e). (10)(2e) is ook in contact met (10)(2e) hierover.

We spreken elkaar zometeen!

Groet ook namens (10)(2e)

(10)(2e)

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

| [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot H2.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

# ProRail

**Van:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Verzonden:** vrijdag 5 maart 2021 09:20

**Aan:** (10)(2e) <(10)(2e)@prorail.nl>; (10)(2e)@ns.nl

**CC:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) <(10)(2e)@prorail.nl>

**Onderwerp:** RE: Concept Kamerbrief Hooghalen

Hoi (10)(2e)

Dankje. Gehele brief kunnen we denk ik begin volgende week ergens delen. Zoals gezegd heb ik voornamelijk de feitelijke punten overgenomen.

**Checkvragen:**

1. Is de def impact analyse van PR voor DRL NS afgerond?
2. Hoe staat het met het tijdschema voor de 109 NABO's?

Reden dat ik dit vraag is dat we naar mijn bescheiden mening niet kunnen overgaan tot het inzetten van maatregelen als er geen handelingsperspectief wordt geboden door ProRail t.a.v. de 109 NABO's en er moet duidelijkheid zijn over de impact van drl op NS: begrepen dat bijv. IC Berlijn nog speelt m.b.t. Station Almelo. Dit is namelijk voor belang voor de Kamerbrief en heeft de staatssecretaris ook helder aangegeven (en is ook een afspraak gemaakt) tijdens het laatste tripartite.

Uiterlijk vandaag hierover uitsluitsel als dat kan. Excuses op voorhand als dit wat direct overkomt maar dit moet gewoon duidelijk zijn tussen ProRail, NS en IenW. Blijft nu teveel in het midden hangen namelijk.

Grt,

(10)(2e)

**Van:** (10)(2e)@prorail.nl <(10)(2e)@prorail.nl>

**Verzonden:** donderdag 4 maart 2021 20:42

**Aan:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e)@ns.nl

**CC:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e)@prorail.nl

**Onderwerp:** RE: Concept Kamerbrief Hooghalen

Beste (10)(2e)

Bijgevoegd de eerste opmerkingen van (10)(2e) en mij. Eventueel volgt er nog een aanvulling voor 12 uur morgen.

Wat zijn benieuwd naar je reactie en ontvangen graag de gehele brief.

Groet ook namens (10)(2e)  
Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

| [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot H2.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

**ProRail**

---

**Van:** (10)(2e)

**Verzonden:** donderdag 4 maart 2021 17:25

**Aan:** (10)(2e) - DGMo' <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e)@ns.nl

**CC:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** RE: Concept Kamerbrief Hooghalen

Ha (10)(2e)

Dank voor het delen, (10)(2e) en ik gaan er naar kijken. Ik vind het wel van belang om echt transparant te zijn met elkaar. Kan je de hele brief delen of aangeven wanneer je die deelt?

Met vriendelijke groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e)

| [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot H2.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

**ProRail**

---

**Van:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Verzonden:** donderdag 4 maart 2021 16:23

**Aan:** (10)(2e) <(10)(2e)@prorail.nl>; (10)(2e)@ns.nl

**CC:** (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

**Onderwerp:** Concept Kamerbrief Hooghalen

Beste (10)(2e) (10)(2e)

Bijgaand een conceptversie van de Kamerbrief. Niet helemaal maar vooral hetgeen wat voor jullie van belang is heb ik opgenomen in bijgevoegd in dit document. Is ca. 80% van de brief.

Graag uiterlijk morgenochtend 12 uur een feitelijke check en dan kunnen we maandag weer verder de draad oppakken met deze brief. Bel me als er vragen zijn.

Grt,

(10)(2e)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

## Vragen staatssecretaris n.a.v. beslisnota Kamerbrief Onderzoeksresultaten Hooghalen

### Vraag 1. Welke mogelijkheden zouden wij juridisch hebben om zwaar verkeer te verbieden om gebruik te maken van NABO's?

#### Antwoord (input HBJZ)

Een spoorwegovergang maakt deel uit van de infrastructuur (bijlage 1 van de sera-richtlijn 2012/34 EU). Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de spoorweg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de spoorweg wordt gehinderd of kan worden gehinderd (art. 3 Spoorwegwet). Voor de weg staat een vergelijkbare verplichting in art. 5 van de Wegenverkeerswet 1994, met de toevoeging dat een weggebruiker direct moet kunnen doorgaan als hij een overweg opgaat en de overweg geheel moet kunnen vrijmaken als er een spoorvoertuig aankomt (art. 15a Reglement verkeersregels en verkeerstekens).

Zwaar verkeer op een onbewaakte overweg heeft als risico dat het in botsing komt met een trein, maar het veroorzaakt op zich geen gevaar zolang er geen trein in de buurt is. Pas als er wel een trein in de buurt is, is dat gevaar er wel. Het gevaar kan worden afgewend door de bestuurder te verplichten om altijd om te rijden waar de overkant ook via een andere route kan worden bereikt (verbodsbord bij overweg). De verplichting wordt opgelegd door de wegbeheerder –doorgaans de gemeente- die dit verbod gedegen moet motiveren. Maar ontbreekt een andere route, of moet de boer zijn land kunnen bereiken, dan is het afsluiten van de overweg voor het zwaar verkeer buitenproportioneel. De vraag is of de verplichting om vooraf te bellen met de verkeersleiding, wel in verhouding staat tot het eventuele gevaar. Een vrachtauto die op een smalle weg stilstaat in afwachting van toestemming van de verkeersleiding, kan immers andere weggebruikers op een smalle weg hinderen. Daarnaast is het een niet eerder vertoonde verkeersregel die bovendien omslachtig is voor de bestuurder van het zware verkeer.

Wel is denkbaar dat de wegbeheerder bij de borden waarbij wordt aangegeven dat er een onbewaakte overweg is, een extra schriftelijke waarschuwing komt te staan voor zwaar verkeer. <Beleid: in een aantal gevallen is dit ook al zo> Misschien kan ook de transportsector worden gevraagd aandacht te besteden aan de gevaren van onbewaakte overwegen. <Beleid: n.a.v. ongeval Dalfsen is dit door ProRail ook gedaan> De regelgeving bevat dus open normen die op een proportionele manier, in overweg met de wegbeheerder, ProRail en eventueel de transportsector moeten worden ingevuld. De directe mogelijkheden vanuit IenW zijn hierin beperkt, de rol van wegbeheerder is doorgaans bij het lokaal bestuur

### Vraag 2. We gaan niets doen voordat de ILT haar toetsing heeft gedaan. Graag een update over waar ILT staat en hoe ze er voorlopig over denken.

#### Antwoord (input ILT)

Wettelijk gezien is goedkeuring vooraf door ILT op te nemen maatregelen door ProRail of NS niet vereist. De verantwoordelijkheid om te acteren ligt bij de sector. Er is in deze casus afgesproken dat ILT wel vooraf meekijkt met de beoordeling van de risico's, de keuze van de mogelijke maatregelen en de (eventuele) beoordeling van de secundaire risico's die (kunnen) voortkomen uit de gekozen oplossingen.

Zonder de verantwoordelijkheid voor de risicobeoordeling van ProRail over te willen nemen, heeft de ILT dinsdag bij ProRail aangegeven welke informatie de ILT tenminste nodig heeft. Het classificatiedossier op risico van nagenoeg alle NABO's hebben we gezien, met als maatregel tientallen TSB's (ongeveer 75). We hebben ook begrepen dat ProRail nog een second opinion laat uitvoeren door een onafhankelijk bureau op de uitgangspunten van het afwegingskader dat ten grondslag ligt aan het risicodossier en daarmee aan de maatregelen.

Wat de ILT nog nodig heeft is allereerst het veiligheidsdossier. De ILT heeft een concept ontvangen donderdagochtend (25 februari), maar dat is nog niet voldragen (vooral proces, weinig inhoud). Daarnaast heeft de ILT nog niet de dossiers van de 6 NABO's die als pilot zouden dienen. Daar is dan ook nog geen toets op mogelijk. Gezien de omvang van de maatregelen en de onduidelijkheden over de impact op o.a. het systeem en de dienstregeling en onzekerheid over de instemming van de regionale vervoerders heeft de ILT zorgen over of het implementeren van dit pakket aan maatregelen veilig uitvoerbaar is op 1 maart. Donderdagochtend (25 februari) vindt

nog verder overleg plaats tussen ILT en ProRail om de informatiebehoefte van ILT scherp te stellen bij ProRail.

**Vraag 3. Hoe ver zijn we daarmee <impact TSB's>? Wat hebben we inmiddels daarover in beeld? Belangrijk om te weten hoe kansrijk dat is.**

Antwoord:

De impact van de TSB op dichtligtijden, infra, dienstregeling etc. wordt nu door ProRail gemaakt. Voor 75 NABO's wordt door ProRail een TSB voorgesteld, maar het kan dus zijn dat bijvoorbeeld één TSB twee NABO's afdekt (als die bij dicht elkaar liggen). 75 NABO's risico mitigeren is volgens ProRail niet per se gelijk aan 75 losse TSB.

**Vraag 4. Zou tijdelijk extra bemanning op de post een optie zijn i.p.v. een TSB? Is dit overwogen? Wat zijn de argumenten om dit wel/niet direct te doen dan wel op korte termijn?**

Antwoord:

ProRail kan gebruik maken van de Procedure Bijzondere Oversteek. De Procedure bijzondere oversteek is een maatregel die uitvoerbaar is als zwaar verkeer 1x per week of minder dan 1x per week oversteekt op een NABO. ProRail stelt nu voor om deze procedure in te stellen bij ca. 25 NABO's. Dit wordt ook meegenomen in de impactanalyse die ProRail momenteel uitvoert. Volgens ProRail is deze procedure bij een te hoge frequentie van wegverkeer niet maakbaar. Dit vergt volgens ProRail namelijk extra handelingen van de treindienstleider. Volgens ProRail is het extra mensen inzetten geen oplossing hiervoor. Hiervoor moet bij de Verkeerdienstleiding eerst een proces worden ingeregeld die aangepast is op de bijbehorende veiligheidsoverwegingen. Hiervoor is volgens ProRail tijd (meer dan een aantal dagen) nodig.

**Vraag 5. Ik wacht ook nog op een duidelijke breakdown van de NABO's en het risicoafweegkader en de alternatieve maatregelen.**

ProRail heeft recent (24 februari) de breakdown aangeleverd. Deze is gevoegd aan de voorbereiding van het overleg 25 februari. ProRail heeft aangegeven het risicoafweegkader donderdagochtend (25 februari) te gaan delen, tot op heden (11:25) is dat nog niet gebeurd (ondanks reclamaties).



Staatssecretaris

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Veiligheid en Goederen

**Contactpersoon**

(10)(2e)

M (10)(2e)

(10)(2e)@minienw.nl

# beslisnota

Aangepaste Kamerbrief Hooghalen n.a.v. overleg 8  
maart 21u30

**Datum**

9 maart 2021

**Kenmerk**

IENW/BSK-2021/66401

## Inleiding

Naar aanleiding van het overleg maandagavond 8 maart is, zoals met u en directeur-generaal DgMo en directeur OVS besproken, de Kamerbrief aangescherpt. Bijgevoegd vindt u een nieuwe versie van deze Kamerbrief.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om in te stemmen met de aangepaste Kamerbrief naar aanleiding van het overleg op maandagavond 8 maart jl.

## Beslistermijn

Uiterlijk dinsdag 9 maart met het oog op verzending woensdag 10 maart.

## Argumentatie

Naar aanleiding van het overleg is de Kamerbrief aangescherpt. De rol van ProRail en NS zijn wat duidelijker beschreven en de voorlopige maatregelen zijn op een andere manier geduid.

(10)(2e)



To: (10)(2e) - DGMo[(10)(2e)@minienw.nl]; (10)(2e) - DCO[(10)(2e)@minienw.nl]  
Cc: (10)(2e) - DBO[(10)(2e)@minienw.nl]; (10)(2e) -  
DCO[(10)(2e)@minienw.nl]; (10)(2e) - DBO[(10)(2e)@minienw.nl]; (10)(2e) -  
DGMo[(10)(2e)@minienw.nl]  
From: (10)(2e) - DBO  
Sent: Tue 3/9/2021 8:54:56 AM  
Subject: RE: Communicatie Hooghalen  
Received: Tue 3/9/2021 8:54:57 AM  
[Communicatie rapport Hooghalen OPM JW.docx](#)

Hoi,  
Zie bijgevoegd document met mijn verdere opmerkingen,  
Hartelijke groeten,

(10)(2e)  
Van: (10)(2e) - DBO

Verzonden: dinsdag 9 maart 2021 08:24

Aan: (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) - DCO  
CC: (10)(2e) - DCO; (10)(2e) - BSK; (10)(2e) - DBO; (10)(2e) - DGMo  
Onderwerp: RE: Communicatie Hooghalen

Hoi allen,  
Ik zou de kernboodschap iets uitbreiden, zie onderstreepte tekst. Ik kijk zo naar de rest maar voor wat betreft de diepere inhoudelijke Q&A vooral aan de collega's met meer inhoudelijke achtergrond!  
Hartelijke groeten,

(10)(2e)

(11)(1)

Van: (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 9 maart 2021 08:21

Aan: (10)(2e) - DCO <(10)(2e)@minienw.nl>  
CC: (10)(2e) - DCO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - BSK  
<(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: RE: Communicatie Hooghalen

(10)(2e),  
Zie bijgaand een aantal opmerkingen.  
Groeten,  
(10)(2e).

Van: (10)(2e) - DCO <(10)(2e)@minienw.nl>

Verzonden: maandag 8 maart 2021 22:51

Aan: (10)(2e) - DCO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - BSK  
<(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DBO <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e)@minienw.nl>

Onderwerp: Communicatie Hooghalen

Allen,  
Hierbij een eerste opzet voor de communicatie rondom de Kamerbrief Hooghalen.  
Bijgaand de kernboodschap, Q&A's, relevante linkjes naar eerdere stukken en het concept persbericht van NS en ProRail.  
Graag jullie op- en aanmerkingen.

(10)(2e)

**To:** (10)(2e) - DGMo(10)(2e)@minienw.nl; (10)(2e) - DGMo(10)(2e)@minienw.nl  
**Cc:** (10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e) - DGMo(10)(2e)@minienw.nl;  
(10)(2e)@ns.nl; (10)(2e)@ns.nl; (10)(2e)@prorail.nl; (10)(2e)@prorail.nl  
**From:** (10)(2e)@prorail.nl  
**Sent:** Tue 3/9/2021 1:56:29 PM  
**Subject:** Definitieve oplegbrief, gezamenlijke samenvatting en rapport ProRail  
**Received:** Tue 3/9/2021 1:56:41 PM  
[10053 NS Hooghalen onderzoek samenvatting - A4 Staand v8.pdf](#)  
[Eindrapport aanrijding landbouwvoertuig Hooghalen.pdf](#)  
[10053 NS Hooghalen brief v3.pdf](#)

Beste (10)(2e) en (10)(2e),

Bij deze stuur ik jullie de definitieve oplegbrief, gezamenlijke samenvatting van beide rapporten en het eindrapport van ProRail. De gezamenlijke samenvatting en het ProRail rapport publiceren we morgen (woensdag) ook om 15:00 uur op onze eigen website. NS doet dit ook voor haar documenten. Dit zijn dus ook de documenten die jullie kunnen meesturen aan de Tweede Kamer morgen. (10)(2e) stuurt nog het NS rapport na. Wij zijn daarnaast benieuwd naar de conceptKamerbrief. Wanneer kunnen we deze verwachten om nog de feitelijke check te doen?

Hartelijke groet,

Ook namens (10)(2e)

(10)(2e)

(10)(2e) | [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot H2.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

**ProRail**

---

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.  
[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

To: (10)(2e) - DGMof (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) - DGMof (10)(2e) @minienw.nl  
Cc: (10)(2e) - DGMof (10)(2e) @minienw.nl; (10)(2e) - DGMof (10)(2e) @minienw.nl;  
(10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @ns.nl; (10)(2e) @ns.nl;  
(10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl; (10)(2e) @prorail.nl  
From: (10)(2e) @prorail.nl  
Sent: Wed 3/10/2021 9:45:11 AM  
Subject: RE: Brief Hooghalen  
Received: Wed 3/10/2021 9:45:18 AM  
[02 Kamerbrief Hooghalen 0915 opm PR.docx](#)

Beste (10)(2e) en (10)(2e)

De brief ziet er goed uit. Bijgevoegd in opmerkingen en in track changes nog enkele aanvullingen/opmerkingen vanuit onze kant. Zoals gezegd publiceren NS/ProRail om 15:00 uur de onderzoeken en bijbehorend nieuwsbericht op hun eigen sites. De Kamerbrief en de stukken kunnen dus net daarvoor (14:50-15:00 uur) naar de Kamer.

Groet en succes met de laatste loodjes!

Ook namens Ans

(10)(2e) | (10)(2e)

(10)(2e) | [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

De Inktpot H2.10, Moreelsepark 3, 3511 EP Utrecht | Postbus 2038, 3500 GA Utrecht

**ProRail**

Van: (10)(2e) - DGMo

Verzonden: dinsdag 9 maart 2021 22:35

Aan: (10)(2e); (10)(2e) @ns.nl

CC: (10)(2e) - DGMo; (10)(2e) - DGMo

Onderwerp: FW: Brief Hooghalen

Heren  
Zie onderstaand  
Hartelijke groet

(10)(2e)

Van: (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>

Verzonden: dinsdag 9 maart 2021 22:31

Aan: (10)(2e) @prorail.nl <(10)(2e) @prorail.nl>; (10)(2e) J <(10)(2e) @ns.nl>

CC: (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>; (10)(2e) - DGMo <(10)(2e) @minienw.nl>

Onderwerp: Brief Hooghalen

Beste Ans (10)(2e)

Bijgaand een concept-brief om de onderzoeksrapporten over Hooghalen en het parallelonderzoek aan de TK aan te bieden. Graag jullie inhoudelijk check op de brief. SVP reactie morgenochtend uiterlijk om 10.00 (met excuus voor de korte doorlooptijd). Graag reactie naar mij ((10)(2e)s vanwege verhuizing een paar dagen met verlof).

Groet,

(10)(2e)

(10)(2e)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag

(10)(2e)

(10)(2e) @minienw.nl

(10)(2e)

(10)(2e)

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete

the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

Lees [hier](#) de volledige tekst van de e-mail disclaimer.

[Here](#) you can read the full e-mail disclaimer.

[13:16, 05-03-2021] (10)(2e) : Hoi (10)(2e) ik krijg door dat streefdatum om Kamer te informeren over Hooghalen aanstaande woensdag is. Is dit bij jullie ook bekend en haalbaar?  
Groet, (10)(2e)

[13:18, 05-03-2021] (10)(2e) Daar gaan we kennelijk naartoe werken. We zijn in voorbereiding!

[13:22, 05-03-2021] (10)(2e) Hi (10)(2e), daar werken we naartoe. Woensdag comm moment en dus Kamerbrief

[13:23, 05-03-2021] (10)(2e) Wil je colleg woordvoerder (10)(2e) ook toevoegen?

[13:23, 05-03-2021] (10)(2e)

[13:24, 05-03-2021] (10)(2e) : Zullen we maandag kijken wat we al met elkaar kunnen delen qua concept persberichten en woordvoeringslijnen?

[13:25, 05-03-2021] (10)(2e)

[13:25, 05-03-2021] (10)(2e) idem (10)(2e) prorail)

[13:26, 05-03-2021] (10)(2e) : Eén persbericht hopelijk

[13:28, 05-03-2021] (10)(2e) : (10)(2e) is de (10)(2e) van I en W. Voor de nieuw toegevoegde mensen in deze groep: planning is nu om woensdag naar buiten te gaan met rapporten en kamerbrief over Hooghalen

[13:28, 05-03-2021] (10)(2e) Yep!

[17:40, 09-03-2021] (10)(2e) : @NS/ProRail hebben jullie misschien al een nieuwe versie van het concept persbericht dat jullie met mij kunnen delen?