

Toekomst van de Treinbeveiliging

Workshop “Governance”

Workshop Thema's

- Governance
- Besluitvorming
- Risico's
- Ketenaansprakelijkheid

Governance

- Definitie van “Governance”

Establishment of policies, and continuous monitoring of their proper implementation, by the members of the governing body of an organization. It includes the mechanisms required to balance the powers of the members (with the associated accountability), and their primary duty of enhancing the prosperity and viability of the organization.

Read more: <http://www.businessdictionary.com/definition/governance.html>

⇒ Het gaat om “Goed Bestuur”

- Nemen van de “juiste besluiten”
- Rekening houdend met de risico’s en gevolgen
- Balans tussen positieve en negatieve effecten

⇒ “Goed” wordt afgemeten aan een raamwerk van regels

Besluitvorming voor innovatie

- Gericht op groei (kwantitatief en/of kwalitatief) en ontwikkeling
- Er zijn altijd wel negatieve effecten en risico's
- Er is altijd gebrek aan informatie en voorspellingskracht
- Modellen zijn nooit accuraat
- Valkuilen:
 - Overschatting van het positieve leidt tot onterecht optimisme en ondoordachte besluiten
 - Overschatting van het negatieve leidt tot angst voor verantwoordelijkheid / aansprakelijkheid en remt de besluitvorming

In balans

Hoe loopt een geslaagde ontwikkeling

- Stapsgewijs (lerend)
- Er ligt een visie aan ten grondslag
- Er is de wil om te slagen
- De “regelgeving” staat het niet in de weg

Van breed naar smal

Voorbeeld ontwikkeling:

- De visionair Daedalus
- De uitvinder Leonardo Da Vinci
- De ingenieur/ontwikkelaar Anthony Fokker
- De industriële uitbater Airbus

Externe groeifactoren:

- Maatschappelijke acceptatie
- Gevoel voor acceptabel risico
- Acceptatie voor gebruik
- Regelgeving

“governance” bij innovatie in de spoorwegsector

Huidige randvoorwaarden gaan op lange termijn knellen:

- De bedrijven en instituties
 - Focus op individuele doelstellingen
 - Mix van private en maatschappelijke doelen
 - De sector
 - Geen overkoepelend beleid voor innovatie
 - Bepaald door regelgeving
 - Voor treinbeveiliging
 - De “omgekeerde” aanpak: innovatie wordt eerst vastgelegd in de regels en dan pas uitgevoerd
- Wat zijn de juiste randvoorwaarden voor “goed bestuur” bij ontwikkelingen in de spoorwegsector?

Verantwoordelijkheid

Regelgeving spoorwegsector:

- Veiligheidsverantwoordelijkheid bij de samenwerkende Spoorwegonderneming(en) en de Infrastructuur manager
- Vertrouwen dat de regels kloppen, maar: wie is daarvoor eigenlijk verantwoordelijk? Wat is de aansprakelijkheid van de regelgever?
- Is dit model adequaat voor innovaties op lange termijn?

Statement 1

- Besluiten over innovatie in de spoorwegsector moeten op een andere wijze tot stand komen
 - Individueel door bedrijven en instituties genomen besluiten leiden niet tot optimale prestaties van de sector
 - Gezamenlijke besluiten en plannen worden bemoeilijkt door de structuur

Statement 2

- De invloed van de regelgeving op de innovatie op de spoorwegsector moet wijzigen
- De regelgeving is beperkend voor de lange-termijn ontwikkelingen
- Regelgeving: moet geen “fuik” zijn, maar een “trechter”

Statement 3

- De toekomstige basis zijn voor het veiligheidsbeleid moet wijzigen
 - Het uitgangspunt dat de IM en RU samen voor de veiligheid verantwoordelijk zijn is niet houdbaar op lange termijn
 - Een “unieke” Regiefunctie is niet haalbaar, innovatie moet door samenwerking
 - De toeleverende industrie moet een expliciete rol krijgen in de veiligheids-verantwoordelijkheid

Statement 4

- De huidige aanpak van innovatie op het gebied van treinbeveiliging via voorschrijvende TSI's legt onnodige beperkingen op en moet wijzigen
 - Symmetrische compatibiliteit op de interfaces is een randvoorwaarde
 - Standaardisatie volgend op ontwikkelingen in plaats van ontwikkeling op basis van voorschrijvende wetgeving