



## **Plan van aanpak beleidsagenda spoorveiligheid**

Jantine Koebrugge

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Versie 5 juli 2019

CONCEPT



## Inhoud

Aanleiding.....	3
Doel project .....	3
Doel.....	3
Randvoorwaarden en uitgangspunten.....	3
Aanpak project .....	3
Scope.....	3
Proces.....	3
Planning .....	4
Betrokken partijen en governance.....	5
Stakeholdermanagement en raakvlakken andere dossiers .....	5
Risico's .....	6

CONCEPT



## Aanleiding

Het huidige wettelijk kader voor spoorveiligheid is opgenomen in de Nederlandse Spoorwegwet. Hierin is de Europese Spoorveiligheidsrichtlijn<sup>1</sup> geïmplementeerd. Daarnaast bestaan er een aantal rechtsreeks van toepassing zijnde Europese verordeningen, zoals de *Common Safety Methods*<sup>2</sup>. De invulling van het beleid wordt op dit moment vormgegeven door de Derde Kadernota Spoorveiligheid 2010-2020 en de Beleidsimpuls 2016-2020. Beiden lopen in 2020 af en daarom wordt voor de periode 2020-2025 een nieuwe beleidskader opgesteld.

## Doel project

### Doel

Het doel van dit project is om vóór 2020 met een geactualiseerde uitvoeringsagenda te komen, waarin de Beleidsimpuls en Kadernota vervangen worden (en samenkomen).

### Randvoorwaarden en uitgangspunten

- Eén document waarin het beleid omtrent spoorveiligheid wordt weergegeven.
- (Juridische) begrippen worden in lijn gebracht met relevante wetteksten en MvT Spoorwet.
- Breed gedragen: de beleidsagenda wordt samen met de sector vormgegeven.
- Tijdsperiode is 2020-2025, met monitoring via DOSV.
- De cyclus van het toezicht op spoorveiligheid is instrument voor bijsturing (jaarverslag ILT).
- Dynamisch document: een sturingscyclus die het mogelijk maakt om jaarlijks prioriteiten bij te stellen en/of te vernieuwen.

## Aanpak project

### Scope

De beleidsagenda spoorveiligheid heeft betrekking op het veiligheidsbeleid van IenW op het spoor. Dit is ook wel aan te duiden als de klassieke spoorveiligheid ( "safety"), beveiliging ("security") en sociale veiligheid.

### Proces

Het project bestaat uit drie fases, waarna de uitvoering start en monitoring zal plaatsvinden:

---

<sup>1</sup> Europese richtlijn inzake de veiligheid op het spoor –erschikking (PbEU 2016, L 138/44). [2016/798]

<sup>2</sup> Voorbeelden hiervan zijn de CSM on Risk Evaluation and Assessment (402/2013) en de CSM on Supervision (1077/12).



1. Inventarisatie:
  - a. Inhoud (thema's en prioriteiten 2020-2025);
  - b. Vorm van beleidssturing (jaarlijkse cyclus, meerjarenplan, betrokken partijen).
2. Uitwerking van uitvoeringsagenda.
3. Vaststelling door de staatssecretaris.

Tijdens de inventarisatie worden interne en externe partijen betrokken bij de invulling van de beleidsagenda. Dit door middel van kennis en/of werksessies, welke zoveel mogelijk via de bestaande overleggen en gremia worden georganiseerd. Na de inventarisatie wordt de agenda verder uitgewerkt en vervolgens vastgesteld en naar de Kamer verstuurd.

#### Planning

Het Jaarverslag Veiligheid van de ILT wordt afgerond in oktober 2019. De beleidsagenda is onderdeel van de bijbehorende aanbiedingsbrief van de staatssecretaris aan de Kamer. Dit betekent dat de agenda voor 1 november 2019 afgerond moet worden.

2019	Activiteit	Betrokken partijen	Op te leveren stukken
Juni	Afstemmen en goedkeuring PVA	Cluster veiligheid MT lid DOSV ILT (ter info)	Plan van Aanpak
Juli/Aug	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inventarisatie beleidsprioriteiten en aanpak beleidssturing (extern)</li><li>• Opzet Uitvoeringsagenda</li></ul>	DOSV (eind augustus vergadering), partijen niet DOSV	<ul style="list-style-type: none"><li>• Discussiememo met voorstel/workshops</li><li>• Opzet voor uitvoeringsagenda</li></ul>
1 -15 Sept	Concept agenda uitwerken	Cluster veiligheid Afdeling V&G ILT	Concept agenda
15 – 30 Sept	Concept agenda intern voorleggen	Goedkeuring MT (eind september)	Concept agenda
1 – 15 Okt	Concept agenda extern	DOSV / niet DOSV (per mail)	Concept agenda
Eind okt	Beleidsagenda vaststellen	Staf Stas	Finale beleidsagenda + begeleidende brief TK



<b>27 november</b>	Presentatie beleidsagenda tijdens Railforum	Railforum	
<b>Vanaf 2020</b>	Uitvoeren en monitoren vastgestelde agenda	Oa DOSV	

### Betrokken partijen en governance

De volgende partijen worden betrokken bij het opstellen van de beleidsagenda. OVS is weliswaar penhouder en trekker, het resultaat is een product van alle partijen uit de sector.

<b>Opdrachtgever/verantwoordelijk MT lid</b>	Peter Hondebrink (IenW, directie OVS)
<b>Trekker project</b>	Jantine Koebrugge
<b>Actief betrokken V&amp;G</b>	Marinke van der Kroon Jantine Koebrugge
<b>Overige betrokkenen binnen IenW</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Cluster Veiligheid</li><li>- V&amp;G (op verwante dossiers)</li><li>- Ov en stations (sociale veiligheid)</li><li>- DGMi (gevaarlijke stoffen en emplacements)</li><li>- MT OVS</li></ul>
<b>Externe betrokkenen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Zie bijlage voor volledig overzicht</li><li>- Gremia: DOSV, Platform Veiligheid op het spoor, Railforum</li></ul>
<b>Bestuurlijke instanties</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Tweede Kamer</li><li>- Decentrale overheden (concessieverleners regionaal spoorvervoer) (via DOVA)</li></ul>

### Stakeholdermanagement en raakvlakken andere dossiers

Gegeven de brede scope van de agenda is het belangrijk alle partijen die dit raakt te betrekken, dan wel te informeren. Dit geldt zowel intern (middels het MT), als extern. Intern zijn er raakvlakken met dossiers omtrent beheer- en vervoerconcessies, goederen en PHS. Extern worden bijvoorbeeld via DOVA de decentrale overheden



betrokken. Om overige stakeholders in kaart te brengen wordt een inventarisatie gemaakt van bestaande overleggen en gremia die betrekking hebben op (delen) van de agenda.

### Risico's

De volgende risico's voor dit project zijn geïdentificeerd

Risico	Beheersmaatregel
1) Inhoudelijke meningsverschillen ondermijnen de voortgang	Veilige, open sfeer creëren tijdens sessies Afspraken maken aan de voorkant over de wijze van samenwerking.
2) Niet iedereen wordt betrokken	Breed inventariseren wie er betrokken moet worden.
3) Geen draagvalk voor het resultaat vanuit de sector	Elke fase gezamenlijk doorlopen. Aan de voorkant akkoord op het proces/ plan van aanpak.
4) Uitvoeringsagenda stelt andere prioriteiten dan MJP en jaarplan ILT	ILT vanaf het begin betrekken en aangehaakt blijven bij MJP en jaarplan van ILT
5) Staatsecretaris wordt onvoldoende meegenomen.	Indien er significante wijzigingen plaatsvinden of wensen zijn, tijdig agenderen.



## Lijst externe partijen

- ProRail
- Persoonsvervoerders (o.a. vertegenwoordigd in FMN Personenvervoer)
  - NS
  - Arriva
  - Keolis
  - Connexion
  - QBuzz
- Goederenvervoerders
  - RailGood (+achterban)
  - DB Cargo
- Aannemers (spoorwegonderneming)
  - BAM
  - Strukton
  - VolkerRail
  - ASSET Rail
- Onderhoudsbedrijven
  - NedTrain
  - Shunter
- ILT
- DOVA