

Arthur D Little

Missie ter promotie van samenwerking binnen de spoorwegsector

Finaal rapport voor de Belgische spoorwegsector

December 2020

Arthur D. Little Benelux N.V.
Koloniënstraat 56
1000 Brussel
België
www.adlittle.be

Referentie P20001009



Verklaring inzake niet-aansprakelijkheid

Dit rapport is opgemaakt in opdracht van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (in termen die uitdrukkelijk de aansprakelijkheid van Arthur D. Little beperken). Onze conclusies zijn het resultaat van de uitoefening van ons beste professionele oordeel, gedeeltelijk gebaseerd op hulpmiddelen en informatie verstrekt door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en de andere deelnemers van de sectorwerkgroep. Het gebruik van dit rapport door een derde partij, voor welk doel dan ook, zal de derde partij niet ontheffen van het uitoefenen van de nodige zorgvuldigheid bij het verifiëren van de inhoud van het rapport.

Elk gebruik door een derde partij van dit document, of enige afhankelijkheid ervan, of enige beslissing die op basis daarvan genomen moet worden, is de verantwoordelijkheid van deze derde partij. Arthur D. Little aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid m.b.t. het zorgvuldigheidsbeginsel van welke aard dan ook jegens die derde partij, noch enige aansprakelijkheid voor eventuele schade die een derde partij lijdt als gevolg van beslissingen die al dan niet zijn genomen, of acties die al dan niet zijn ondernomen op basis van dit document.

Samenvatting voor het management

Dit document is het eindverslag van de opdracht ter ondersteuning van de Belgische spoorwegsector, opgestart door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) en uitgevoerd door Arthur D. Little over een periode van zes weken in november en december 2020.

Context

De opdracht die het onderwerp is van dit verslag volgt op een eerste sectorale opdracht ter ondersteuning die plaatsvond tussen maart en juni 2020. Deze eerste opdracht was gestart om de sector te ondersteunen bij de voorbereiding van de uitvoering van het vierde spoorwegpakket. Het leidde tot de volgende resultaten:

- **Het opstellen van een hulp-gids bij de uitvoering van het Koninklijk Besluit (KB) "Veiligheidspersoneel" van 9 augustus 2020.** De opdracht heeft geleid tot het opstellen van een gids om te helpen bij de uitvoering van het nieuwe Koninklijk Besluit "Veiligheidspersoneel", aangenomen in het kader van de komst van het vierde spoorwegpakket. De gids geeft richtlijnen om de naleving van de bepalingen van het nieuwe Koninklijk Besluit en de invoering van goede praktijken voor het beheer van veiligheidspersoneel mogelijk te maken.
- **De ontwikkeling van documenten inzake Gemeenschappelijke Praktijken (GP).** Op basis van een analyse van het materiaal dat door de Veiligheidsvoorschriften voor de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur (VVESI) aan de Infrastructuurgebruikers (IG) is overgedragen en in overleg met de sector zijn GP opgesteld voor vijf operationele onderwerpen die in het kader van de samenwerking tussen de IG als prioritair worden beschouwd (voorschriften voor treinen, de remming van treinen, de schouwing van treinen, de rangeerdienst, maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of noodsituaties). De GP zijn niet-bindende documenten met operationele regels, die bedoeld zijn om uit te gaan van de sector en die de eenheid en de veiligheid van de Belgische spoorwegsector moeten versterken.
- **Het opstellen van een samenvattend document betreffende de modaliteiten van de informatie-uitwisseling tussen de Infrastructuurbeheerder (IB) en de Spoorwegondernemingen (SO) [in samenhang met de vereisten van aanhangsels D1 en D2 van de TSI OPE].** Er is een samenvattend document opgesteld om een stand van zaken op te maken van de informatie-uitwisseling tussen de IB en de SO en om de aanzet te geven tot een verbetering van de situatie.

Naast het opstellen van verschillende documenten heeft deze eerste werkgroep het mogelijk gemaakt om verschillende sectorale discussies op gang te brengen en collectief te werken aan verschillende onderwerpen van gemeenschappelijk belang. Dankzij de uitwisselingen met de sector in het kader van de activiteiten van de werkgroep konden tevens andere projecten worden geïdentificeerd waarvoor de uitvoering van gemeenschappelijke acties op sectoraal niveau nuttig zou zijn. Bovendien had de sector aangegeven over het algemeen voorstander te zijn van de oprichting van een sectorale vereniging met het oog op de uitvoering van sectorale initiatieven op het gebied van de veiligheid en de (operationele) exploitatie van de spoorwegen.

Doelstellingen van het project

DVIS heeft het initiatief genomen tot deze opdracht om de sectorale samenwerking te bevorderen en een kader vast te stellen voor de uitvoering van toekomstige sectorale initiatieven. DVIS heeft voorgesteld de sector financieel te ondersteunen bij de uitvoering van andere sectorale initiatieven in de periode 2021-2022 en ervoor te zorgen dat de GP in de loop van de tijd kunnen worden gehandhaafd. Daarnaast wou DVIS de aanzet geven tot een eerste reflectie over de oprichting van een sectoraal platform voor de structurering van sectorale initiatieven na 2022.

Het doel van de opdracht was aldus:

- **Het ontwikkelen van een beheersproces voor Gemeenschappelijke Praktijken.** De GP zijn documenten die bedoeld zijn als een uiting van de sector en niet het eigendom zijn van een bepaalde organisatie. Het is echter noodzakelijk om het onderhoud ervan in de loop van de tijd te waarborgen en de verbetering van deze documenten mogelijk te maken naar gelang van de behoeften van de sector. Een

van de doelstellingen van de opdracht was dus een proces op gang te brengen dat het mogelijk maakt de GP in de loop van de tijd te handhaven en te ontwikkelen op basis van een sectorale raadpleging.

- **Een routekaart op te stellen voor de periode 2021-2022.** DVIS wou zijn steun aan de sector voortzetten door middel van de financiering van toekomstige sectorale initiatieven die bijdragen aan de veiligheid van de spoorsector. Daartoe moest een programma van sectorale initiatieven voor de jaren 2021 en 2022 worden ontwikkeld, in overeenstemming met de behoeften van de sector en de budgettaire beperkingen.
- **Het bepalen van de strategische richting voor de ontwikkeling van een sectorvereniging na 2022.** Aangezien de financiële steun van het DVIS beperkt is in de tijd, is een andere doelstelling van het project het bepalen van de voorlopige strategische oriëntaties voor de oprichting van een duurzaam sectoraal platform dat sectorale initiatieven na 2022 bundelt (zoals een sectorale vereniging).

Resultaten van het project

I. Ontwikkeling van een beheersproces voor Gemeenschappelijke Praktijken een routekaart voor de periode 2021-2022

De missie heeft een beheersproces voor de GP en een routekaart voor sectorale initiatieven voor de komende twee jaar bepaald:

- **Het opstellen van een beheersproces voor de Gemeenschappelijke Praktijken.** Er is een document ontwikkeld dat het beheersproces voor gemeenschappelijke praktijken beschrijft, dat aan de sector is voorgesteld en dat door de sector is herzien. Het document beschrijft een proces voor zowel het behoud van bestaande GP in de loop van de tijd als de ontwikkeling van nieuwe GP, afhankelijk van de behoeften van de sector. Het proces is opgebouwd rond twee jaarlijkse werkcycli, waarvoor alle IG worden uitgenodigd.
- **Het opstellen van een sectorale routekaart voor de periode 2021-2022.** Er is een routekaart voor de periode 2021-2022 ontwikkeld, op basis van de prioriteiten zoals door de sector aangegeven en in overeenstemming met de budgettaire beperkingen. De routekaart omvat de werkcycli van de GP evenals andere sectorale initiatieven voor de periode 2021-2022. Naast de werkcycli van de GP zijn de volgende sectorale initiatieven opgenomen in de routekaart voor de komende twee jaar:
 - **Jaar 2021:**
 - Het implementeren van twee uitwisselingsfora tussen SO, parallel aan de jaarlijkse GP-werkcycli
 - Beoordeling van de mogelijkheden om de informatie-uitwisseling tussen de IB en de SO in het kader van de aanhangsels D1 en D2 van de TSI OPE te verbeteren
 - Voltooiing van een voorbereidende studie om de aanpak te bepalen voor het aantonen van de aanvaardbaarheid van risico's in verband met wijzigingen in de tijdelijke immobilisatie van een installatie (wijziging van de GP - 421 met betrekking tot het remmen van treinen)
 - **Jaar 2022 (onder voorbehoud van validatie door de sectorale werkgroep in 2021):**
 - Het implementeren van twee uitwisselingsfora tussen SO, parallel aan de jaarlijkse werkcycli van de GP
 - Ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader van bevoegdheden voor de veiligheidskritieke taak A3 - "Toepassen van de voorschriften inzake remming, immobilisatie en samenstelling van treinen en rangeerbewegingen" van het K.B. "Veiligheidspersoneel", voor goederen- en reizigersvervoer
 - Ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader van competenties voor de veiligheidskritieke taak A5 - "Nagaan van de conformiteit van een trein of van een rangeerbeweging" van het K.B. "Veiligheidspersoneel", voor het goederenvervoer
 - Analyse van de impact van de overgang tussen signalisatiesystemen (tussen verschillende European Train Control Systems (ETCS) en/of tussen ETCS en Transmissie Bakken Locomotief (TBL)) op het rijden

De routekaart en het GP-beheersproces zijn in twee afzonderlijke documenten meer in detail gedocumenteerd.

2. Strategische richtlijnen voor de ontwikkeling van een duurzamer sectoraal platform

Bovendien heeft de opdracht het mogelijk gemaakt om een reflectie op gang te brengen over de oprichting van een duurzamer sectoraal platform tegen 2023. Uit het werk in het kader van dit project zijn de volgende lessen getrokken:

- **Belangstelling van de sector.** In het algemeen zijn de SO van mening dat de ontwikkeling van een duurzaam sectoraal platform toegevoegde waarde kan genereren:
 - **Het spoorwegecosysteem omvat reeds een groot aantal uitwisselingsfora of sectorale verenigingen, zowel op nationaal als op internationaal niveau.** Deze fora en verenigingen worden algemeen erkend als nuttig en de betrokkenheid van de SO bij deze fora en verenigingen vergt een aanzienlijke tijdsinvestering.
 - **Toch is er belangstelling voor meer samenwerking op nationaal niveau.** De meeste SO zijn van mening dat er belangstelling bestaat voor meer samenwerking tussen de SO op het gebied van nationale thema's in verband met veiligheid en spoorwegexploitatie. Op nationaal niveau zijn er geen sectorale platformen die gericht zijn op het bevorderen van de samenwerking en het maximaliseren van de synergiën tussen de SO op het gebied van de exploitatie en de veiligheid.
- **Vooruitgang in de richting van de oprichting van een sectorvereniging.** Om aan deze behoefte aan samenwerking op nationaal niveau tegemoet te komen, hebben de meeste buurlanden van België sectorale verenigingen opgericht. Door middel van een benchmarkstudie heeft deze opdracht het mogelijk gemaakt de belangrijkste (gemeenschappelijke) kenmerken van deze structuren in termen van financiering, bestuur en aangeboden diensten vast te stellen. Daarnaast zijn er vier leidende beginselen vastgesteld om te komen tot de oprichting en ontwikkeling van een duurzamer sectoraal platform:
 - **Ga stap voor stap verder.** Hoewel het een toegevoegde waarde heeft, is de ontwikkeling van een sectorale vereniging een lang en soms delicaat proces. Het gaat er dus om geleidelijk aan ervaring op te doen, zonder stappen over te slaan, en de financiële middelen op een progressieve manier vast te leggen.
 - **Niet "Het wiel opnieuw uitvinden".** Het spoorwegecosysteem bestaat uit verschillende nationale en internationale uitwisselingsplatformen. Duplicatie van inspanningen met bestaande initiatieven moet daarom worden vermeden en er moet worden gezorgd dat het platform zich richt op het zoeken naar synergiën met wat elders (op Europees niveau of in de buurlanden) wordt gedaan.
 - **Bewijs de waarde voor het industrialiseren.** Hoewel de toegevoegde waarde vaak hoog is, is het risico van mislukking bij sectorale initiatieven ook groot. Het verdient daarom de voorkeur om proefprojecten uit te voeren om geleidelijk de toegevoegde waarde van sectorale samenwerking aan te tonen.
 - **Het vinden van gemeenschappelijke fronten.** Om het belang en de betrokkenheid van de sector te maximaliseren, moet een sectoraal platform duidelijk de prioritaire thema's hebben geïdentificeerd waarvoor samenwerking op grond van gemeenschappelijke belangen relevant is. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de uitgevoerde initiatieven aan een zo groot mogelijk aantal mensen ten goede komen.
- **Voorlopige strategische richtlijnen.** In de besprekingen met de sector zijn ook voorlopige strategische richtingen voor de ontwikkeling van een duurzaam sectorplatform vastgesteld:
 - **Bestaansredenen en missie.** De meerderheid van de SO is van mening dat een duurzaam sectoraal platform prioriteit moet geven aan het werken aan de veiligheid op het spoor en dat de acties van dat platform het mogelijk moeten maken om de aantrekkelijkheid van de spoorwegsector ten opzichte van andere vervoerswijzen te vergroten. De vertegenwoordigers van de SO zijn dan ook van mening dat een sectorale vereniging zich prioritair moet richten op kwesties in verband met de interoperabiliteit en de samenwerking tussen de SO, alsmede op de tenuitvoerlegging van de wetgeving.
 - **Aangeboden diensten.** In overeenstemming met de bestaansredenen voor een industrieplatform is de meerderheid van de SO van mening dat een sectorvereniging waarde zou toevoegen aan de sector door zich in eerste instantie te richten op de volgende activiteiten:
 - Wetgevend, regelgevend en technisch toezicht
 - Het delen van kennis en informatie
 - Technische ondersteuning voor de ontwikkeling van gemeenschappelijke standaarden en normen
 - Steun voor de opleiding van het personeel van de spoorwegonderneming

- **Beheer en organisatie.** Hoewel deze aspecten in dit stadium nog niet in detail zijn onderzocht, zijn er twee denksporen mogelijk om tegen 2023 een duurzamer sectoraal platform te realiseren: de oprichting van een nieuwe sectorale vereniging of de opname in een bestaande Belgische vereniging.

Voorwoord en doelstellingen

Dit document is het eindverslag van de opdracht ter promotie van samenwerking binnen de Belgische spoorwegsector in opdracht van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) en uitgevoerd door Arthur D. Little. Deze opdracht vond plaats gedurende een periode van zes weken tussen november en december 2020.

Context

Deze opdracht volgt op een eerste sectorale ondersteuningsopdracht die plaatsvond tussen maart en juni 2020. Deze eerste opdracht was gestart om de sector te ondersteunen in het kader van de voorbereiding van de uitvoering van het 4e spoorwegpakket. Het leidde tot de volgende resultaten:

- **Het opstellen van een gids om te helpen bij de uitvoering van het nieuwe Koninklijk Besluit (KB) "Veiligheidspersoneel"**. De opdracht heeft geleid tot het opstellen van een hulp-gids om te helpen bij de uitvoering van het nieuwe Koninklijk Besluit "Veiligheidspersoneel", dat is aangenomen in het kader van de komst van het vierde spoorwegpakket. De gids geeft richtlijnen om de naleving van de bepalingen van het nieuwe Koninklijk Besluit en de invoering van goede praktijken voor het beheer van het veiligheidspersoneel mogelijk te maken.
- **De ontwikkeling van documenten inzake Gemeenschappelijke Praktijken**. Op basis van een analyse van het materiaal dat door de Veiligheidsvoorschriften voor de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur (VVESI) aan de Infrastructuurgebruikers (IG) is overgedragen en in overleg met de sector zijn er Gemeenschappelijke Praktijken (GP) opgesteld voor vijf operationele onderwerpen die in het kader van de samenwerking tussen de spoorwegondernemingen (SO) als prioritair worden beschouwd (voorschriften voor treinen, de remming van treinen, de schouwing van treinen, de rangeerdienst, maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of noodsituaties). De GP zijn niet-bindende documenten met operationele regels, die bedoeld zijn om uit te gaan van de sector en die de eenheid en de veiligheid van de Belgische spoorwegsector moeten versterken.
- **Het opstellen van een samenvattend document betreffende de modaliteiten van de informatie-uitwisseling tussen de infrastructuurbeheerder (IB) en de SO [in samenhang met de vereisten van de aanhangsels D1 en D2 van de TSI OPE]**. Dit samenvattende document is opgesteld om een stand van zaken op te maken van de informatie-uitwisseling tussen de IB en de SO en om de aanzet te geven tot een verbetering van de situatie.

Naast het opstellen van verschillende documenten heeft deze eerste werkgroep het mogelijk gemaakt om verschillende sectorale discussies op gang te brengen en collectief te werken aan verschillende onderwerpen van gemeenschappelijk belang. Dankzij de uitwisselingen met de sector in het kader van de activiteiten van de werkgroep konden tevens andere projecten worden geïdentificeerd waarvoor de uitvoering van gemeenschappelijke acties op sectoraal niveau nuttig zou zijn. Bovendien had de sector aangegeven over het algemeen voorstander te zijn van de oprichting van een sectorale vereniging met het oog op de uitvoering van sectorale initiatieven op het gebied van de veiligheid en de (operationele) exploitatie van de spoorwegen.

Doelstellingen van het project

DVIS heeft het initiatief genomen tot deze opdracht om de sectorale samenwerking te bevorderen en een kader vast te stellen voor de uitvoering van toekomstige sectorale initiatieven, in overeenstemming met de noden van de IG. DAVIS heeft voorgesteld de sector financieel te ondersteunen bij de uitvoering van andere sectorale initiatieven in de periode 2021-2022 en ervoor te zorgen dat de GP in de loop van de tijd kunnen worden gehandhaafd. Daarnaast wou DAVIS de aanzet geven tot een eerste reflectie over de oprichting van een sectoraal platform voor de structurering van sectorale initiatieven na 2022.

Het doel van de opdracht was aldus:

- **Het ontwikkelen van een beheersproces voor de Gemeenschappelijke Praktijken**. De GP zijn documenten die bedoeld zijn als een uiting van de sector en niet het eigendom zijn van een bepaalde

organisatie. Het is echter noodzakelijk om het onderhoud ervan in de loop van de tijd te waarborgen en de verbetering van deze documenten mogelijk te maken naar gelang van de behoeften van de sector. Een van de doelstellingen van de opdracht was dus een proces op gang te brengen dat het mogelijk maakt de GP in de loop van de tijd te handhaven en te ontwikkelen.

- **Een routekaart op te stellen voor de periode 2021-2022.** DVIS wou zijn steun aan de sector voortzetten door middel van de financiering van toekomstige sectorale initiatieven die bijdragen aan de veiligheid van de spoorsector. Daartoe moest een programma van sectorale initiatieven voor de jaren 2021 en 2022 worden ontwikkeld, in overeenstemming met de behoeften van de sector en de budgettaire beperkingen.
- **Voorlopige strategische oriëntaties bepalen voor de ontwikkeling van een sectorvereniging na 2022.** Aangezien de financiële steun van DVIS beperkt is in de tijd, was een andere doelstelling van het project het bepalen van de voorlopige strategische oriëntaties inzake de ontwikkeling van een meer duurzaam platform dat de sectorale initiatieven na 2022 kan bundelen (zoals een sectorale vereniging).

Dit document

Het doel van dit eindverslag is een samenvatting te geven van het werk dat is verricht en de resultaten die zijn bereikt met dit project. Daartoe is het gestructureerd rond drie delen die overeenkomen met elke doelstelling van het project:

- I. Beheersproces Gemeenschappelijke Praktijken.** De eerste sectie van dit verslag beschrijft het werk dat is verricht bij de invoering van het beheersproces van de GP en geeft ook een samenvatting van de inhoud van het beheersproces dat in het kader van deze opdracht is ontwikkeld. Het doel van het beheersproces van de GP is het mogelijk te maken de bestaande GP in de loop van de tijd te handhaven, ze te verbeteren en nieuwe GP te ontwikkelen.
- II. Routekaart 2021-2022.** In dit hoofdstuk wordt het proces dat heeft geleid tot de opstelling van de sectorale routekaart voor de periode 2021-2022 beknopt beschreven en wordt de inhoud van de routekaart ook kort beschreven. De routekaart is ontwikkeld op basis van een analyse van de noden van de sector en het prioriteren ervan rekening houdend met de bestaande budgettaire beperkingen.
- III. Naar de oprichting van een sectorale vereniging.** In de laatste sectie van dit verslag worden de strategische oriëntaties beschreven die zijn vastgesteld in het kader van de ontwikkeling van een sectoraal platform, op basis van een benchmarkstudie die is uitgevoerd met sectorale verenigingen van buurlanden en op basis van besprekingen met de IG.

Inhoudstabel

Samenvatting voor het management	3
Voorwoord en doelstellingen	7
Acroniemen	12
I. Beheersproces Gemeenschappelijke Praktijken	13
1.1 Perimeter en doelstellingen van het beheersproces GP	13
1.2 Aanpak voor de ontwikkeling van het beheersproces GP	13
1.3 Overzicht van het beheersproces GP	14
1.4 Rollen en verantwoordelijkheden in verband met het beheersproces	17
1.5 Veranderingen van de GP buiten de werkcycli om	17
II. Routekaart 2021-2022	18
2.1 Doelstellingen en principes van de aanpak	18
2.2 Overzicht van de sectorbehoeften	18
2.3 Selectie van prioritaire onderwerpen	19
2.4 Ontwikkeling van de routekaart 2021-2022	20
2.5 Finalisatie van de routekaart 2021-2022	21
III. Naar de oprichting van een sectorale vereniging	23
3.1 Context en behoeften	23
3.2 De huidige situatie en het standpunt van de sector	24
3.3 De situatie in de buurlanden van België	26
3.4 Vooruitgang naar een meer duurzame sectorvereniging	29
3.5 Voorlopige strategische aanwijzingen voor de oprichting van een duurzaam sectorplatform	31
3.6 De waarde van de routekaart 2021-2022 in de richting van de oprichting van een sectoraal platform	34

Conclusie	35
Bijlage 1: Lijst van vooraf geselecteerde "werkthema's" voor de ontwikkeling van de routekaart	37
Bijlage 2: Selectie van de meest relevante onderwerpen door de IG	39
Bijlage 3: Selectie van de meest relevante onderwerpen voor IU	41
Bijlage 4: Doelstellingen en output van geselecteerde sectorale initiatieven	42
Bijlage 5: Organisaties die in de benchmarkstudie in aanmerking werden genomen	45

Lijst van figuren

Figuur 1: Overzicht van "grote" en "kleine" werkcycli	16
Figuur 2: Verenigingen en uitwisselingsplatformen voor spoorwegondernemingen (niet exhaustief)	24
Figuur 3: Schematische weergave van het actieterrein van bestaande verenigingen, fora en uitwisselingsplatformen (vereenvoudigd en niet exhaustief)	26
Figuur 4: Brancheverenigingen die in de benchmark in aanmerking werden genomen	27
Figuur 5: Voorbeelden van diensten met een hoge toegevoegde waarde die door sectorverenigingen worden aangeboden	29
Figuur 6: Leidende beginselen voor de voortgang van de oprichting en ontwikkeling van een duurzaam sectorplatform	30
Figuur 7: Dimensies die aan de orde moeten komen bij de oprichting van een branchevereniging	31
Figuur 8: De prioriteiten van de sector omtrent de strategische oriëntaties van een branchevereniging	32
Figuur 9: Opties voor de oprichting van een platform voor sectorale samenwerking in 2023	33
Figuur 10: De werkassen van de routekaart 2021-2022	34

Acroniemen

De volgende acroniemen worden in dit verslag gebruikt.

Acroniem	Betekenis
DOSV	Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid – Sectorplatform rond veiligheid in Nederland
DVIS	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen – DVIS is de NVI van België
ETCS	European Train Control System
GP	Gemeenschappelijke Praktijk(en)
IB	Infrastructuurbeheerder
IG	Infrastructuurgebruiker(s)
KB	Koninklijk Besluit
KB "Veiligheidspersoneel"	Koninklijk Besluit van 9 augustus 2020 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten
NVI	Nationale Veiligheidsinstantie – De NVI van België is DVIS
PM	Procesmanager
RDEI	Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur
RINF	Infrastructuurregister
RSSB	Rail Safety and Standards Board (Engeland)
SO	Spoorwegonderneming
TBL	Transmissie Baken Locomotief
TSI	Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit
TSI OPE	Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van 16 mei 2019 betreffende de technische specificaties inzake Interoperabiliteit van het subsysteem "Exploitatie en Verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie"
UTP	Union des Transports Publics – Zwitserse associatie voor publieke transportbedrijven
VBS	Veiligheidsbeheersysteem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Duitse sectorvereniging voor transportsector
VVESI	Veiligheidsvoorschriften voor de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur

I. Beheersproces Gemeenschappelijke Praktijken

Het project heeft geresulteerd in het opzetten van een beheersproces voor de GP die tijdens het vorige project zijn ontwikkeld. Het doel van het beheersproces van de GP is het mogelijk te maken de bestaande GP in de loop van de tijd te handhaven, ze te verbeteren en nieuwe GP te ontwikkelen. Dit beheersproces berust op een aanpak voor het actualiseren en ontwikkelen van de GP die rond een twee jaarlijkse werkcyclus is gestructureerd.

I.1 Perimeter en doelstellingen van het beheersproces GP

Tijdens de ondersteuningsopdracht voor de spoorwegsector die van maart tot juni 2020 werd georganiseerd, werden de GP opgesteld op basis van een sectorale raadpleging. De GP zijn opgesteld op basis van de overdracht van materiaal naar de IG naar aanleiding van het verdwijnen van de VVESI.

De GP zijn niet-bindende documenten waarover consensus bestaat binnen de sector, waar naar kan worden verwezen binnen de Veiligheidsbeheersystemen (VBS) van de IG en vormen een gemeenschappelijke referentiekader voor samenwerking tussen IG. Het doel van de GP is om de eenheid en de veiligheid van de Belgische spoorwegsector te versterken.

Vijf GP werden ontwikkeld als onderdeel van de opdracht ter ondersteuning van de sector van maart tot juni 2020:

- **GP 41 I** – Voorschriften voor treinen
- **GP 42 I** – De remming van treinen
- **GP 43 I** – De schouwing van treinen
- **GP 54 I** – De rangeerdienst
- **GP 55 I** – Maatregelen te nemen bij ongeval, hinder, incident of noodsituaties

GP zijn documenten die bedoeld zijn om uit te gaan van de sector en die niet het eigendom zijn van een bepaalde organisatie. Toch is het noodzakelijk om het onderhoud in de loop van de tijd en de ontwikkeling van de documenten te waarborgen, zodat ze kunnen worden aangepast aan veranderingen in de operationele context, de wet- en regelgeving (met name Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de spoorweginfrastructuur (RDEI) en Technische Specificaties inzake Interoperabiliteit (TSI)), de technologie en de behoeften van de sector.

Het doel van het beheersproces van de GP is het mogelijk te maken de bestaande GP in de loop van de tijd te handhaven en te verbeteren en nieuwe GP te ontwikkelen - overeenkomstig het fundamentele beginsel dat GP documenten zijn die "door de sector, en voor de sector" worden opgesteld.

I.2 Aanpak voor de ontwikkeling van het beheersproces GP

Het opstellen van het beheersproces GP werd uitgevoerd door Arthur D. Little, maar er werd voor gezorgd dat de IG erbij betrokken waren. Het opstellen van het beheersproces werd in de volgende stappen bereikt:

- **Ontwikkeling van een plan inzake het beheersproces van GP.** Een ontwerp van het GP-beheersproces is ontwikkeld door Arthur D. Little op basis van de werkmethode die bij de eerste ontwikkeling van de GP is gehanteerd en op basis van een analyse van de feedback van de IG die tijdens bilaterale gesprekken is verzameld.
- **Presentatie van het plan van het beheersproces van GP tijdens de workshop op 17 november.** Het ontwerp van het GP-beheersproces werd tijdens de eerste workshop van de opdracht gepresenteerd. Tijdens deze presentatie werden de stadia van de GP-werkcyclus, de belangrijkste mijlpalen en de tijdslijn van de werkcyclus aan de IG gepresenteerd, evenals de rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende actoren die bij het GP-beheersproces betrokken zijn. De IG werden uitgenodigd om hun opmerkingen en vragen over dit eerste ontwerp te delen. Daarnaast werd een Mentimeter®-enquête

georganiseerd om de standpunten van de IG te verzamelen met betrekking tot de periodiciteit van de actualiseringen van de GP en de koppeling van de actualiseringen met de inwerkingtreding van consequente en niet-consequente wijzigingen van de RDEI.

- **Opstelling van het beheersproces GP en herziening door de sector van een ontwerpversie.** Na de presentatie tijdens de workshop werd het beheersproces geformaliseerd in een Word-document dat aan de sector ter beschikking werd gesteld voor herziening en commentaar. In deze ontwerpversie zijn de verduidelijkingen opgenomen die verband houden met de opmerkingen van de sector tijdens de eerste workshop.
- **Actualisering van het GP-beheersproces en presentatie tijdens de tweede workshop.** Na ontvangst van de opmerkingen van de IG werd het beheersproces GP bijgewerkt en gepresenteerd tijdens de tweede GP-workshop. Daarnaast is het beheersproces geactualiseerd om het concept van de kleine werkcyclus op te nemen en te definiëren. Dit concept is ingevoerd om de tijdsspanne en de werklast die nodig is om de werkcyclus te voltooiën te verminderen, terwijl de vereisten in verband met de verificatie van de GP vóór de officiële uitgave ervan gehandhaafd blijven. De IG werden verzocht hun opmerkingen en vragen over de voorgestelde wijzigingen te delen.
- **Publicatie van de definitieve versie van het beheersproces GP.** Na de tweede workshop werd de definitieve versie van het beheersproces met de sector gedeeld via de daartoe voorziene SharePoint / TEAMS-website.

1.3 Overzicht van het beheersproces GP

Het beheersproces GP is gestructureerd rond kleine en grote werkcyclus. Een grote werkcyclus is gestructureerd rond vier fasen en negen activiteiten:

- **Fase 1: Aanvang en voorbereiding van de workshop**
 - [Activiteit 1.1:](#) Het opstarten van de werkcyclus
 - [Activiteit 1.2:](#) Formuleren van inhoudelijke voorstellen
 - [Activiteit 1.3:](#) Consolidatie van de voorstellen van de sector en voorbereiding van het ondersteunende document voor de workshop
- **Fase 2: Het houden van de workshop**
 - [Activiteit 2.1:](#) Het faciliteren van de workshop en het documenteren van beslissingen
 - [Activiteit 2.2:](#) Het deelnemen aan de workshop, zich uitspreken over de inhoudelijke voorstellen en de samenvattingstabel herzien
- **Fase 3: Opstellen en actualiseren van de documenten**
 - [Activiteit 3.1:](#) Bestaande GP actualiseren, nieuwe GP opstellen en de “draft”-versie ter beschikking stellen aan de sector
 - [Activiteit 3.2:](#) Het documenteren van openstaande punten (punten die niet zijn gevalideerd, maar waarvoor de bereidheid bestaat om een consensus te bereiken)
- **Fase 4: Validatie en verbetering**
 - [Activiteit 4.1:](#) Verificatie van de opgestelde documenten
 - [Activiteit 4.2:](#) Het verbeteren van documenten (indien nodig), het publiceren van de definitieve versies en het afsluiten van de werkcyclus

Elke grote werkcyclus wordt georganiseerd rond een workshop. Daarnaast wordt aan het begin van de werkcyclus een startvergadering gehouden en aan het einde van de werkcyclus een slotvergadering.

De kleine werkcyclus is in grote lijnen op dezelfde manier gestructureerd als de grote werkcyclus, maar is niet bedoeld om te leiden tot het bijwerken van documenten, behalve in gevallen van dringende noodzaak (bv. tegenstrijdigheid met een ontwikkeling van de regelgeving). In het algemeen zullen de voorstellen van de IG op dezelfde manier worden besproken, maar pas tijdens de volgende grote werkcyclus in de GP worden opgenomen. De verzameling van openstaande punten zal worden gebruikt voor het documenteren van beslissingen die in een kleine werkcyclus zijn genomen en die in een volgende grote werkcyclus zullen worden opgenomen.

Elk jaar wordt er een grote en een kleine werkcyclus uitgevoerd.¹ De grote werkcyclus wordt georganiseerd in de eerste helft van het jaar (streefdoel afsluiting cyclus in juni) en de kleine werkcyclus wordt georganiseerd in de tweede helft van elk jaar (streefdoel afsluiting cyclus in december).

GP-werkcycli worden uitgevoerd voorafgaand aan de consequente of niet-consequente toepassingen van RDEI², die over het algemeen in juni of december van elk jaar plaatsvinden. Het doel van de koppeling met RDEI-updates is tweeledig:

- Het laat toe wijzigingen die worden aangebracht aan de RDEI tijdens de actualisering van de GP in overweging te nemen
- Het beperken van dubbel werk bij het updaten van VBS door gelijktijdig de integratie van updates met betrekking tot GP en RDEI mogelijk te maken

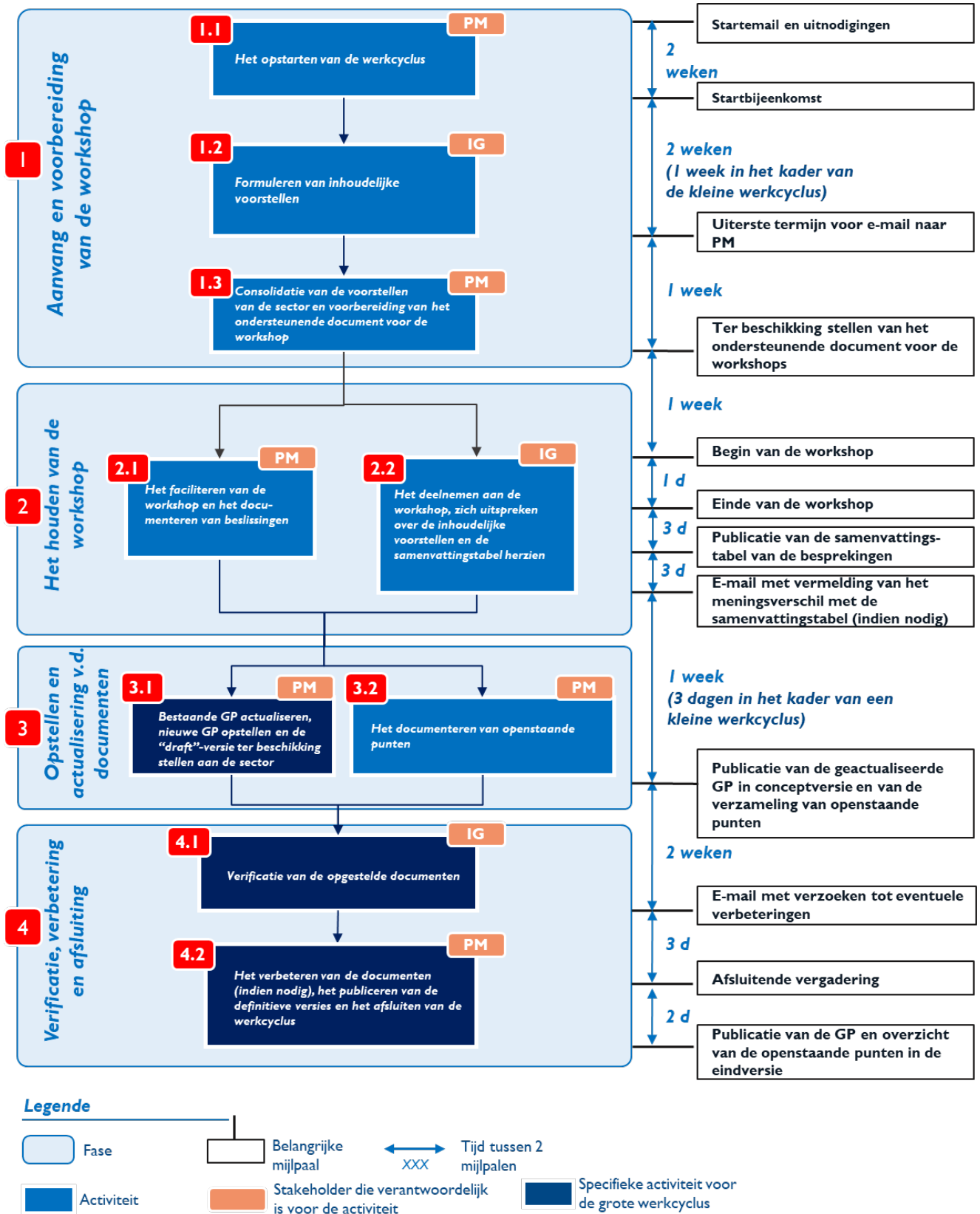
De grote werkcyclus duurt ongeveer elf weken, van de opstart (e-mail met de aankondiging van de aanvang van de werkcyclus) tot de afsluiting van de werkcyclus (publicatie van de geactualiseerde GP). De kleine werkcyclus duurt ongeveer zeven weken vanaf de opstart (e-mail waarin de aanvang van de werkcyclus wordt aangekondigd) tot de afsluiting van de werkcyclus.

Een overzicht van de grote en kleine werkcyclus, de belangrijkste mijlpalen en de bijbehorende rollen en verantwoordelijkheden is te vinden in [figuur 1](#).

¹ De tweejaarlijkse frequentie van de werkcycli is vastgesteld op basis van een Mentimeter®-enquête en een online enquête van de sector.

² RDEI 421 - Communicatie tussen de beheersorganen, van uitbating en de reglementering tussen IB en IG, versie 1 van 02.03.2020, punt 7.5.4 - Publicatie van RDEI wijzigingen.

Figuur 1: Overzicht van "grote" en "kleine" werkcycli



I.4 Rollen en verantwoordelijkheden in verband met het beheersproces

De rollen en verantwoordelijkheden van de verschillende actoren in het beheersproces van de GP zijn als volgt:

- IG:
 - Zijn goed geplaatst voor het formuleren van voorstellen voor de verbetering van bestaande GP of de ontwikkeling van nieuwe GP
 - Zorgen ervoor dat de ingediende voorstellen in overeenstemming zijn met de wet- en regelgeving
 - Nemen deel aan en geven hun mening op vergaderingen en workshops
 - Nemen deel aan de stemming betreffende de goedkeuring van de voorgestelde wijzigingen
 - Zorgen voor de herziening van de GP en het verzamelen van openstaande punten
 - Indien nodig verzoeken zij om verbeteringen door te voeren van de GP
- De procesmanager (PM):
 - Verzekert het beheer van de werkcycli van de GP
 - Consolideert de voorstellen van de sector voorafgaand aan de workshop en zorgt voor een evaluatie door deskundigen om na te gaan of de wet- en regelgeving wordt nageleefd
 - Vergemakkelijkt en faciliteert de vergaderingen en de workshop
 - Houdt rekening met de standpunten van de verschillende actoren en vergemakkelijkt de consensus
 - Neemt de opstelling van de samenvattingstabel van de workshop op zich
 - Verzekert de redactionele inspanning in verband met de actualisatie van de bestaande GP, de creatie van nieuwe GP en het onderhouden van de verzameling van openstaande punten
- DVIS:
 - Duidt de PM aan
 - Zorgt voor de sturing van het proces en zorgt ervoor dat de PM handelt in overeenstemming met het beheersproces van de GP
 - Valideert de planning van de werkcyclus van de GP
 - Biedt logistieke ondersteuning aan
 - Wordt geraadpleegd indien operationele en/of regelgevende verduidelijking nodig is
 - Valideert de GP niet, maar geeft haar standpunt weer en maakt een voorbehoud als zij dat nodig acht
 - Kan de PM verzoeken om in de GP expliciet aan te geven dat de GI aan de vereisten van Verordening (EU) nr. 402/2013 moet voldoen als DVIS van mening is dat een wijziging van de door de IG tijdens de workshop goedgekeurde GP mogelijk schadelijk is voor de veiligheid
 - Heeft een vetorecht om zich te verzetten tegen de invoering van de GP indien de voorstellen niet in overeenstemming zijn met de regelgeving of de wetgeving

I.5 Veranderingen van de GP buiten de werkcycli om

GP worden alleen tijdens de werkcycli van de GP gewijzigd, tenzij buiten de werkcycli om een fout of niet-naleving van de voorschriften of wetgeving wordt vastgesteld.

Als een IG een fout vaststelt na de slotvergadering en de publicatie van de definitieve versies van de GP, of als een IG zich niet aan de regelgeving of de wetgeving houdt, of een GP niet conform is ten opzichte van de reglementering en de wetgeving, stelt zij DVIS via e-mail op de hoogte. DVIS zal dan beslissen over de passende maatregelen die moeten worden genomen.

II. Routekaart 2021-2022

In dit hoofdstuk wordt kort het proces beschreven dat heeft geleid tot de opstelling van de sectorale routekaart voor de periode 2021-2022. Het geeft ook een korte beschrijving van de inhoud van de routekaart zelf. Deze routekaart is vastgesteld op basis van uitwisselingen met de sector, een analyse en prioritering van de behoeften van de IG, en arbitrage door DVIS, om de inhoud van de routekaart in overeenstemming te brengen met de budgettaire beperkingen en het belang van de sector.

2.1 Doelstellingen en principes van de aanpak

De opdracht ter ondersteuning van de sector die in de loop van maart-juni 2020 werd uitgevoerd, benadrukte de voordelen van de sectorale samenwerking op een aantal onderwerpen die verband houden met de veiligheid en de exploitatie van de spoorwegen. De sectorale initiatieven maken het immers mogelijk om onder meer:

- Een gemeenschappelijke interpretatie van wet- en/of regelgeving te ontwikkelen
- Het delen van uitwisselingen en goede praktijken tussen spelers in de sector (SO, IB, Nationale Veiligheidsinstantie (NVI))
- Het beperken van dubbel werk tussen IG

DVIS verlangt, in aanvulling met de werkzaamheden die in het jaar 2020 zijn uitgevoerd, de uitvoering van een programma van sectorale initiatieven voor de periode 2021-2022 voort te zetten. Om de inhoud van dit programma te bepalen, moet rekening worden gehouden met de behoeften van de sector en moeten de prioriteiten van de sector worden vastgesteld. Door deze werkzaamheden, namelijk het vaststellen van de sectorale behoeften en het bepalen van de prioriteiten, was de ontwikkeling van een sectorale routekaart voor de periode 2021-2022 mogelijk.

2.2 Overzicht van de sectorbehoeften

De eerste fase van het project bestond uit de organisatie van bilaterale gesprekken met alle IG. Het doel van de bilaterale besprekingen was om met alle IG openlijk van gedachten te wisselen over de volgende onderwerpen:

- Het bespreken van de feedback van de vorige opdracht, die tussen maart en juni 2020 werd georganiseerd, om na te gaan welke gebieden voor verbetering vatbaar zijn en welke sterke punten in het kader van toekomstige sectorale initiatieven moeten worden gehandhaafd³
- Het bespreken van mogelijke sectorale initiatieven die tijdens de vorige missie⁴ zijn geïdentificeerd om de mate van de belangstelling van de sector voor deze initiatieven vast te stellen
- Een uitwisseling over de huidige uitdagingen en behoeften van de sector, om mogelijke sectorale initiatieven te identificeren en te kunnen ondersteunen

De bilaterale gesprekken vonden voornamelijk plaats in de week van 9 november 2020, voorafgaand aan de eerste workshop. In deze interviews zijn de belangrijkste thema's geïdentificeerd waarrond sectorale initiatieven kunnen worden gelanceerd die in het kader van de routekaart 2021-2022 toegevoegde waarde voor de sector hebben.

³ Met deze feedback is ook rekening gehouden in het kader voor de ontwikkeling van het beheersproces uit deel I.

⁴ Zie hiervoor het rapport "Opdracht ter ondersteuning van de spoorwegsector in het kader van het plan om de nationale veiligheidsregels te verminderen en de uitvoering van het vierde spoorwegpakket" van juni 2020

Dankzij de consolidatie van de resultaten van de bilaterale gesprekken konden 12 "werkthema's" worden vastgesteld, gegroepeerd in drie categorieën:

- **Categorie A. Operationeel.** De operationele categorie omvatte alle onderwerpen die gericht waren op het harmoniseren en verbeteren van de operationele praktijken om de risico's op de raakvlakken tussen de IG te verminderen en de samenwerking tussen de IG te vergemakkelijken. Het omvatte ook onderwerpen met betrekking tot het beheer van het veiligheidspersoneel. Deze categorie omvatte de volgende "werkthema's":
 - A1. Een procedure voor het opstellen van de lijnboekjes op basis van de door de IB ter beschikking gestelde informatie
 - A2. Het vergemakkelijken van het opstellen van lijnboekjes voor treinbestuurders
 - A3. Het beperken van de herhaling van bijscholing voor bestuurders die voor meerdere SO werken
 - A4. Een gemeenschappelijke risicobeoordeling uitvoeren om wijzigingen in de tijdelijke immobilisatie te valideren
 - A5. De documentatie die nodig is voor de uitwisseling van materiaal tussen SO te standaardiseren
- **Categorie B. Veiligheidsbeheersysteem.** Deze categorie groepeerde onderwerpen van het VBS, met als doel het verdiepen van en het zoeken naar synergiën tussen de stakeholders om het risicobeheer te verbeteren over een aantal onderwerpen die minder direct verband houden met de dagelijkse spoorwegactiviteiten. Deze categorie omvatte de volgende "werkthema's":
 - B1. Het afstemmen van de dringende-/noodprocedures en uitvoeren van gezamenlijke oefeningen
 - B2. Gezamenlijke risicoanalyses uitvoeren voor de sporenbundels
 - B3. Het vergemakkelijken van het toezicht op de naleving van de regelgeving voor België en Europa
 - B4. Een gemeenschappelijk spoorweglexicon ontwikkelen
- **Categorie C. Uitwisselingsplatformen tussen SO.** Deze categorie is bedoeld om initiatieven te groeperen die een sterke dimensie "uitwisseling van ervaringen" bevatten, met als doel te komen tot een gemeenschappelijk standpunt tussen de SO. Deze categorie omvatte de volgende "werkthema's":
 - C1. Analyse van de gevolgen van de overgang tussen de signalatiesystemen (European Train Control System (ETCS) / Transmissie Baken Locomotief (TBL))
 - C2. Evaluatie van de risico's die verbonden zijn aan het uitstellen van opleidingen en medische onderzoeken in verband met Covid-19
 - C3. Een forum creëren voor uitwisseling door de SO en voor de SO (agenda vastgesteld door de SO)

In *Bijlage 1* wordt de lijst van "werkthema's" weergegeven die tijdens de workshop op 17 november 2020 zijn voorgesteld.

Opgemerkt moet worden dat deze lijst van "werkthema's" geen ideeën uit bilaterale discussies bevat, indien deze:

- Enkel betrekking hebben op de IB
- Zeer specifiek zijn voor de behoeften van een SO maar niet voor de andere SO
- Gekoppeld zijn aan een wijziging in de regelgeving
- Te ambitieus zijn binnen het kader van de routekaart
- Niet voldoende specifiek zijn voor België

2.3 Selectie van prioritaire onderwerpen

Alle "werkthema's" die tijdens de bilaterale gesprekken zijn vastgesteld, zijn vervolgens tijdens de workshop op 17 november 2020 voorgesteld. Deze presentatie berustte op:

- Een beschrijving van de doelstelling van de "werkthema's"
- Een korte beschrijving van het principe van de "werkthema's" (zoals besproken met de SO tijdens de bilaterale gesprekken)
- Een korte beschrijving van het belang van het "werkthema"

Deze presentatie was ook een gelegenheid om een eerste uitwisseling te houden over sectorale initiatieven en om de sector te voorzien van de nodige verduidelijkingen.

Op basis hiervan hebben de IG de gelegenheid gehad te stemmen om de "werkthema's" te selecteren waarop de inspanningen bij de ontwikkeling van de routekaart voor de periode 2021-2022 moeten worden gericht, en wel op twee manieren:

- **Tijdens de workshop door middel van een Mentimeter® stemming.** Elke workshopdeelnemer had de mogelijkheid om per categorie één of meerdere initiatieven te selecteren (afhankelijk van de categorieën). Het doel was om een eerste overzicht te krijgen van de voorkeuren van de sector en deze te bespreken.
- **Na afloop van de workshop door middel van een online enquête.** Elke SO heeft na de workshop een online-enquête ingevuld om de initiatieven te selecteren die zij in het kader van de routekaart voor de periode 2021-2022 het liefst zou uitvoeren. Het doel van de online-enquête was de SO tijd te geven om na te denken en de gelijkheid van stemmen tussen de verschillende SO te handhaven (het aantal vertegenwoordigers van elke SO was niet noodzakelijkerwijs gelijk voor elke workshop).

In *Bijlage 2* worden de resultaten van de Mentimeter®-enquête en de online-enquête weergegeven die hebben bijgedragen aan de selectie van de prioritaire initiatieven voor de routekaart 2021-2022.

2.4 Ontwikkeling van de routekaart 2021-2022

Na de vaststelling van de prioritaire "werkthema's" in het kader van de routekaart 2021-2022 zijn de "werkthema's", die op basis van de stemming van de IG zijn vastgesteld, opgesplitst in haalbare sectorale initiatieven in overeenstemming met de budgettaire beperkingen van de routekaart.

Op basis van de door de sector vastgestelde prioritaire "werkthema's" werden de volgende sectorale initiatieven ontwikkeld en tijdens de workshop van 8 december 2020 aan de sector voorgesteld:

- Evaluatie van de mogelijkheden om de informatie-uitwisseling tussen de IB en de SO in het kader van de TSI OPE, aanhangsels D1 en D2, te verbeteren
- Oprichting van een uitwisselingsforum door en voor de SO
- De realisatie van een voorstudie om de aanpak te bepalen voor het aantonen van de aanvaardbaarheid van risico's in verband met wijzigingen m.b.t. de tijdelijke immobilisatie in een installatie (wijziging van GP - 421 Remming van treinen)
- Realisatie van een samenvattingsnota over RDEI classeur 511 – *Extern Noodplan Infrabel - Coördinatie tussen IB en de IG*, waarvan de publicatie en de toepassing voorzien is in de loop van 2021
- Analyse van de impact op het rijden bij de overgang tussen signalisatiesystemen (verschillende ETCS-niveaus en/of tussen ETCS/TBL)
- Ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader van competenties voor de veiligheidskritieke taken m.b.t. de schouwing van een goederentreinen (voor goederenvervoer SO)
- Ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader van competenties voor de veiligheidskritieke taken voor het bedienen van perrons (voor personenvervoer SO)

Al deze initiatieven werden gepresenteerd in fiches met de volgende punten voor elk initiatief:

- Het doel van het initiatief
- Richtlijnen voor de te volgen aanpak
- Uitdagingen en succesfactoren in verband met de initiatieven
- De resultaten van de initiatieven
- Te betrekken partijen (SO, en/of DVIS, en/of IB)

De presentatie van de initiatieven tijdens de workshop op 8 december had als doel:

- De initiatieven voor te leggen aan de sector
- Het bespreken van de waarde van de voorgestelde initiatieven en benaderingen voor elk ervan
- Een discussie voeren over de haalbaarheid van de initiatieven en input van de sector
- Prioriteit te geven aan initiatieven die op tijd zijn voor de opstelling van de routekaart 2021-2022

Om initiatieven in de loop van de tijd te prioriteren, werd tijdens de workshop een Mentimeter®-enquête georganiseerd, zodat de IG konden stemmen om het initiatief te selecteren dat prioriteit zou moeten krijgen voor 2021 in plaats van 2022. Het thema van de uitwisseling van informatie tussen de IB en de SO was door de DVIS vooraf geselecteerd als een in 2021 uit te voeren thema. Daarnaast zal het initiatief voor de oprichting van een "Forum voor uitwisseling door en voor SO" parallel aan de GP-werkcyclus worden uitgevoerd. Zo zal er twee keer per jaar een uitwisselingsforum worden georganiseerd, parallel aan de GP-workshop.

Bijlage 3 geeft de resultaten van de enquête omtrent sectorale initiatieven in 2021 weer.

Uit de Mentimeter®-enquête is gebleken dat de sector het initiatief om een voorstudie uit te voeren om de aanvaardbaarheid aan te tonen van de risico's die verbonden zijn aan wijzigingen in de beveiliging van tijdelijke immobilisatie (wijziging van de GP in verband met de remming van treinen) bij voorkeur in 2021 (in plaats van in 2022) zou laten plaatsvinden.

2.5 Finalisatie van de routekaart 2021-2022

Naar aanleiding van de workshop van 8 december 2020 is de routekaart op een aantal punten aangepast om rekening te houden met de feedback van de sector:

- In overeenstemming met de sector werd een initiatief geselecteerd om een voorlopige studie over tijdelijke immobilisatie in een installatie uit te voeren als onderdeel van de routekaart voor 2021-2022
- De SO voor reizigersvervoer gaven aan een voorkeur te hebben voor de ontwikkeling van een competentiekader voor de veiligheidskritieke taak A3 in plaats van C5. Bovendien werden de meningen van de goederen SO opgesplitst in de ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader voor de veiligheidskritieke taak A3 of A5. Daarom is besloten de volgende sectorale initiatieven met betrekking tot veiligheidskritieke taken te integreren in de routekaart 2021-2022⁵:
 - Door zowel goederen- als reizigers SO te betrekken bij de ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader van bevoegdheden voor de kritische veiligheidstaak A3 van het Koninklijk Besluit inzake veiligheidspersoneel (*"Toepassing van de regels betreffende het remmen, het stilzetten en de samenstelling van treinen en rangeerbewegingen"*)
 - Het ontwikkelen van een gemeenschappelijk referentiekader van bevoegdheden voor de veiligheidskritieke taak A5 van het Koninklijk Besluit inzake veiligheidspersoneel (*"Controle van de conformiteit van een trein of rangeerbeweging"*), waarbij alleen de goederen SO betrokken zijn
- Het initiatief betreffende de ontwikkeling van een samenvattingsnota over bundel 511 – *Extern noodplan Infrabel* - Coördinatie tussen de IB en de IG van de RDEI werd door de sector niet gekozen als een initiatief om met prioriteit te worden uitgevoerd in 2021. Aangezien de publicatie en toepassing van dit RDEI onderdeel gepland staat voor 2021, lijkt het echter niet relevant om dit initiatief te handhaven als onderdeel van de routekaart voor 2022. Daarom wordt voorgesteld om het werk dat oorspronkelijk aan dit onderdeel was gepland, te vervangen door werkzaamheden aan een wijziging van de IB-regelgeving, waarvan de uitvoering gepland staat in 2022 of 2023.⁶

De routekaart voor de periode 2021-2022 bestaat uit de sectorale initiatieven en omvat de cycli voor de actualisering van de gemeenschappelijke praktijken. Het bestaat dus uit de volgende elementen, verdeeld over de periode 2021-2022:

⁵ Dit initiatief zal in overleg met de sector worden bevestigd of herzien in de loop van de sectorale initiatieven die in 2021 worden uitgevoerd.

⁶ De reikwijdte van dit initiatief en de keuze van de betrokken wijzigingen in de regelgeving zullen in overleg met de sector worden vastgesteld tijdens de sectorale initiatieven in 2021.

- Jaar 2021:
 - Uitvoering van een grote werkcyclus GP, gedurende de eerste helft van het jaar
 - Het houden van het eerste jaarlijkse uitwisselingsforum tussen de SO in parallel met de grote werkcyclus
 - Evaluatie van de mogelijkheden om de informatie-uitwisseling tussen de IB en de SO in het kader van de TSI OPE, aanhangsel D1 en D2, te verbeteren
 - De realisatie van een voorstudie om de aanpak te bepalen voor het aantonen van de aanvaardbaarheid van risico's in verband met wijzigingen in de tijdelijke immobilisatie in een installatie (wijziging van de GP - 421 Remming van treinen)
 - Uitvoering van een kleine werkcyclus GP, in de tweede helft van het jaar
 - Het houden van een tweede jaarlijks uitwisselingsforum tussen de SO in parallel met de kleine werkcyclus
- Jaar 2022 (onder voorbehoud van validatie door de sectorale werkgroep in 2021):
 - Uitvoering van een grote werkcyclus GP, gedurende de eerste helft van het jaar
 - Het houden van het eerste jaarlijkse uitwisselingsforum tussen de SO in parallel met de grote werkcyclus
 - Ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader van bevoegdheden voor de kritische veiligheidstaak A3 van het koninklijk besluit betreffende het veiligheidspersoneel voor het goederen- en reizigersvervoer
 - Ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader van bevoegdheden voor de kritische veiligheidstaak A5 van het koninklijk besluit betreffende het veiligheidspersoneel voor het goederenvervoer
 - Analyse van de impact van de overgang tussen signalisatiesystemen (tussen verschillende ETCS-niveaus en/of tussen ETCS/TBL) op het rijden
 - Opstellen van een samenvattingsnota over de evolutie van de regelgeving van de IB.
 - Uitvoering van een kleine werkcyclus GP, in de tweede helft van het jaar
 - Het houden van een tweede jaarlijks uitwisselingsforum tussen de SO in parallel met de kleine werkcyclus

De doelstellingen en beoogde resultaten van elk van deze initiatieven zijn samengevat in [Bijlage 4](#).

III. Naar de oprichting van een sectorale vereniging

Als aanvulling op het werk dat is verricht bij het opstellen van het beheersproces van de GP en de ontwikkeling van de Routekaart 2021-2022, heeft de missie ook getracht de interesse van de sector en de voorlopige strategische richtingen in verband met de oprichting van een duurzamer platform voor sectorale samenwerking⁷, zoals een sectorvereniging, in kaart te brengen. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van het werk dat is verricht en de resultaten die zijn bereikt.

3.1. Context en behoeften

In België bestaat er momenteel geen sectorale vereniging die tot doel heeft werkgroepen te leiden of diensten te verlenen aan de sector. Dergelijke sectorale verenigingen bestaan in de meeste buurlanden en zijn over het algemeen gericht op:

- Het dienen als forum voor uitwisseling en discussie tussen de spelers in de sector
- Diensten verlenen aan de sector waar er mogelijkheden zijn voor synergieën en kostenbesparingen
- Bevordering van de uitwisseling van goede praktijken tussen de actoren van de sector
- De definitie van gemeenschappelijke referentiesystemen mogelijk maken die de samenwerking tussen de spelers vergemakkelijken en de risico's op de interfaces tussen de spelers in de sector verminderen

De oprichting van een dergelijke branchevereniging lijkt in de huidige context bijzonder relevant omdat:

- De liberalisering van de spoorwegmarkt, in overeenstemming met het Europese beleid op dit gebied, leidt tot een vermindering van de nationale regels en dus tot het verlies van gemeenschappelijke normatieve referentiesystemen
- De rol van de infrastructuurbeheerder is opnieuw gericht op zuivere infrastructuurbeheeractiviteiten, hij speelt een zwakkere "leiderschapsrol" voor de spoorwegondernemingen dan in het verleden het geval was
- Tegelijkertijd ontstaan als gevolg van de liberalisering van de markt nieuwe spelers in de sector met een lager niveau van interne middelen en vaardigheden
- Het Belgische wetgevende kader bepaalt geen rol voor de NVI bij het definiëren van benchmarks voor de sector

De wens om een nieuwe branchevereniging op te richten werd besproken tijdens een bijeenkomst tijdens de vorige sectorsteunmissie. Tijdens deze eerste discussie stemde 97%⁸ van de deelnemers voor de oprichting van een sectorale vereniging.

DVIS stelt voor om financiële steun te verlenen voor de uitvoering van een sectorale routekaart voor de jaren 2021-2022. Er zij echter op gewezen dat:

- Deze routekaart kan niet aan alle behoeften van de sector voldoen. Om de werklast voor de komende twee jaar te regelen en de budgettaire beperkingen in acht te nemen, was het nodig een beperkt aantal zeer specifieke sectorale initiatieven te selecteren en dus verschillende thema's van sectorale samenwerking te schrappen waarvoor bepaalde IG ook interesse hadden (zie hoofdstuk **II. Routekaart 2021-2022**).
- In de toekomst zullen er waarschijnlijk nieuwe behoeften ontstaan, afhankelijk van bijvoorbeeld veranderingen in de regelgeving en de operationele context.

⁷ In dit rapport wordt de term "duurzamer platform" gebruikt in plaats van associatie om niet vooruit te lopen op de aard van de duurzame sectorstructuur.

⁸ Onderzoek uitgevoerd met Mentimeter® tijdens de startbijeenkomst van de "materiaaloverdracht van VVESI naar GI's" workflow op 22 april 2020 en met de antwoorden van 30 deelnemers.

Zo wilde DVIS beginnen na te denken over de oprichting van een toekomstige branchevereniging om:

- Bepaling van het belang dat de sector heeft bij het creëren van een duurzamer sectorplatform na 2022
- De omtrek van een sectorplatform en de mogelijke diensten die het kan bieden in kaart brengen
- Een reflectie op gang brengen over de vorm die dit meer duurzame sectorale platform zou kunnen aannemen

3.2. De huidige situatie en het standpunt van de sector

In de loop van dit project zijn er bilaterale gesprekken gevoerd met alle IG. Deze bilaterale besprekingen hebben bijgedragen tot het bepalen van het belang en het standpunt van de sector voor de oprichting van een duurzamer sectoraal platform.

Tijdens deze bilaterale gesprekken hebben de vertegenwoordigers van de IG de volgende elementen benadrukt:

- Hoewel er momenteel geen Belgische sectorale vereniging als zodanig bestaat, zijn er al een groot aantal organisaties en fora die gericht zijn op het bundelen van initiatieven voor spoorwegondernemingen, zowel op nationaal als op internationaal niveau. *Figuur 2* geeft op een overzicht van de bestaande organisaties en platformen op dit gebied, zowel op nationaal als op internationaal niveau.
- De betrokkenheid van de IG bij deze fora of brancheorganisaties vergt al een investering van tijd en geld die vaak als substantieel wordt beschouwd.
- Gezien de huidige politieke en operationele context van de spoorwegsector ligt het belang van samenwerking tussen IG vooral op internationaal, en met name Europees, niveau en niet zozeer op nationaal niveau.

Figuur 2: Verenigingen en uitwisselingsplatformen voor spoorwegondernemingen (niet exhaustief)

NIET VOLLEDIG

Internationaal niveau	Nationaal niveau
 <ul style="list-style-type: none"> ■ Schrijft technische documenten die het begrip en de implementatie van regelgeving en de ontwikkeling van een « Single European Railway Area » bevorderen 	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Informeert de SO over wijzigingen in operationele regelgeving en maakt overleg mogelijk over het beheer van de koppeling SO/IB vanuit een operationeel en veiligheidsoogpunt
 <ul style="list-style-type: none"> ■ Faciliteert internationale samenwerking tussen spelers in de spoorwereld op politiek en technisch niveau 	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Organiseert veiligheidsoverleg en werk-groepen over onderwerpen die te maken hebben met bedrijfsveiligheid
 <ul style="list-style-type: none"> ■ Vertegenwoordigt de belangen van zijn leden bij belangrijke kwesties in het kader van de ontwikkeling van het Europese spoorwegbeleid 	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Verdedigt de belangen van de « Goederen » SO op politiek niveau en tegenover de IB
 <ul style="list-style-type: none"> ■ Vertegenwoordigt de belangen van onafhankelijke vrachtbedrijven op Europees niveau 	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Groepeert de eigenaars en gebruikers van wagons, van onderhoudswerkplaatsen en vele industriële sectoren
 <ul style="list-style-type: none"> ■ Verbetert de operationele samenwerking tussen « historische » vrachtbedrijven 	

Desalniettemin is uit de bilaterale gesprekken gebleken dat er in het algemeen vanuit de sector duidelijk belangstelling bestaat voor het creëren van een platform voor sectorale samenwerking. De IG hebben inderdaad aangegeven dat, hoewel er op dit moment al een groot aantal verenigingen of fora bestaat:

- **Het hoofddoel van deze platformen is niet om de samenwerking tussen spoorwegondernemingen op het gebied van veiligheid en operationele zaken te bevorderen.** De bestaande sectorale platformen op nationaal niveau zijn zeer nuttig, maar de belangrijkste doelstellingen van deze platformen zijn niet om de spoorwegondernemingen in staat te stellen samen te werken om gemeenschappelijke standpunten te ontwikkelen, samen te werken en synergieën tot stand te brengen.

- **Er is belangstelling voor meer samenwerking tussen de SO op Belgisch niveau.** Men is van mening dat het mogelijk is om meer samen te werken aan bepaalde onderwerpen met betrekking tot de veiligheid en de exploitatie van het spoor, die specifiek zijn voor België (vanwege de operationele context of de regelgeving) of die beter op nationaal dan op internationaal niveau worden behandeld.
 - **Goederenspoorwegondernemingen zijn over het algemeen meer geïnteresseerd in meer samenwerking dan personenspoorwegondernemingen.** De reden hiervoor is dat de operationele context van het goederenvervoer meer samenwerking vereist dan het passagiersvervoer (bv. uitwisseling van wagons tussen spoorwegondernemingen). De uitvoering van gezamenlijke werkzaamheden is dus van bijzonder belang in het kader van de risicobeheersing op de raakvlakken tussen de spoorwegondernemingen.
 - **“Kleine” spoorwegondernemingen of spoorwegondernemingen met beperkt verkeer in België zijn meer geïnteresseerd in meer samenwerking dan grote spoorwegondernemingen.** De reden hiervoor is dat deze spoorwegondernemingen minder interne middelen hebben om aan de regelgevende en operationele eisen te voldoen en daarom meer belang hebben bij het uitvoeren van gezamenlijke sectorwerkzaamheden.
- **Een sectoraal platform zou het mogelijk maken te zoeken naar synergieën met de buurlanden.** Het zou ook nuttig zijn als een sectoraal platform zou kunnen aansluiten bij initiatieven onder leiding van sectorale verenigingen van buurlanden, om de interoperabiliteit te vergemakkelijken, maar ook om de inspanningen te coördineren en te streven naar synergieën met deze landen.

Een analyse van het ecosysteem van verenigingen en uitwisselingsplatformen op nationaal en internationaal niveau toont aan dat:

- **Op internationaal niveau** behandelen de sectorale verenigingen en organisaties aspecten die verband houden met de behandeling van politieke dossiers en lobbywerk (bv. Community of European Railways (CER), European Rail Freight Association (ERFA)), maar ook de meer technische onderwerpen die gericht zijn op het bevorderen van samenwerking en interoperabiliteit tussen spoorwegondernemingen en het maximaliseren van synergieën tussen spoorwegondernemingen (bv. International Union of Railways (Union Internationale des Chemins de Fer, UIC), X-Rail).
- **Op nationaal niveau** maken de bestaande verenigingen en uitwisselingsplatformen op Belgisch niveau het mogelijk om bepaalde technische onderwerpen te behandelen, zoals het beheer van de interfaces tussen de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder, en ook om informatie uit te wisselen over onderwerpen die verband houden met de veiligheid en de spoorwegactiviteiten. Bovendien is het Belgian Rail Freight Forum (BRFF) een sectorale structuur die tot doel heeft de stem van de spoorwegondernemingen in het goederenvervoer op politiek niveau te vertegenwoordigen. Er bestaat echter geen sectorale structuur die gericht is op het bevorderen van de samenwerking en het maximaliseren van de synergieën tussen de spoorwegondernemingen op het gebied van de thema's exploitatie en veiligheid.

Figuur 3 geeft een schematisch overzicht weer van de organisaties op beide niveaus.

Figuur 3: Schematische weergave van het actieterrain van bestaande verenigingen, fora en uitwisselingsplatformen (vereenvoudigd en niet exhaustief)⁹

Doelstellingen		Europees / internationaal niveau					Nationaal niveau		
									
Beleid	De stem van de SO vertegenwoordigen (Lobbying)								*voor vracht
Vergemakkelijken van de samenwerking; interoperabiliteit en verhogen veiligheid	Beheer interfaces SO-IB								
	Uitwisseling over voorschriften / technologie / veiligheid					* Overleg met de SO, maar een derde legt agenda vast	*Overleg met de SO, maar een derde legt agenda vast	*Overleg met de SO, maar een derde legt agenda vast	
	Bevordering van samenwerking en interoperabiliteit (bv normen / richtlijnen)								
	Het bereiken van synergieën tussen SO								

"Toegevoegde waarde voor een sectoraal platform"

Om tegemoet te komen aan de behoefte aan samenwerking tussen de spoorwegondernemingen op nationaal niveau met betrekking tot voornamelijk technische en operationele onderwerpen, beschikken de meeste buurlanden van België over sectorale verenigingen.

3.3. De situatie in de buurlanden van België

De meeste buurlanden van België hebben sectorale verenigingen die tot doel hebben de samenwerking tussen de spelers in de spoorwegwereld, en met name tussen de spoorwegondernemingen, te bevorderen. In het kader van de missie is in de buurlanden een benchmarkstudie uitgevoerd om de volgende aspecten te bestuderen:

- De bestaansreden en de missie van deze organisaties
- Juridische structuren en governance-mechanismen
- Diensten die worden aangeboden aan de leden van deze organisaties
- Werkwijze en betrokkenheid van de leden
- Financieringsmechanismen

De benchmarkstudie richtte zich op de volgende brancheverenigingen:







- **De Rail Safety and Standard Board (RSSB).** De RSSB is een branchevereniging in Groot-Brittannië die zich bezighoudt met de spoorwegen. Deze vereniging is in 2003 opgericht en heeft als hoofddoel het werk van de Britse spoorwegindustrie op het gebied van veiligheid te leiden en te bundelen.
- **De Union des Transports Publics (UTP).** Deze Zwitserse branchevereniging verenigt vervoersondernemingen die het hele scala aan openbaar vervoer vertegenwoordigen (weg-, spoor- en binnenvaartvervoer). De organisatie is zowel politiek als technisch actief en de afdeling die zich met het spoor bezighoudt, is actief op het gebied van de veiligheid en de exploitatie van het spoor.

⁹ BeWag is niet weergegeven op de figuur omdat het niet om een associatie gaat die zich hoofdzakelijk focust op SO.

- **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).** De VDV is de Duitse branchevereniging die tot doel heeft de belangen van de vervoersondernemingen te behartigen en de samenwerking tussen deze ondernemingen te bevorderen. Het omvat een tak specifiek voor de spoorwegsector, die zich bezighoudt met thema's die verband houden met veiligheid en spoorwegactiviteiten.
- **Directeuren Overleg Spoorweg Veiligheid (DOSV).** De DOSV is een sectorstructuur in Nederland, die meer recentelijk, in 2010, is gelanceerd. Het doel is een platform te creëren voor uitwisseling en werk tussen de actoren in de Nederlandse spoorwegwereld (IB, NVI, spoorwegondernemingen, opleidingsorganisaties, enz.) met bijzondere aandacht voor de spoorwegveiligheid.

Figuur 4 geeft de belangrijkste informatie over deze brancheorganisaties weer. Bijlage 5 geeft een uitgebreider overzicht van elk van deze organisaties.

Figuur 4: Brancheverenigingen die in de benchmark in aanmerking werden genomen

	 	 	 	 
Doelstelling	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sinds 2003 heeft de RSSB gestreefd naar een toename van veiligheid op het spoor door samenwerking tussen bedrijven 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sinds 1991 probeert VDV de belangen te beschermen van de spoorwegsector en een platform voor samenwerking aan te bieden 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Belangenbehartiging, coördinatie van inspanningen en promotie van uitwisselingen tussen transportspelers sinds 1889 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sinds 2010 wil DOSV de veiligheid op het spoor verhogen door middel van samenwerking tussen bedrijven
Functionering	<ul style="list-style-type: none"> ■ Permanente commissies bestaande uit mensen van RSSB en de leden ■ Eigen middelen waardoor een breed scala aan initiatieven voor de sector kan worden uitgevoerd 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 20 expert panels die autonoom werken en worden bemand met werknemers van de leden 	<ul style="list-style-type: none"> ■ De leden detacheren personeel bij de technische commissies 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Er worden ongeveer 4 bijeenkomsten per jaar georganiseerd waar informatie wordt uitgewisseld
Leden	<ul style="list-style-type: none"> ■ Alle SO, IB's, houders van rollend materieel en diverse leveranciers ■ De NVI heeft een adviserende en observerende rol 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 600 publieke transportleden waaronder SO en IB's ■ Er zijn samenwerkingsverbanden met de NVI 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 128 Openbaarvervoerbedrijven ■ 180 andere leden (adviesverleners, klanten) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Leden zoals DB Cargo & Lineas ■ NVI (ILT) en het ministerie (lenW) zijn lid
Financiering	<ul style="list-style-type: none"> ■ Overheidsfinanciering ■ Ledenbijdrage (op basis van de inkomsten) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ De bijdrage is gebaseerd op een complexe sleutel die omzet, kilometers, aantal locomotieven omvat 	<ul style="list-style-type: none"> ■ De bijdragen gebaseerd op het aantal treinkilometers ■ OFT financiering in technische dossiers 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Geen contributievergoeding, maar de leden stellen middelen en personeel ter beschikking

Besprekingen met vertegenwoordigers van deze brancheverenigingen hebben geleid tot de volgende belangrijke lessen met betrekking tot de contouren van een branchevereniging:

- **Leden van brancheorganisaties:**
 - **Plaats van de spoorwegsector.** Sectorale verenigingen kunnen specifiek zijn voor de spoorwegsector (bv. RSSB en DOSV) of het hele gebied van het openbaar vervoer omvatten (bv. VDV en UTP). Wanneer dit het geval is, heeft de spoorwegwereld een afzonderlijke en grotendeels autonome entiteit binnen de organisatie in vergelijking met andere vervoerswijzen.
 - **Deelname van de NVI.** NVI's zijn vaak direct of indirect betrokken bij brancheorganisaties.
 - Voorbeeld van directe betrokkenheid: hoewel zij geen lid is van de UTP, neemt de NVI in Zwitserland rechtstreeks deel aan bepaalde werkgroepen en valideert zij de door de vereniging opgestelde voorschriften.
 - Voorbeeld van indirecte betrokkenheid: In het Verenigd Koninkrijk voert het NVI periodiek een onafhankelijk onderzoek uit naar de activiteiten van de RSSB.
 - **Deelname van de IB.** De IB('s) is (zijn) stelselmatig volwaardig lid van de brancheverenigingen en spelen daarin een belangrijke rol.
 - **Deelname van de SO.** Sectorale verenigingen hebben over het algemeen betrekking op zowel goederen- als reiziger-SO. Bijna alle SO die actief zijn in de landen die onder de sectororganisaties vallen, zijn lid van de sectororganisaties.
- **Financiering en bestuur:**

- Sectorale verenigingen vereisen een financiële investering en een tijdsinvestering voor de SO - de SO nemen zowel financieel deel en stellen middelen ter beschikking om aan de sectorale werkzaamheden deel te nemen.
- In sommige landen (bijvoorbeeld Groot-Brittannië en Zwitserland) neemt de overheid ook deel aan de financiering van brancheorganisaties, omdat deze bijdragen aan de verbetering van de veiligheid en het concurrentievermogen van de spoorwegsector.
- De methoden voor de berekening van de financiële bijdragen variëren naar gelang van de organisatie (bv. aantal treinkilometers, inkomsten, enz.). De regels voor de berekening van de financiële bijdragen dienen echter vaak twee doelen:
 - Er wordt een financiële bijdrage gevraagd die in verhouding staat tot de financiële draagkracht van de bedrijven. Bijgevolg worden de financiële bijdragen vaak berekend op basis van een of meer factoren die in verhouding staan tot de omvang van de spoorwegondernemingen en dus hun financieringscapaciteit (bv. treinkilometers, inkomsten enz.).
 - Het vermijdt financiële afhankelijkheid van één lid (bijv. een historische SO, IB). Hierdoor is er vaak een limiet aan de maximale financiële bijdrage van een lid van de organisatie.
- Het beheer van de verenigingen wordt verzekerd door een raad van bestuur waarvan de samenstelling een eerlijke vertegenwoordiging van de diverse leden (bijv. reizigers, goederen, IB) beoogt.
- **De eigen middelen van de vereniging en de manier van werken met de sector:**
 - De meeste brancheverenigingen beschikken over eigen middelen en hebben intern een relatief beperkt expertiseniveau.
 - De RSSB is in dit opzicht een uitzondering aangezien zij meer middelen en een sterke interne deskundigheid heeft over een groot aantal onderwerpen die verband houden met spoorwegtechnologie en risicobeheer.
 - De middelen en expertise die nodig zijn voor werkgroepen worden vaak geleverd door leden van de sector zelf.
 - De rol van de sectorvereniging bestaat er dus vooral in de inspanningen van de sector, die georganiseerd zijn rond "commissies" of "werkgroepen", te kaderen en te coördineren. De sectorale vereniging treedt op als "secretariaat" terwijl deze "commissies" of "werkgroepen" worden voorgezeten door een vertegenwoordiger van de sector.
 - De sectorale verenigingen hebben permanente werkgroepen die zich bezighouden met een aantal specifieke onderwerpen die van bijzonder belang zijn voor de sectorale samenwerking. Deze werkgroepen zijn relatief autonoom in hun organisatie en beheer.
- **Diensten die aan de leden van de sector worden aangeboden.** Brancheverenigingen richten zich op volgende activiteiten:
 - Beheersing van risico's op de raakvlakken tussen SO of tussen SO' en IB door middel van standaardisering en harmonisatie van praktijken.
 - Voorbeeld: In Duitsland ontwikkelt en handhaaft de VDV de operationele voorschriften voor SO (als aanvulling op die van de IB). Deze regelgeving biedt de sector onder meer een gemeenschappelijke basis voor samenwerking.
 - Het bereiken van synergieën door het bundelen van de inspanningen
 - Voorbeeld: In Zwitserland ontwikkelen groepen van deskundigen, bestaande uit vertegenwoordigers van de arbeidssector, technische aantekeningen en een catalogus van naslagwerken over spoorwegtechnologie.
 - Bundeling van de kosten en de behoeften aan expertise
 - Voorbeeld: In Groot-Brittannië ontwikkelt en onderhoudt de RSSB namens de sector het veiligheidsrisicomodel, een model dat de risico's van spoorwegactiviteiten op het hele netwerk kwantificeert. Het RSSB is namens de sector ook verantwoordelijk voor het onderhoud van de nationale databank voor de registratie van veiligheidsgebeurtenissen die op het netwerk plaatsvinden (Safety Management Intelligence System).
 - Het delen van feedback en er lessen uit trekken
 - Voorbeeld: In Nederland biedt de DOSV een uitwisselingsplatform voor de branchegenoten, waardoor zij feedback van incidenten en ongevallen kunnen delen.
- **Toegevoegde waarde van brancheverenigingen.** Naast het verlenen van diensten of het bieden van concrete oplossingen voor de problemen van de SO, maken de brancheverenigingen het ook mogelijk:

- Bijdragen tot de ontwikkeling van een klimaat van vertrouwen tussen de spelers in de sector. Sectorale verenigingen stellen vertegenwoordigers van de spoorwegwereld in staat om samen te werken en vooruitgang te boeken met betrekking tot onderwerpen van gemeenschappelijk belang. Het gezamenlijk bereiken van concrete resultaten draagt bij aan de ontwikkeling van een klimaat van vertrouwen tussen de actoren en verhoogt de bereidheid tot samenwerking in de loop van de tijd.
- Ontwikkelen van de volwassenheid van de sector. Het collectieve werk draagt bij tot de uitwisseling van goede praktijken tussen SO en de vaststelling van gemeenschappelijke benchmarks draagt bij tot een nivellering van de veiligheidsbeheerpraktijken.

Figuur 5 toont enkele belangrijke resultaten die de sectororganisaties van deze landen hebben behaald.

Figuur 5: Voorbeelden van diensten met een hoge toegevoegde waarde die door sectorverenigingen worden aangeboden



3.4. Vooruitgang naar een meer duurzame sectorvereniging

In de bilaterale interviews en de benchmarkstudie zijn vier leidende beginselen vastgesteld die moeten worden gevolgd om effectief te werken aan de oprichting en ontwikkeling van een duurzaam sectorplatform dat een meerwaarde voor de sector genereert. Deze vier basisprincipes en de achterliggende gedachte worden hieronder gepresenteerd:

- **Ga stap voor stap verder.** De ontwikkeling van een sectoraal platform moet geleidelijk gebeuren, naarmate er meer ervaring wordt opgedaan, zonder stappen over te slaan. Ook moeten de financiële middelen geleidelijk worden vastgelegd.
 - **Rationeel:**
 - De benchmarkstudie heeft aangetoond dat de ontwikkeling van een branchevereniging een geleidelijk fenomeen is, waarvoor in de loop van de tijd een vertrouwensrelatie tussen de leden, en de ontwikkeling van de werkgewoontes, moet worden gecreëerd. Bovendien wordt de belangstelling voor sectorale samenwerking ook geleidelijk aan gecultiveerd, door middel van gedeelde successen. In dit verband vormen de eerste jaren van een sectoraal platform vaak een belangrijke uitdaging.
 - Het financiële risico in verband met de ontwikkeling van een sectoraal platform moet dus worden beheerst in het geval van een sectorale bijdrage. Dit geldt des te meer in de context van de spoorwegsector, waar de financiële marges vaak beperkt zijn. Dit geldt vandaag des te meer gezien de crisis gerelateerd aan Covid-19.
- **Niet "het wiel opnieuw uitvinden".** Duplicatie van inspanningen met bestaande initiatieven moet worden vermeden.
 - **Rationeel:**

- Er zijn al een groot aantal forums en verenigingen binnen het spoorwegecosysteem, zowel nationaal als internationaal, die samenwerking tussen de spelers mogelijk maken.
- De bijdrage van de spoorwegondernemingen aan deze fora en verenigingen levert een werklust op voor de spoorwegondernemingen en daarom is het van essentieel belang om de inspanningen van een sectoraal platform te richten op onderwerpen die niet (of niet goed) worden behandeld door de bestaande fora.
- **Bewijs de waarde alvorens te industrialiseren.** Er zijn proefprojecten nodig om de toegevoegde waarde van sectorale samenwerking aan te tonen.
 - *Rationeel:*
 - Hoewel deze initiatieven vaak een hoge toegevoegde waarde hebben, is het risico op mislukking in verband met sectorale initiatieven ook groot (bijvoorbeeld als gevolg van uiteenlopende belangen, uiteenlopende opvattingen, gebrek aan tijd of betrokkenheid van belanghebbenden, enz.).
 - De oprichting van sectorale verenigingen volgt vaak op de successen die zijn geboekt in het kader van gezamenlijke initiatieven over zeer specifieke onderwerpen.
 - Voordat een effectief platform voor samenwerking kan worden ontwikkeld, is het dus noodzakelijk om de effectiviteit van collectief sectoraal werk te "testen" door middel van proefprojecten om ervaring op te doen en de belanghebbenden de waarde van sectorale samenwerking te laten zien.
- **Het vinden van gemeenschappelijke fronten.** Initiatieven die voor zoveel mogelijk spelers interessant en nuttig zijn, moeten worden vooropgezet.
 - *Rationeel:*
 - Om de spoorwegondernemingen zo veel mogelijk te betrekken, moet de sectorale vereniging zich richten op sectorale initiatieven die een zo groot mogelijk aantal mensen ten goede komen en oplossingen bieden voor de "gedeelde zorgen" van de sector.
 - Zo moet een sectoraal platform duidelijk de prioritaire thema's hebben geïdentificeerd waarop het wegens gemeenschappelijke belangen relevant is om samen te werken.
 - In gevallen waarin sommige van de uitgevoerde werkzaamheden niet alle belanghebbenden ten goede komen, is het belangrijk om op transparante wijze uit te leggen "waarom" voor deze richting is gekozen.

Figuur 6 geeft een overzicht van de leidende principes voor de transitie naar een meer duurzaam platform.

Figuur 6: Leidende beginselen voor de voortgang van de oprichting en ontwikkeling van een duurzaam sectorplatform

"Stap voor stap" verder gaan	"Het wiel niet opnieuw uitvinden"	De waarde bewijzen alvorens uit te werken	Het vinden van gemeenschappelijke fronten
<p><i>Geleidelijk aan ervaring opdoen zonder stappen over te slaan</i></p> <p><i>Om financiële middelen vast te leggen als en wanneer dat nodig is</i></p>	<p><i>Vermijd dubbel werk tussen bestaande initiatieven</i></p> <p><i>De werklust en de betrokkenheid van de leden zo goed mogelijk beheren</i></p>	<p><i>Implementeren van "proef"-initiatieven om de toegevoegde waarde aan te tonen</i></p> <p><i>Werk niet onmiddellijk met interne medewerkers</i></p>	<p><i>Voer initiatieven uit die zoveel mogelijk partijen ten goede komen</i></p>

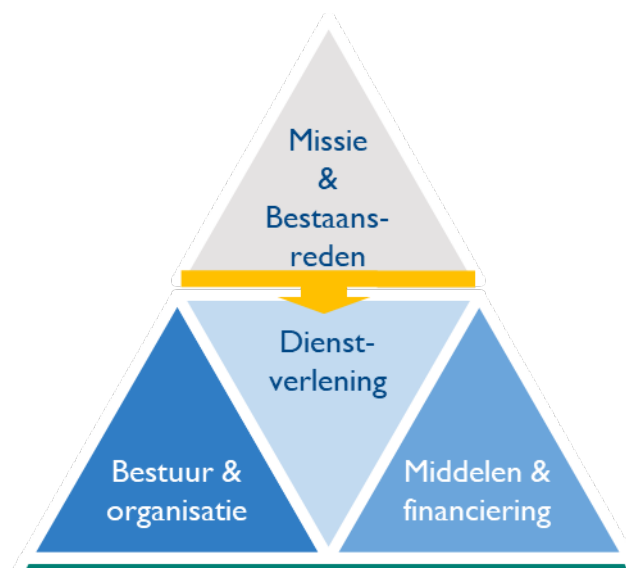
3.5. Voorlopige strategische aanwijzingen voor de oprichting van een duurzaam sectorplatform

Voorafgaand aan de oprichting van een duurzaam sectoraal platform, zelfs van bescheiden omvang, is het noodzakelijk een akkoord te bereiken tussen de belanghebbenden van de vereniging om vier fundamentele dimensies van dit sectoraal platform, die onderling met elkaar verbonden zijn, duidelijk te definiëren. Deze afmetingen zijn als volgt:

- **Bestaansreden en missie.** Het doel van de branchevereniging moet worden gedefinieerd, d.w.z. het "waarom" van de vereniging of het uiteindelijke doel van de vereniging. Dit zal een leidraad zijn voor de aard van de activiteiten die het zal uitvoeren en de diensten die het zal aanbieden. Het "waarom" moet beantwoorden aan een door de sector geuite behoefte.
- **Aangeboden diensten.** Op basis van de bestaansredenen en de behoeften van de sector moet worden bepaald welke diensten de branchevereniging zal aanbieden. Dit dienstenaanbod moet worden gedefinieerd in overeenstemming met het bestuursproces en in overeenstemming met de middelen die de vereniging ter beschikking staan.
- **Bestuur en organisatie.** De bestuursmodaliteiten moeten binnen het platform worden gedefinieerd om de besluitvormingsmodaliteiten te definiëren en de strategische omkadering van de organisatie mogelijk te maken. Bovendien moet de organisatiestructuur van het sectorale platform zelf worden vastgesteld, evenals de manier waarop het platform het werk met zijn leden structureert.
- **Middelen en financiering.** Tot slot is het belangrijk om de financieringsmechanismen voor een sectoraal platform en de beschikbare middelen vast te stellen. Binnen een bescheiden sectorstructuur kan het zijn dat een sectorplatform geen of zeer beperkte eigen middelen heeft.

Figuur 7 geeft de dimensies weer die bij de ontwikkeling van een duurzaam sectorplatform aan bod moeten komen.

Figuur 7: Dimensies die aan de orde moeten komen bij de oprichting van een branchevereniging



De bilaterale gesprekken boden de gelegenheid voor een eerste open discussie met vertegenwoordigers van de SO over de voordelen van de oprichting van een sectorale associatie en de voorlopige strategische oriëntaties daarvan.

Uit deze besprekingen met vertegenwoordigers van de spoorwegondernemingen zijn de volgende punten naar voren gekomen:

- **Bestaansreden en missie.** De spoorwegondernemingen zijn van mening dat een eventuele branchevereniging prioriteit moet geven aan de veiligheid op het spoor en dat haar activiteiten het mogelijk moeten maken de aantrekkelijkheid van de spoorwegsector ten opzichte van andere vervoerswijzen te vergroten. De spoorwegondernemingen zijn dan ook vooral van mening dat een sectorale associatie de interoperabiliteit en de samenwerking tussen de spoorwegondernemingen en de tenuitvoerlegging van de wetgeving moet vergemakkelijken.
- **Aangeboden diensten.** In overeenstemming met de bestaansreden van de vereniging zijn de spoorwegondernemingen van mening dat een sectorale vereniging een bijzondere waarde voor de sector zou hebben door zich in eerste instantie te richten op deze activiteiten:
 - Wettelijk, technisch en regelgevend toezicht
 - Het delen van kennis en informatie
 - Technische ondersteuning voor de ontwikkeling van gemeenschappelijke standaarden en normen
 - Opleiding van het personeel van de spoorwegonderneming

Figuur 8 geeft op basis van de bilaterale gesprekken een overzicht van de voorlopige prioriteiten van de sector omtrent de strategische oriëntaties van een potentieel samenwerkingsverband.

Figuur 8: De prioriteiten van de sector omtrent de strategische oriëntaties van een branchevereniging



Aspecten die verband houden met het bestuur en de financiering van een sectororganisatie zijn in dit stadium nog niet aan de orde gekomen. In de huidige situatie kunnen echter twee scenario's worden overwogen om de oprichting van een sectoraal platform voor veiligheid en spoorwegactiviteiten op middellange termijn mogelijk te maken:

- **De oprichting van een nieuwe branchevereniging.** Het doel hiervan zou zijn een nieuwe onafhankelijke branchevereniging te ontwikkelen die zich concentreert op de spoorwegondernemingen en op kwesties die verband houden met veiligheid en de spoorwegexploitatie.
- **Opname in een reeds bestaande Belgische vereniging.** Dit zou betekenen dat een bestaande structuur wordt geïntegreerd die al actief is binnen de Belgische spoorwegsector, hoewel deze momenteel niet gericht is op de spoorwegondernemingen of op kwesties die verband houden met de exploitatie en de

veiligheid van de spoorwegen. Met name de volgende sectorale structuren¹⁰ kunnen in overweging worden genomen:

- **Het Belgian Rail Freight Forum (BRFF).** De BRFF is een coalitie van spoorwegondernemingen die actief zijn in het goederenvervoer in België. De BRFF, die in 2017 is opgericht, heeft momenteel geen juridische structuur en heeft haar activiteiten tot nu toe gericht op gebieden die verband houden met de behandeling van politieke en openbare aangelegenheden. De BRFF heeft echter ook tot doel om in de toekomst samenwerkingsonderwerpen te behandelen die verband houden met spoorwegactiviteiten en veiligheid.
- **BeWag.** BeWag is een vereniging van onder andere wagonhouders en -gebruikers en onderhoudswerkplaatsen. BeWag is lid van de International Unit Wagon Keepers (UIP). Het doel van de vereniging is de belangen van haar leden te verdedigen en een informatiekanaal te zijn tussen haar leden en de Belgische en Europese autoriteiten.

Figuur 9 geeft een eerste analyse van de mogelijke voor- en nadelen van de twee opties.

Figuur 9: Opties voor de oprichting van een platform voor sectorale samenwerking in 2023

Opties	 Mogelijke positieve punten	 Mogelijke negatieve punten
Oprichting van een onafhankelijke sector-vereniging	<ul style="list-style-type: none"> ■ Maakt de ontwikkeling van een onafhankelijke structuur mogelijk en richt zich op de behoeften van SO's op het gebied van spoorweg-exploitatie en veiligheid 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vereist het creëren van een nieuwe structuur en dus "vanaf nul beginnen" in termen van bestuur en organisatiestructuur ■ Vereist het ontwikkelen van "vertrouwen in de vereniging" ■ Kan het beheer van interfaces bemoeilijken in vergelijking met bestaande verenigingen op Belgisch niveau
Toetreding bij een reeds bestaande Belgische vereniging	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vereist geen creatie van een nieuwe structuur en maakt het daarom mogelijk om niet 'vanaf nul te beginnen' in termen van bestuursmechanismen en organisatiestructuur ■ Gemakkelijk te starten gekoppeld aan het bestaan van een werkomgeving met een klimaat van vertrouwen gekoppeld aan het succes van verenigingen in het verleden ■ Kan synergieën met leden en bestaande activiteiten van de vereniging vergemakkelijken 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vereist een beoordeling van de bereidheid en het vermogen van de bestaande vereniging om over te gaan naar een nieuw type lidmaatschap/ activiteit dat mogelijk in strijd is met de oorspronkelijke leden en prioriteiten ■ Lijkt weinig open voor SO's voor reizigersvervoer ■ Risico's verbonden aan het feit dat onderwerpen die verband houden met veiligheid en spoorwegexploitatie worden behandeld als "neven" onderwerpen gezien de initiële kernactiviteit van verenigingen

Bovendien moet worden opgemerkt dat de meerderheid van de ondervraagde vertegenwoordigers van de spoorwegondernemingen voorstander was van de deelname van de DVIS en de IB aan een duurzaam sectoraal platform:

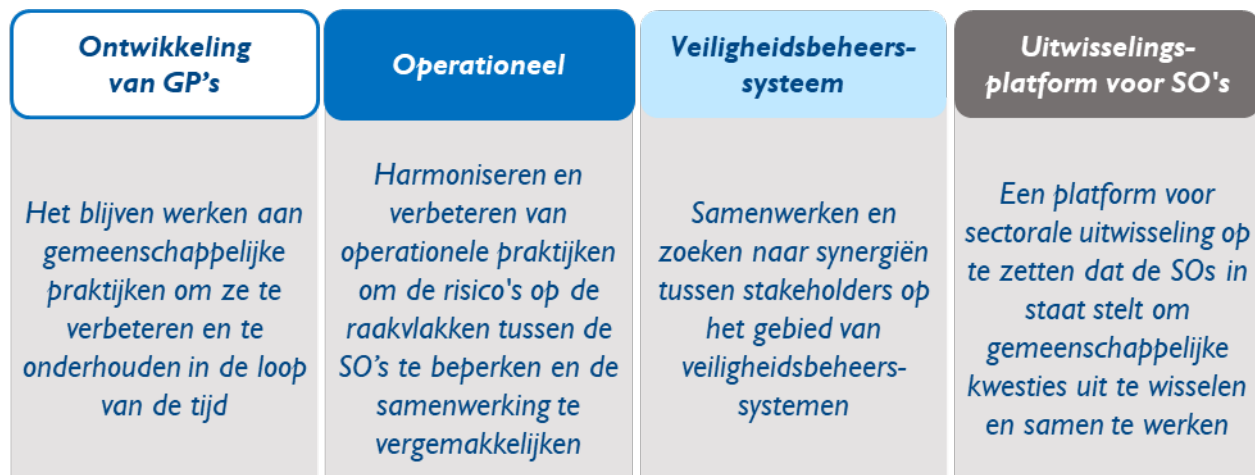
- **DVIS.** De meerderheid van de voor deze missie geïnterviewde vertegenwoordigers van de spoorwegondernemingen is van mening dat het de voorkeur verdient dat een duurzaam sectoraal platform de NVI gemakkelijk kan raadplegen wanneer dat nodig is of dat de NVI zelfs deelneemt aan de werkgroepen die door het platform worden geleid, wanneer dat relevant is.
- **De IB.** Evenzo is de meerderheid van de in het kader van deze missie geïnterviewde vertegenwoordigers van de spoorwegondernemingen van mening dat de infrastructuurbeheerder een rol moet spelen binnen een duurzaam sectoraal platform en dat de aard van zijn betrokkenheid moet variëren naar gelang van de aard van de behandelde onderwerpen.

¹⁰ Dit zijn slechts enkele gedachtenpistes. De betreffende organisaties zijn niet benaderd met het oog op het bepalen van hun potentiële interesse.

3.6. De waarde van de routekaart 2021-2022 in de richting van de oprichting van een sectoraal platform

De routekaart 2021-2022 (zie hoofdstuk **II. Routekaart 2021-2022**) bevat een ambitieus programma van sectorale initiatieven voor de komende twee jaar met betrekking tot een verscheidenheid aan thematische onderwerpen, zoals geïllustreerd in *figuur 10*.

Figuur 10: De werkassen van de routekaart 2021-2022



De uitvoering van deze routekaart is een gelegenheid om de sectorale samenwerking te verdiepen, de toegevoegde waarde van een sectoraal platform aan te tonen en te leren van de ervaring die dankzij de afgelopen en aankomende sectorale samenwerkingen is opgedaan.

Op basis van feedback op dit gebied zal het bijzonder interessant zijn om een analyse uit te voeren om het volgende te bepalen:

- Sectorale samenwerkingsthema's die verbindend zijn en zorgen voor een toegevoegde waarde
- Succesfactoren in verband met sectorale initiatieven
- Faalfactoren in verband met sectorale initiatieven
- De waarde voor de sector van verdere sectorale samenwerking

Deze feedback zal helpen om de strategische oriëntaties voor de ontwikkeling van een duurzamer sectorplatform te verfijnen.

Conclusie

Het doel van de missie was het bevorderen van de sectorale samenwerking en het vaststellen van een kader voor de uitvoering van toekomstige sectorale initiatieven. Deze noodzaak vloeide voort uit het voorstel van DVIS om de sector financiële steun te verlenen voor de uitvoering van sectorale initiatieven in de periode 2021-2022 en om het mogelijk te maken de GP in de loop van de tijd te handhaven. Daarnaast wilde DVIS de aanzet geven tot een eerste reflectie over de oprichting van een sectoraal platform voor de structurering van sectorale initiatieven na 2022.

Resultaten van het project

1. Ontwikkeling van een beheersproces voor gemeenschappelijke praktijken en een routekaart voor de periode 2021-2022

De missie heeft een bestuursproces voor de GP en een routekaart voor sectorale initiatieven voor de komende twee jaar bepaald:

- **Het opstellen van een beheersproces voor de Gemeenschappelijke Praktijken.** Er is een document ontwikkeld dat het beheersproces voor GP beschrijft, dat aan de sector is voorgesteld en dat door de sector is herzien. Het document beschrijft een proces voor zowel het behoud van bestaande GP in de loop van de tijd als de ontwikkeling van nieuwe GP, afhankelijk van de behoeften van de sector. Het proces is opgebouwd rond twee jaarlijkse werkcycli, waarvoor alle IG worden uitgenodigd.
- **Het opstellen van een sectorale routekaart voor de periode 2021-2022.** Er is een routekaart voor de periode 2021-2022 ontwikkeld, op basis van de prioriteiten zoals door de sector aangegeven en in overeenstemming met de budgettaire beperkingen. De routekaart omvat de werkcycli van de GP evenals andere sectorale initiatieven voor de periode 2021-2022. Naast de werkcycli van de GP zijn de volgende sectorale initiatieven opgenomen in de routekaart voor de komende twee jaar:
 - **Jaar 2021:**
 - Het implementeren van twee uitwisselingsfora tussen SO, parallel aan de jaarlijkse GP-werkcycli
 - Beoordeling van de mogelijkheden om de informatie-uitwisseling tussen de IB en de SO in het kader van de aanhangsels D1 en D2 van de TSI "Exploitatie en verkeersleiding" te verbeteren
 - Voltooing van een voorbereidende studie om de aanpak te bepalen voor het aantonen van de aanvaardbaarheid van risico's in verband met wijzigingen in de tijdelijke immobilisatie van een installatie (wijziging van de CP - 421 met betrekking tot het remmen van treinen)
 - **Jaar 2022 (onder voorbehoud van validatie door de sectorale werkgroep in 2021):**
 - Het implementeren van twee uitwisselingsfora tussen spoorwegondernemingen, parallel aan de jaarlijkse werkcycli van de GP
 - Ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader van bevoegdheden voor de veiligheidskriteke taak A3 - "Toepassen van de voorschriften inzake remming, immobilisatie en samenstelling van treinen en rangeerbewegingen" van het K.B. "Veiligheidspersoneel", voor goederen- en reizigersvervoer
 - Ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader van competenties voor de veiligheidskriteke taak A5 - "Nagaan van de conformiteit van een trein of van een rangeerbeweging" van het K.B. "Veiligheidspersoneel", voor het goederenvervoer
 - Analyse van de impact van de overgang tussen signaleringssystemen (tussen verschillende ETCS-niveaus en/of tussen ETCS/TBL) op het rijgedrag

De routekaart en het beheersproces van het KP zijn in twee afzonderlijke documenten meer in detail gedocumenteerd.

2. Strategische richtlijnen voor de ontwikkeling van een duurzamer sectoraal platform

Bovendien heeft de missie het mogelijk gemaakt om een reflectie op gang te brengen over de oprichting van een duurzamer sectoraal platform tegen 2023. Uit het werk in het kader van dit project zijn de volgende lessen getrokken:

- **Belang van de sector.** In het algemeen zijn de spoorwegondernemingen van mening dat de ontwikkeling van een duurzaam sectoraal platform toegevoegde waarde kan genereren:
 - Het spoorwegecosysteem omvat reeds een groot aantal uitwisselingsfora of sectorale verenigingen, zowel op nationaal als op internationaal niveau. Deze fora en verenigingen worden algemeen erkend als nuttig en de betrokkenheid van de spoorwegondernemingen bij deze fora en verenigingen vergt een aanzienlijke tijdsinvestering.
 - Toch is er belangstelling voor meer samenwerking op nationaal niveau. De meeste spoorwegondernemingen zijn van mening dat er belangstelling bestaat voor meer samenwerking tussen de spoorwegondernemingen op het gebied van nationale thema's in verband met veiligheid en spoorwegexploitatie. Op nationaal niveau zijn er geen sectorale platformen die gericht zijn op het bevorderen van de samenwerking en het maximaliseren van de synergieën tussen de spoorwegondernemingen op het gebied van de exploitatie en de veiligheid.
- **Vooruitgang in de richting van de oprichting van een branchevereniging.** Om aan deze behoefte aan samenwerking op nationaal niveau tegemoet te komen, hebben de meeste buurlanden van België sectorale verenigingen opgericht. Door middel van een benchmarkstudie heeft deze opdracht het mogelijk gemaakt de belangrijkste (gemeenschappelijke) kenmerken van deze structuren in termen van financiering, bestuur en aangeboden diensten vast te stellen. Daarnaast zijn er vier leidende beginselen vastgesteld om te komen tot de oprichting en ontwikkeling van een duurzamer sectoraal platform:
 - Ga stap voor stap verder. Hoewel het een toegevoegde waarde heeft, is de ontwikkeling van een sectorale vereniging een lang en soms delicaat proces. Het gaat er dus om geleidelijk aan ervaring op te doen, zonder stappen over te slaan, en de financiële middelen op een progressieve manier vast te leggen.
 - Niet "het wiel opnieuw uitvinden". Het spoorwegecosysteem bestaat uit verschillende nationale en internationale uitwisselingsplatformen. Duplicatie van inspanningen met bestaande initiatieven moet daarom worden vermeden en er moet worden gezorgd dat het platform zich richt op het zoeken naar synergieën met wat elders (op Europees niveau of in de buurlanden) wordt gedaan.
 - Bewijs de waarde voor het industrialiseren. Hoewel de toegevoegde waarde vaak hoog is, is het risico van mislukking bij sectorale initiatieven ook groot. Het verdient daarom de voorkeur om proefprojecten uit te voeren om geleidelijk de toegevoegde waarde van sectorale samenwerking aan te tonen.
 - Het vinden van gemeenschappelijke fronten. Om het belang en de betrokkenheid van de sector te maximaliseren, moet een sectoraal platform duidelijk de prioritaire thema's hebben geïdentificeerd waarvoor samenwerking op grond van gemeenschappelijke belangen relevant is. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de uitgevoerde initiatieven aan een zo groot mogelijk aantal mensen ten goede komen.
- **Voorlopige strategische richtlijnen.** In de besprekingen met de sector zijn ook voorlopige strategische richtingen voor de ontwikkeling van een duurzaam sectoraal platform vastgesteld:
 - Bestaansredenen en missie. De meerderheid van de spoorwegondernemingen is van mening dat een duurzaam sectoraal platform prioriteit moet geven aan het werken aan de veiligheid op het spoor en dat de acties van dat platform het mogelijk moeten maken om de aantrekkelijkheid van de spoorwegsector ten opzichte van andere vervoerswijzen te vergroten. De vertegenwoordigers van de spoorwegondernemingen zijn dan ook van mening dat een sectorale vereniging zich prioritair moet richten op kwesties in verband met de interoperabiliteit en de samenwerking tussen de spoorwegondernemingen, alsmede op de tenuitvoerlegging van de wetgeving.
 - Aangeboden diensten. In overeenstemming met de bestaansredenen voor een industrieplatform is de meerderheid van de SO van mening dat een branchevereniging waarde zou toevoegen aan de industrie door zich in eerste instantie te richten op de volgende activiteiten:
 - Wetgevend, regelgevend en technisch toezicht
 - Het delen van kennis en informatie
 - Technische ondersteuning voor de ontwikkeling van gemeenschappelijke standaarden en normen
 - Steun voor de opleiding van het personeel van de spoorwegonderneming
 - Bestuur en organisatie. Hoewel deze aspecten in dit stadium nog niet in detail zijn onderzocht, zijn er twee denksporen mogelijk om tegen 2023 een duurzamer sectoraal platform op te richten: de oprichting van een nieuwe sectorale vereniging of de opname in een bestaande Belgische vereniging.

Bijlage I: Lijst van vooraf geselecteerde "werkthema's" voor de ontwikkeling van de routekaart

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de voorgeselecteerde onderwerpen die tijdens de workshop van 17 november 2020 zijn gepresenteerd. Deze onderwerpen zijn geïdentificeerd op basis van de bilaterale gesprekken die met alle IG zijn gevoerd. Na de presentatie van deze onderwerpen aan de IG kregen de IG de gelegenheid te stemmen om de initiatieven te selecteren die vanuit hun oogpunt het meest interessant waren. De resultaten van de stemming zijn opgenomen in [Bijlage 2](#).

Categorie	Initiatieven	Principe	Belangstelling voor de sector
A. Operationeel	A1. Ontwikkeling van gemeenschappelijke competentiekaders voor Veiligheidskritieke taken (VKT) en vaststelling van een kader voor de wederzijdse erkenning van de opleiding van beveiligingspersoneel	<ul style="list-style-type: none"> De gemeenschappelijke bekwaamheidseisen voor "standaard" VKT (bv. die welke zijn opgenomen in bijlage 2 van het K.B.-VP) nader specificeren Bereiken van een erkenningsproces van opleidingen voor "standaard" VKT die de verwerving en verificatie van bekwaamheden in overeenstemming met een gemeenschappelijk referentiesysteem mogelijk maken 	<ul style="list-style-type: none"> Het vereenvoudigen van het beheer van de onderaannemers en de uitwisseling van personeel tussen de SO en het beperken van de risico's op de raakvlakken tussen de SO De kosten voor de opleiding van veiligheidspersoneel beperken Verbetering van het risicobeheer op de raakvlakken tussen de SO
	A2. Vergemakkelijken van de productie van lijnboekjes voor treinbestuurders	<ul style="list-style-type: none"> Een procedure voor het opstellen van de lijnen op basis van de door de IB ter beschikking gestelde informatie Het delen van de inspanningen om de lijnboekjes te kunnen opstellen 	<ul style="list-style-type: none"> Om het voor SO gemakkelijker te maken aan de relevante eisen van de TSI OPE te voldoen (punt 4.2.1.2.2.1 / aanhangsel D2 van de TSI OPE 2019)
	A3. Beperking van de herhaling van bijscholing voor treinbestuurders	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering van de gemeenschappelijke erkenning en formulering van de permanente vorming voor bestuurders die wordt verzorgd door afzonderlijke SO voor bestuurders die voor meerdere SO werken 	<ul style="list-style-type: none"> De opleidingsinspanningen en -kosten voor treinbestuurders die voor meerdere SO werken, verminderen
	A4. Een gemeenschappelijke risicobeoordeling uitvoeren om de wijzigingen betreffende voorlopige immobilisatie te valideren	<ul style="list-style-type: none"> De aanvaardbaarheid aantonen voor de veiligheid van de voorlopige wijzigingen van GP 421 – De remming (verlenging van de voorlopige immobilisatie tot 60 minuten voor goederentreinen en schrapping van de verplichting om een immobilisatiemiddel te gebruiken of om stopblokken te gebruiken om elk gescheiden deel bij het ontkoppelen te immobiliseren) 	<ul style="list-style-type: none"> Om de inhoud van de gemeenschappelijke praktijk te kunnen valideren en zo de uitvoering ervan te vergemakkelijken Vergemakkelijken van operaties in verband met tijdelijke immobilisatie, met behoud van het vereiste veiligheidsniveau
	A5. De documentatie standaardiseren die nodig is voor de uitwisseling van materiaal tussen spoorwegondernemingen	<ul style="list-style-type: none"> Definiëren van standaard documenten voor de treinen om de uitwisseling van treinen tussen SO te vergemakkelijken Bv. rembulletin, treinsamenstellingsformulier, documentatie over de stilstand van het treinstel 	<ul style="list-style-type: none"> De uitwisseling van treinen / materiaal tussen SO vergemakkelijken Vermijden van fouten en het verlies van informatie

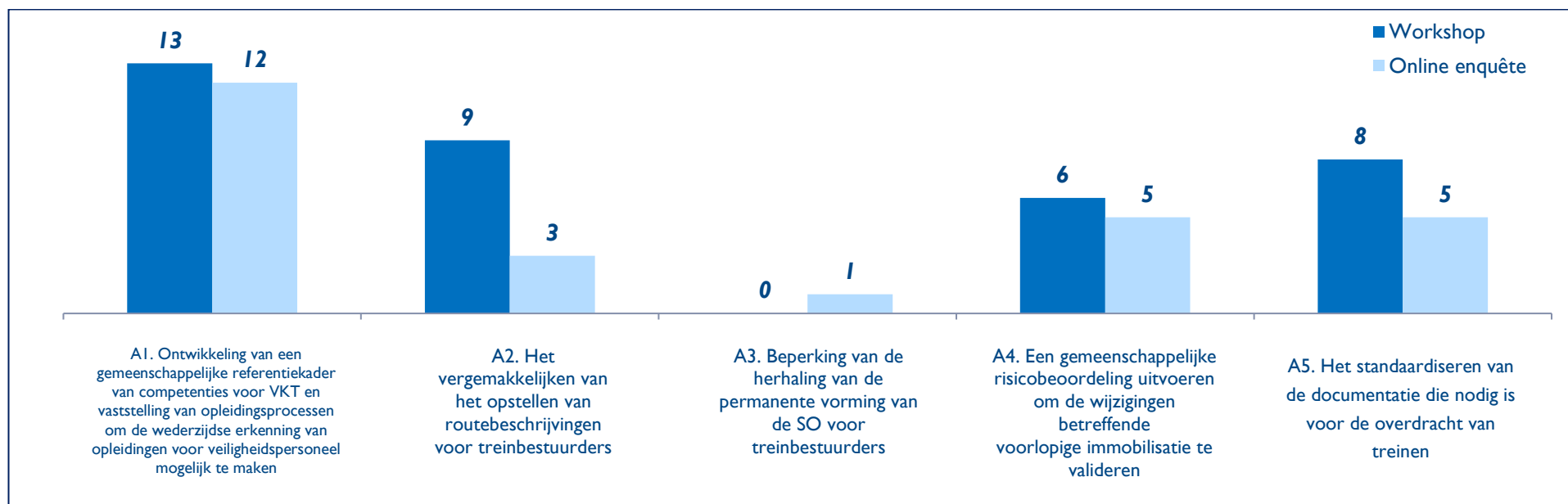
B. Veiligheidsmanagementsysteem	B1. Uitleggen van noodprocedures en uitvoeren van gezamenlijke oefeningen	<ul style="list-style-type: none"> Gezamenlijk werken aan het standaardiseren en op elkaar afstemmen van de procedures voor het beheer van situaties betreffende urgenties of in nood verkeren Beschikken over degelijke procedures voor hulpverlening tussen materialen die rekening houden met de capaciteiten en vaardigheden van alle actoren 	<ul style="list-style-type: none"> Coördinatie van de inspanningen en vermindering van de risico's op de raakvlakken in geval van urgenties of in nood verkeren
	B2. Gezamenlijke risicoanalyses uitvoeren voor sporenbundels	<ul style="list-style-type: none"> Het opzetten van een methode voor risicoanalyse voor het analyseren van risico's bij operaties in sporenbundels en deze analyses gezamenlijk uitvoeren 	<ul style="list-style-type: none"> Duplicatie van inspanningen vermijden, risicoanalyses bevorderen en betere afstemming
	B3. Vergemakkelijking van het toezicht op de naleving van de regelgeving voor België en Europa	<ul style="list-style-type: none"> Regelmatig samenvattingen maken van de ontwikkelingen in de regelgeving (Europese en nationale regelgeving en van IB) Verduidelijken van de impact van de veranderingen op VBS 	<ul style="list-style-type: none"> Verduidelijken en bevorderen van het inzicht in de ontwikkelingen op het gebied van de regelgeving en de gevolgen daarvan voor de SO
	B4. Een gemeenschappelijk spoorweglexicon ontwikkelen	<ul style="list-style-type: none"> Het ontwikkelen van een lijst van spoorwegtermen Nederlands / Frans om te voldoen aan de vereisten van STI OPE (aanhangsel C, punt 9) waarin de SO wordt gevraagd een lijst van regelmatig gebruikte spoorwegtermen op te stellen in de door de SO gekozen taal en in de "voertaal" van de IB 	<ul style="list-style-type: none"> Het voorkomen van dubbel werk en het verminderen van risico's op communicatiefouten
C. Uitwisselingsplatform tussen spoorwegondernemingen	C1. Analyse van de gevolgen van de omschakeling tussen de signaleringssystemen (ETCS/TBL)	<ul style="list-style-type: none"> Analyse van de "menselijke en organisatorische factoren" die verband houden met de omschakeling tussen de verschillende signaalsystemen om een beter inzicht te krijgen in de gevolgen voor het rijden en de mogelijke menselijke fouten die daarbij betrokken zijn Het voeren van een open discussie / feedback als alternatief / aanvulling, over de gevaren / risico's die betrokken zijn met de omschakeling tussen signalisatiesystemen 	<ul style="list-style-type: none"> Het effect van de omschakeling tussen signalisatiesystemen op het rijden beter te begrijpen en passende risicobeheersmaatregelen te nemen
	C2. De risico's evalueren die verbonden zijn aan het uitstellen van opleidingen en medische onderzoeken in verband met de Covid-19	<ul style="list-style-type: none"> De mogelijkheid evalueren om een risico-evaluatie van Covid-19 uit te voeren Het voeren van een open discussie/feedback over de risico's verbonden met Covid-19 als alternatief / aanvulling Communiceren met medische en psychosociale organisaties 	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering van het risicobeheer in verband met de uitbreiding van de certificeringen van veiligheidspersoneel
	C3. Een forum creëren voor uitwisseling door SO en voor de SO	<ul style="list-style-type: none"> De SO in staat stellen regelmatig bijeen te komen om openlijk van gedachten te wisselen over kwesties van gemeenschappelijk belang (bv. de evolutie van de regelgeving) De SO in staat stellen hun feedback en operationele ervaringen te delen 	<ul style="list-style-type: none"> Uitwisseling over gemeenschappelijke kwesties Identificatie van mogelijkheden voor samenwerking op het gebied van veiligheid/operationele kwesties

Bijlage 2: Selectie van de meest relevante onderwerpen door de IG

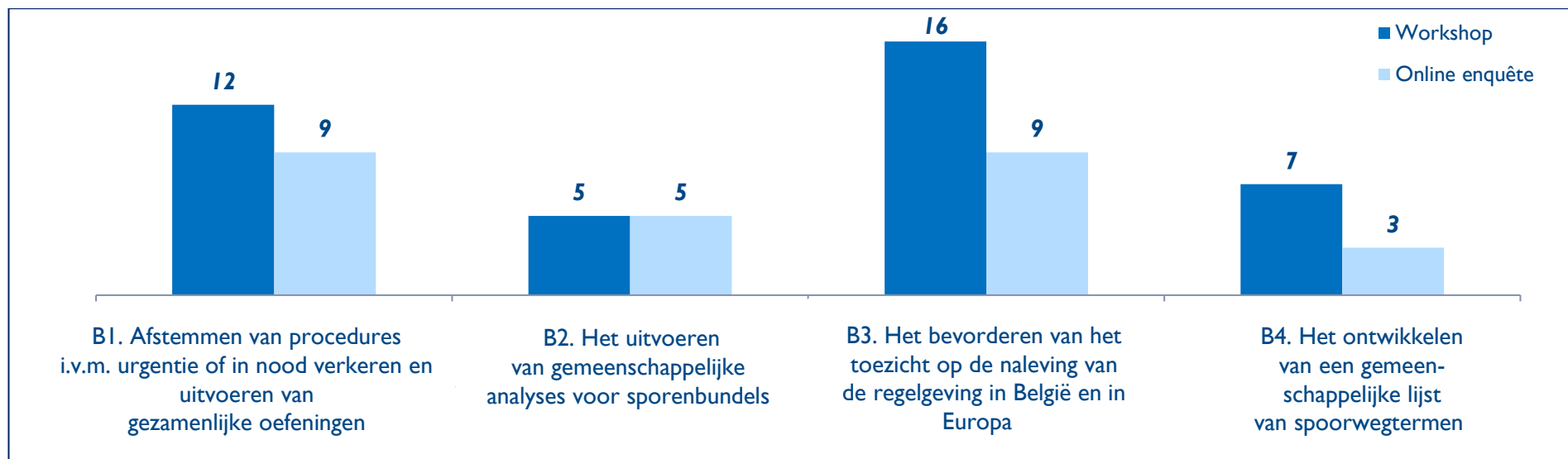
In deze bijlage worden de resultaten gepresenteerd van de stemmingen van de IG voor de selectie van sectorale initiatieven die moeten worden uitgevoerd in het kader van de ontwikkeling van de routekaart 2021-2022. De stemmen werden op twee manieren verzameld:

- **Tijdens de workshop door middel van een Mentimeter® stemming.** Elke workshopdeelnemer had de mogelijkheid om per categorie (afhankelijk van de categorieën) één of meerdere initiatieven te selecteren. Het doel was om een eerste overzicht te krijgen van de voorkeuren van de sector.
- **Na afloop van de workshop door middel van een online enquête.** Elke SO heeft na de workshop een online-enquête ingevuld om de initiatieven te selecteren die zij in het kader van de routekaart voor 2021-2022 het liefst zou willen uitvoeren. Het doel van de online-enquête was de spoorwegondernemingen tijd te geven om na te denken en de gelijkheid van de stemmen van de verschillende spoorwegondernemingen te handhaven (het aantal vertegenwoordigers van elke spoorwegonderneming was niet noodzakelijkerwijs gelijk voor elke workshop).

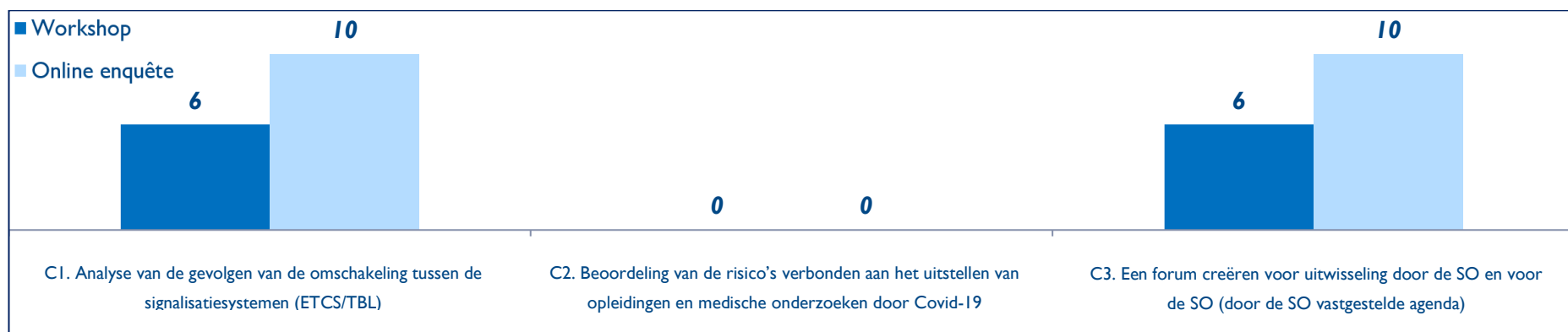
Vraag 1: Welke potentiële initiatieven in de categorie "Operationeel" zijn voor u het meest interessant? (maximaal twee keuzes per workshopdeelnemer / IG)



Vraag 2: Welke potentiële initiatieven in de categorie "Veiligheidsmanagementsysteem" vindt u het meest interessant? (maximaal 2 keuzes per workshopdeelnemer / IG)

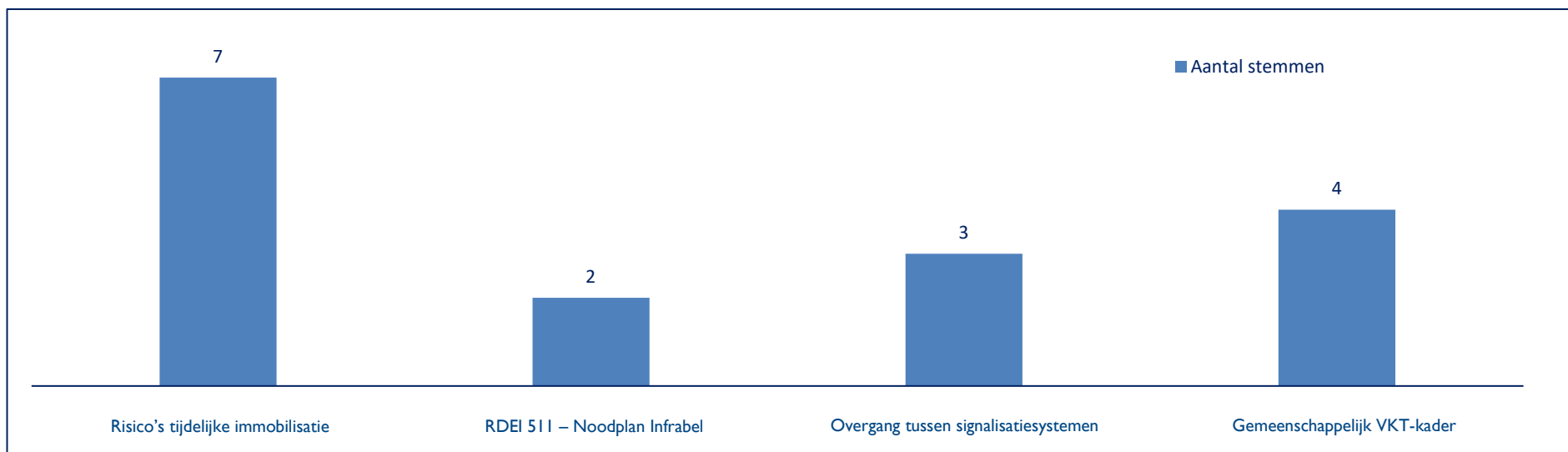


Vraag 3: Welke potentiële initiatieven in de categorie "SO-Uitwisselingsplatform" vindt u het meest interessant? (maximaal 1 keuze per workshopdeelnemer / IG)



Bijlage 3: Selectie van prioritair initiatief voor 2021

In deze bijlage worden de resultaten gepresenteerd van de Mentimeter®-enquête die werd uitgevoerd tijdens de workshop van 8 december 2020 en die bedoeld was om de selectie van het sectorale initiatief voor 2021 mogelijk te maken (naast het sectorale initiatief betreffende de uitwisseling van informatie tussen de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen in het kader van aanhangsel D1 en D2 van de TSI OPE).



Bijlage 4: Doelstellingen en output van geselecteerde sectorale initiatieven

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van de doelstellingen en beoogde resultaten van de sectorale initiatieven die in de routekaart 2021-2022 zijn opgenomen.

Jaar 2021:

<i>Initiatieven</i>	<i>Doelstellingen</i>	<i>Producten</i>
Uitvoering van een grote werkcyclus op GP, gedurende de eerste helft van het jaar	<ul style="list-style-type: none"> ■ Het onderhoud in de loop van de tijd en de verbetering van bestaande GP en de ontwikkeling van nieuwe GP mogelijk te maken ■ Uitvoering van het beheersproces: <ul style="list-style-type: none"> - Het actualiseren van GP en/of - Reactie van de meest relevante nieuwe GP voor IG 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Debat en uitwisseling van ervaringen over bestaande GP ■ Actualisering en/of schrijven van nieuwe GP ■ Verzameling openstaande punten
Het houden van het eerste jaarlijkse uitwisselingsforum tussen de SO	<ul style="list-style-type: none"> ■ Een discussiegroep oprichten voor de uitwisseling van gemeenschappelijke kwesties en ervaringen ■ Het identificeren van samenwerkingsinitiatieven op sectoraal niveau ■ Mogelijkheid om een gemeenschappelijk standpunt in te nemen dat representatief is voor de sector 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Debat, uitwisseling en terugkoppeling ■ Kan leiden tot de identificatie van nieuwe samenwerkingsinitiatieven
Beoordeling van de mogelijkheden om de informatie-uitwisseling tussen de infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen in het kader van de TSI OPE, aanhangsel D1 en D2, te verbeteren	<ul style="list-style-type: none"> ■ Het verdiepen van de analyse van de behoeften op basis van de eerste lessen (werk mei-juni 2020) en het objectiveren van alle kwesties (IB/SO, Register van de Infrastructuurbeheerders (RINF)) ■ Discussie tussen actoren mogelijk maken ■ Verkennen van mogelijke oplossingspistes 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stand van zaken: behoeften en problemen objectiveren ■ Pistes voor oplossingen (indien relevant: demonstratie van het potentieel via digitale mock-up)
Voltooiing van een voorstudie om de aanpak te bepalen voor het aantonen van de aanvaardbaarheid van risico's in verband met tijdelijke immobilisatie (wijziging van de CP - 42I Treinrem)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Het uitvoeren van een voorafgaande studie naar de aanvaardbaarheid van het risiconiveau in verband met de wijziging van de regels inzake tijdelijke immobilisatie in een installatie (GP 42I – De remming) ■ Het bepalen van een strategie voor het uitvoeren van de risicoanalyse en het aantonen van de aanvaardbaarheid van het risico verbonden aan de wijziging 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Voorlopige studie om de aanpak te bepalen voor de analyse en risico-evaluatie van veranderingen in de tijdelijke immobilisatie
Uitvoering van een kleine GP-werkcyclus in de tweede helft van het jaar	<ul style="list-style-type: none"> ■ Een herziening en eventuele actualisering van de GP voor "dringende" zaken mogelijk maken ■ Wijzigingen te identificeren die in de volgende grote herzieningscyclus moeten worden behandeld en het mogelijk maken, om, indien relevant, te discussiëren/beslissingen te nemen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Debat / uitwisseling van ervaringen over bestaande GP ■ Samenvattingstabel van de workshop ■ Actualisatie of creatie van nieuwe GP, alleen <u>als het dringend is</u> ■ Actualisering van de openstaande punten

Parallel aan de kleine cyclus: het organiseren van een tweede jaarlijkse uitwisselingsforum tussen de SO	<ul style="list-style-type: none"> ■ Een discussiegroep oprichten voor de uitwisseling van gemeenschappelijke kwesties en ervaringen ■ Het identificeren van samenwerkingsinitiatieven op sectoraal niveau ■ Mogelijkheid om een gemeenschappelijk standpunt in te nemen dat representatief is voor de sector 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Debat, uitwisseling en terugkoppeling ■ Kan leiden tot de identificatie van nieuwe samenwerkingsinitiatieven
--	--	---

Jaar 2022:

Initiatieven	Doelstellingen	Producten
Uitvoering van een grote GP-werkcyclus gedurende de eerste helft van het jaar	<ul style="list-style-type: none"> ■ Het onderhoud in de loop van de tijd en de verbetering van bestaande GP en de ontwikkeling van nieuwe GP mogelijk te maken ■ Uitvoering van het beheersproces: <ul style="list-style-type: none"> - Het actualiseren van GP en/of - Reactie van de meest relevante nieuwe GP voor IG 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Debat en uitwisseling van ervaringen over bestaande GP ■ Actualisering en/of schrijven van nieuwe GP ■ Verzameling openstaande punten
Gelijktijdig met de grote GP-cyclus, het eerste uitwisselingsforum tussen de SO voor het jaar 2022	<ul style="list-style-type: none"> ■ Een discussiegroep oprichten voor de uitwisseling van gemeenschappelijke kwesties en ervaringen ■ Het identificeren van samenwerkingsinitiatieven op sectoraal niveau ■ Mogelijkheid om een gemeenschappelijk standpunt in te nemen dat representatief is voor de sector 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Debat, uitwisseling en terugkoppeling ■ Kan leiden tot de identificatie van nieuwe samenwerkingsinitiatieven
Ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader van bevoegdheden voor de kritische veiligheidstaak A3 van het Koninklijk Besluit "veiligheidspersoneel" voor het goederen- en personenvervoer	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gemeenschappelijke bevoegdheidskaders vaststellen voor een aantal van de taken die zijn omschreven in bijlage 2 van het Koninklijk Besluit "Veiligheidspersoneel" ■ Het beheer van onderaannemers en de uitwisseling van personeel tussen de IG te vergemakkelijken en de risicocontrole op de interfaces tussen de IG te verbeteren 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gemeenschappelijk Competentiekader voor VKT "A3. Toepassing van de regels inzake remmen, stoppen en rangeren van treinen en rangeerbewegingen" voor zowel goederen- als passagiersspoorwegondernemingen
Ontwikkeling van een gemeenschappelijk referentiekader van bevoegdheden voor de kritische veiligheidstaak A5 van het Koninklijk Besluit "veiligheidspersoneel" voor het goederenvervoer		<ul style="list-style-type: none"> ■ Gemeenschappelijk Competentiekader voor VKT "A5. Controleren of een trein of rangeerbeweging aan de eisen voldoet", voor goederenspoorwegondernemingen
Analyse van de impact van de overgang tussen signaleringssystemen (tussen verschillende ETCS-niveaus	<ul style="list-style-type: none"> ■ Analyseren van de "menselijke en organisatorische factoren" die verband houden met de overgang tussen de verschillende signaalsystemen om een beter inzicht te krijgen in het effect van deze systemen op het rijden en de mogelijke menselijke 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stand van zaken: OMF-kwesties en de bijhorende risico's geobjectiveerd ■ Manieren om het risicobeheer te versterken en het optreden van menselijke fouten en mislukkingen te voorkomen

en/of tussen ETCS/TBL) op het rijgedrag	fouten die daarmee gepaard gaan, en de risicobeheersingsmaatregelen die in overweging kunnen worden genomen	
Opstellen van een briefing over de evolutie van de regelgeving van de IB	<ul style="list-style-type: none"> ■ Het belang van een gemeenschappelijk regelgevend toezicht aantonen door een samenvattende nota op te stellen waarin de implicaties voor de SO (na de publicatie van de regelgeving van de infrastructuurbeheerder op dit gebied) worden aangegeven ■ Een gemeenschappelijk begrip van de nieuwe RDEI mogelijk maken 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Synthese van de RDEI met vermelding van de gevolgen van de nieuwe verordening voor de spoorwegondernemingen en het houden van een uitwisseling om de moeilijkheden van de spoorwegondernemingen vast te stellen (onderwerp nog te bepalen)
Parallel aan de kleine cyclus: het organiseren van een tweede jaarlijkse uitwisselingsforum tussen de SO	<ul style="list-style-type: none"> ■ Een discussiegroep oprichten voor de uitwisseling van gemeenschappelijke kwesties en ervaringen ■ Het identificeren van samenwerkingsinitiatieven op sectoraal niveau ■ Mogelijkheid om een gemeenschappelijk standpunt in te nemen dat representatief is voor de sector 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Debat, uitwisseling en terugkoppeling ■ Kan leiden tot de identificatie van nieuwe samenwerkingsinitiatieven

Bijlage 5: Organisaties die in de benchmarkstudie in aanmerking werden genomen

In deze bijlage is een tabel opgenomen met een beschrijving van de verschillende sectorverenigingen die in de benchmarkstudie zijn bestudeerd.

	RSSB	VDV	VÖV-UTP	DOSV
Algemene kenmerken				
Datum van oprichting	<ul style="list-style-type: none"> 2003 	<ul style="list-style-type: none"> 1864 – oorspronkelijke oprichting 1991 – oprichting van de organisatie in haar huidige vorm 	<ul style="list-style-type: none"> 1889 – oprichting als de "Unie van Zwitserse Secundaire Spoorwegen" 	<ul style="list-style-type: none"> 2012
Soort juridische structuur	<ul style="list-style-type: none"> Non-profit organisatie 	<ul style="list-style-type: none"> Non-profit organisatie 	<ul style="list-style-type: none"> Non-profit organisatie 	<ul style="list-style-type: none"> Geen wettelijke structuur
Reden voor oprichting	<ul style="list-style-type: none"> Aanbeveling voor een openbaar onderzoek naar een spoorwegongeval (Ladbroke Grove, 1999). Het doel was een entiteit op te richten belast met de ontwikkeling van normen, losstaand van de IB en de SO 	<ul style="list-style-type: none"> Bescherming van de belangen van de leden 	<ul style="list-style-type: none"> Verwoording en bescherming van de gemeenschappelijke belangen van de Zwitserse spoorwegmaatschappijen 	<ul style="list-style-type: none"> Verbetering van de veiligheid op het spoor door het bevorderen van de uitwisseling en de samenwerking tussen de actoren in de sector
Doel van de organisatie	<ul style="list-style-type: none"> De Britse spoorwegen veiliger en duurzamer maken 	<ul style="list-style-type: none"> Het verdedigen van de belangen van haar leden Adviseert zijn leden en biedt een platform voor de uitwisseling van kennis en knowhow 	<ul style="list-style-type: none"> Het verdedigen van de belangen van haar leden tegenover de politiek, de (regelgevende) autoriteiten en derden Coördinatie van vervoersondernemingen in het kader van taken van nationaal belang Platform voor de uitwisseling van ervaringen tussen transportbedrijven Bevordering van klantgericht openbaar vervoer 	<ul style="list-style-type: none"> Een platform bieden voor de uitwisseling van informatie over veiligheid voor entiteiten in de spoorwegwereld
Overheidsfinanciering - ja / neen	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Neen 	<ul style="list-style-type: none"> Ja - maar alleen als onderdeel van het technische werk van de spoorwegafdeling 	<ul style="list-style-type: none"> Ja
Principe achter de bijdragen van de leden	<ul style="list-style-type: none"> Het uitgangspunt is dat de bijdragen in verhouding staan tot de opbrengsten 	<ul style="list-style-type: none"> De bijdrage is gebaseerd op een complexe sleutel die de opbrengsten, het aantal 	<ul style="list-style-type: none"> De berekeningsleutel houdt rekening met het aantal treinkilometers en is gebaseerd 	<ul style="list-style-type: none"> Geen bijdrage

		<p>kilometers, het aantal locomotieven enz. integreert.</p> <ul style="list-style-type: none"> Daarnaast wordt een limiet gesteld aan de financiële bijdrage van een lid van de organisatie om een situatie van financiële afhankelijkheid te voorkomen 	<p>op het principe van een bijdrage in verhouding tot de financieringscapaciteit van de bedrijven</p> <ul style="list-style-type: none"> Daarnaast wordt een limiet gesteld aan de financiële bijdrage van een lid van de organisatie om een situatie van financiële afhankelijkheid te voorkomen 	
Verdedigt gemeenschappelijke belangen bij de behandeling van politieke kwesties - ja / neen	<ul style="list-style-type: none"> Neen 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Neen
Voert werkzaamheden van technische aard uit over onderwerpen die verband houden met spoorwegactiviteiten en veiligheid - ja / neen	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja
De leden				
Aantal leden	<ul style="list-style-type: none"> Ongeveer 160 leden en 20 aangesloten organisaties (organisaties die niet hoofdzakelijk met de spoorwegindustrie werken of organisaties die buiten het Verenigd Koninkrijk zijn gevestigd) 	<ul style="list-style-type: none"> Ongeveer 600 leden 	<ul style="list-style-type: none"> 128 gewone leden (transportbedrijven) 180 "vriend"-leden (bv. adviesbureaus, ingenieursbureaus, leveranciers en klanten) 	<ul style="list-style-type: none"> 13 leden
Alleen spoorwegactoren - ja / neen	<ul style="list-style-type: none"> Ja - behalve voor aangesloten organisaties 	<ul style="list-style-type: none"> Neen - alle soorten openbare vervoerbedrijven 	<ul style="list-style-type: none"> Neen - alle soorten openbare vervoerbedrijven 	<ul style="list-style-type: none"> Ja
<ul style="list-style-type: none"> SO-Goederen 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja
<ul style="list-style-type: none"> SO-Reizigers 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja
<ul style="list-style-type: none"> IB 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja
<ul style="list-style-type: none"> Spoorwegleveranciers 	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Neen 	<ul style="list-style-type: none"> Ja - als "vriend"-leden 	<ul style="list-style-type: none"> Neen
<ul style="list-style-type: none"> NVI 	<ul style="list-style-type: none"> Neen - maar de NVI voert onafhankelijk van de organisatie beoordelingen uit en kan worden geraadpleegd 	<ul style="list-style-type: none"> Neen, maar de vereniging heeft er wel mee te maken 	<ul style="list-style-type: none"> Neen - NVI is geen lid maar neemt deel aan de technische werkgroepen 	<ul style="list-style-type: none"> Ja

Organisatorische capaciteit en werkwijze				
Aantal werknemers	<ul style="list-style-type: none"> 300 	<ul style="list-style-type: none"> 70 	<ul style="list-style-type: none"> 28 	<ul style="list-style-type: none"> 0 – VVRV organiseert de vergaderingen
Eigen technische expertise - ja / neen	<ul style="list-style-type: none"> Ja 	<ul style="list-style-type: none"> Ja, maar redelijk beperkt 	<ul style="list-style-type: none"> Neen 	<ul style="list-style-type: none"> Neen - de vereniging heeft geen eigen middelen
Samenvatting van de werkwijze	<ul style="list-style-type: none"> Permanente comités, bestaande uit vertegenwoordigers van de industrie en de RSSB - komen regelmatig bijeen en werken samen aan een breed scala van onderwerpen met betrekking tot veiligheid, risicobeheer en spoorwegactiviteiten De RSSB beschikt ook over eigen middelen om onafhankelijk onderzoek uit te voeren op basis van de behoeften van de sector 	<ul style="list-style-type: none"> De vereniging bestaat uit 20 comités van deskundigen die een breed scala aan onderwerpen met betrekking tot spoorwegveiligheid en -exploitatie behandelen Deze deskundigencomités zijn samengesteld uit leden van vertegenwoordigers van de sector. VDV coördineert, maar het zijn de leden die expertise aanbrenge(n). 	<ul style="list-style-type: none"> De technische werkzaamheden in verband met de exploitatie van de spoorwegen worden georganiseerd in een "Technische Commissie en Spoorwegexploitatie" die bestaat uit verschillende groepen deskundigen die op regelmatige tijdstippen bijeenkomen en samenwerken rond verschillende technische onderwerpen Het UTP-personeel heeft de leiding over het secretariaat, terwijl de leden het technisch personeel aanbrenge(n) en het voorzitterschap van de werkgroepen op zich nemen 	<ul style="list-style-type: none"> DOSV organiseert vier jaarlijkse bijeenkomsten voor haar leden. De leden dragen bij aan de vaststelling van de agenda en kunnen presentaties geven over de onderwerpen die zij willen bespreken
Bijzonderheid aan de organisatie	<ul style="list-style-type: none"> RSSB is een grote organisatie met een sterke interne expertise op het gebied van spoorwegveiligheid en -exploitatie en opereert in een sterk geliberaliseerde spoorwegmarkt De organisatie ontvangt aanzienlijke financiële steun van het Britse ministerie van Vervoer 	<ul style="list-style-type: none"> De door de VDV opgestelde operationele voorschriften vormen een operationele referentie voor alle spoorwegondernemingen die in Duitsland actief zijn 	<ul style="list-style-type: none"> Het Federaal Bureau voor Vervoer (OFT, de toezichhoudende autoriteit voor het openbaar vervoer in Zwitserland) neemt deel aan en draagt financieel bij tot de werkzaamheden van de UTP op het gebied van de spoorwegregelgeving (RTE - verzameling van technische en operationele spoorwegvoorschriften) De OFT "valideert" de RTE's 	<ul style="list-style-type: none"> De DOSV is in de eerste plaats een platform voor uitwisseling tussen de leden van de sector. Het heeft tot doel de uitwisseling tussen de spelers te bevorderen in een sfeer van vertrouwen