

Samenvatting

Roadmap Vitaal spoorvervoer

Opgesteld door ISR Nederland BV + Capgemini Invent NV
in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Den Haag, 21 juli 2021

Classificatie: TLP WIT: informatie kan onbeperkt worden verspreid.

1 INLEIDING

Bepaalde processen zijn zo essentieel voor de Nederlandse samenleving dat uitval of verstoring tot ernstige maatschappelijke ontwrichting leidt en een bedreiging vormt voor de nationale veiligheid. Dit zijn de vitale processen. Het proces 'vervoer van personen en goederen over (hoofd)spoorweginfrastructuur' is, na een eerdere expertbeoordeling, aangewezen¹ als vitaal proces (B) en daarmee onderdeel geworden van de Nederlandse vitale infrastructuur. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is beleidsverantwoordelijk voor het spoorvervoer. In de 'Roadmap' Vitaal Spoor, die in juli 2021 is afgerond en als vertrouwelijk is geclassificeerd, wordt een gedetailleerd beeld geschetst van het vitale proces 'vervoer van personen en goederen over (hoofd)spoorweginfrastructuur'. Dit document is een openbare samenvatting van deze Roadmap. In de Roadmap wordt omschreven wat de meest essentiële, vitale onderliggende processen zijn en wat de grootste bedreigingen en risico's voor het vitale proces zijn. Daarnaast wordt een beeld geschetst van wat de mate van weerbaarheid is tegen de belangrijkste dreigingen en risico's waarbij vervolgens aandacht wordt besteed aan de noodzakelijke verbeteringen van deze weerbaarheid. De Roadmap is, met behulp van het format van de Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid (NCTV), samengesteld in overleg met experts vanuit de diverse onderdelen van de spoorsector (infrabeheer, vervoerders, het ministerie en de inspectie). De Roadmap vormt de basis voor een nog te ontwikkelen actieprogramma voor de spoorsector met een scope van 4 jaar. In dit actieprogramma worden concrete acties benoemd om de veiligheid, security, cybersecurity en economische veiligheid (i.c. de weerbaarheid) binnen de sector verder te verbeteren. **Deze samenvatting is openbaar en mag vrijelijk worden verspreid.**

2 HET VITALE PROCES

Het Nederlandse spoornet is het meest intensief gebruikte spoornetwerk in Europa². Het Nederlandse spoor is een essentieel onderdeel van drie Europese corridors met belangrijke industriële regio's van de EU. Het proces spoorvervoer (ook wel railverkeer of spoorstelsel genoemd) is onderdeel van de Nederlandse 'topsector logistiek'³ Op het Nederlandse spoornetwerk gaan passagiersvervoer en goederenvervoer gelijktijdig over het spoornetwerk. In veel delen van het land worden met een hoge frequentie passagierstreinen gereden en zijn de stations aangepast op een groeiend aantal treinreizigers. Het proces spoorvervoer⁴ valt uiteen in:

1. Vervoer van personen;
2. Vervoer van goederen;
3. Aanbieden van veilige spoorweginfrastructuur (incl. (goederen)stations);
4. Aanbieden van veilige spoorweginfrastructuurcapaciteit (het managen van het aanbod op het spoor).

De staatssecretaris van IenW is systeem- en beleidsverantwoordelijk voor het spoorvervoer. De directie Openbaar Vervoer en Spoor zorgt er samen met de spoorsector voor dat reizigers gebruik kunnen maken van een optimaal ov-netwerk, dat goederen op de beste manier per spoor vervoerd kunnen worden en dat de hoofdspoorweginfrastructuur voldoende capaciteit heeft en betrouwbaar en veilig is. Het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur met daartoe behorende emplacementen, laad- en losplaatsen en verkeersleiding is primair belegd bij ProRail. Het beheer van de stations is primair een gezamenlijke

¹ Zie Kamerbrief Vitaal beoordeling wegen en spoor d.d. 10 maart 2020 met kenmerk IENW/BSK-2020/26291.

² Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) Overzicht 2020, Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Economische Zaken en Klimaat.

³ In 2010 startte het Kabinet met het topsectorenbeleid. De logistieke sector is een van de negen sectoren waarin Nederland uitblinkt en mondiaal toonaangevend is. <https://topsectorlogistiek.nl/wat-is-de-topsector-logistiek/>.

⁴ Bescherming Vitale Infrastructuur: Quick-scan naar vitale producten en diensten, TNO januari 2003.

verantwoordelijkheid van ProRail en NS. ProRail is verantwoordelijk voor het veilig en operationeel beschikbaar houden van de transferinfrastructuur (perrons, reizigerstunnels, passages). Het vervoer van personen en goederen per spoor wordt uitgevoerd door diverse spoorwegondernemingen. Het recht op vervoer van personen wordt formeel door de minister van IenW in concessie gegund aan vervoerders. Dit geldt voor het hoofdrailnet. Op decentrale sporen zijn er regionale concessiehouders voor personenvervoer. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op het railverkeer in Nederland. Hieronder vallen het hoofdspoorweganet, tram en metro en de overige spoorwegen. De ILT handhaaft een groot deel van de regelgeving voor de veiligheid op het spoor en verleent vergunningen aan spoorwegondernemingen en personen die op het spoor werken.

3 DE MEEST VITALE ONDERDELEN BINNEN HET VITALE PROCES

De subprocessen, objecten en systemen (en de primaire uitvoerders daarvan - actoren) die bij uitval kunnen leiden tot discontinuïteit van het vitale proces worden de 'vitale onderdelen' genoemd.



Figuur 1: Samenhang vitale infrastructuur - vitale onderdelen

Na analyse en overleg met sectorvertegenwoordigers worden de volgende onderdelen als meest vitale subprocessen gezien.

Vitaal proces	Vervoer van personen en goederen over (hoofd)spoorweginfrastructuur		
Onderliggende processen	Beschikbaar stellen van de (hoofd)spoorweginfrastructuur	Personenvervoer	Goederenvervoer
Onderliggende vitale subprocessen	Inrichten, beheren en onderhouden van de hoofdspoorweg-infrastructuur	Het uitvoeren van treindiensten	Vervoer gevaarlijke stoffen
	Energievoorziening van de hoofdspoorweg-infrastructuur	Operationele besturing en bijsturing van de treindienst incl. communicatie met de treindienstleiding	Essentieel transport voor andere vitale processen
	Besturing van de hoofdspoorweg-infrastructuur (capaciteitsmanagement)	Beveiliging van het personenvervoer en de communicatie daarover	Beheer en onderhoud van tractievoorzieningen
	Beveiliging van de hoofdspoorweg-infrastructuur	Informatievoorziening naar reizigers	Het opstellen van transporten met gevaarlijke stoffen
		Het managen van assets (incl. treinstellen en behandel- en opstelfaciliteiten)	Terminaloperaties met gevaarlijke stoffen
			Het rangeren van gevaarlijke stoffen
			Het transporteren van waterstof
Criteria voor het bepalen van vitale aanbieders en AED's*	De beheerder van de hoofdspoorweg-infrastructuur	De spoorwegondernemingen die personenvervoer organiseren	Vervoerders van gevaarlijke stoffen**
			Vervoerders van transporten voor andere vitale processen/aanbieders in Nederland (wanneer daar geen substituuat voor is), zoals vastgelegd in afhankelijkheidsanalyses bij bijvoorbeeld andere vitaliteitbeoordelingen.
Kritieke afhankelijkheden van het vitale proces van andere vitale processen	Transport en distributie elektriciteit	Gasvoorziening	Telecommunicatie incl. spraakdiensten en SMS

	(Drink)watervoorzieningen	Internettoegang en dataverkeer	Plaats- en tijdsbepaling
	Toonbankbetalingsverkeer	Keren en beheren waterkwantiteit	Vervoer over (hoofd)wegennet
	Essentiële leveranciers en onderhoudspersoneel van de vitale objecten en systemen		

Tabel 1: Onderliggende vitale processen

* Deze opsomming van vitale aanbieders in de spoorsector betreft een uitvloeisel van de gemaakte analyse. Het formeel aanwijzen van partijen als vitale aanbieders is de verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW.

** De risico's gerelateerd aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn primair fysieke risico's die gemitigeerd (dienen te) worden. O.a. de gevaarlijke stoffen wet- en regelgeving, zoals het RID en het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen dragen daar in hoge mate aan bij. Nader onderzocht dient te worden in hoeverre de vervoerders vatbaar zijn voor cyberdreigingen en welke effecten hierdoor kunnen ontstaan. Waarschijnlijk is een dreiging van mogelijke kwaadwillende actoren die gebruikmakend van informatie over gevaarlijke lading het meest relevant en is een dreiging van een ongeval met een gevaarlijke stoffen incident met als oorzaak een cyberdreiging minder relevant. Toepassing van de Wbni lijkt daarmee slechts in beperkte mate van invloed op het verhogen van de veiligheid inzake het gevaarlijke stoffen vervoer.

4 HUIDIGE WEERBAARHEID VAN HET VITALE PROCES

De volgende bedreigingen worden op dit moment als meest relevant gezien voor het spoorvervoer:

- Uitval van andere vitale processen (zoals elektriciteitsvoorziening en telecommunicatie),
- Grote ongevallen op het spoor (evt. met gevaarlijke stoffen),
- Storing en uitval van missiekritieke ICT-systemen nodig voor besturing en communicatie,
- Moedwillige cyberbedreigingen (met effect op missiekritieke ICT-systemen, data of de organisaties),
- Terrorisme, sabotage en criminaliteit,
- Natuurgeweld en klimaatverandering,
- Grootchalige infectieziekte uitbraken en
- Bedreigingen van de economische veiligheid door statelijke actoren.

De weerbaarheid van de sector tegen deze bedreigingen (en de risico's die daardoor ontstaan) varieert per subsector (personenvervoer, goederenvervoer en infrastructuur), per organisatie en per aandachtsgebied (safety, security, cybersecurity, economische veiligheid). Veilige spoormobiliteit in een dichtbevolkt gebied als Nederland is echter een constante uitdaging. Technologische en maatschappelijke ontwikkelingen zorgen ervoor dat opgaven en oplossingsrichtingen met de tijd kunnen veranderen waarbij zich nieuwe kansen kunnen voordoen, maar ook nieuwe risico's kunnen ontstaan. Het is daarom van belang integraal naar de weerbaarheid van railvervoersketen te kijken. Weerbaarheid bestaat uit weerstand plus veerkracht. Waarbij het eerste gaat over het bestand zijn tegen bedreigingen (zo weinig mogelijk kwetsbaar zijn) en veerkracht gaat over het vermogen adequaat te kunnen reageren op een calamiteit en de impact ervan beperkt te houden. In de Roadmap zijn, ten aanzien van de weerbaarheid diverse verbetermogelijkheden geïdentificeerd. Hieronder wordt in tabelvorm een overkoepelend beeld geschetst:

Thema	Wat gaat goed	Wat kan beter
Europese ontwikkelingen die de weerbaarheid verbeteren	Er bestaan reeds diverse initiatieven die gericht zijn op het verbeteren van de weerbaarheid van de spoorsector, algemeen (NIS2, CER) en sectoraal (o.a. in UIC verband).	Meer en betere afstemming over EU beleid i.r.t. het Nederlandse beleid.
Wettelijk veiligheidskader + beleid	Er is veel beleid en er zijn veel initiatieven: o.a. de modernisering spoorveiligheidsrichtlijn, Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, Wbni/Bbni/Min.Reg., Uitvoeringswet screeningsverordening buitenlandse directe investeringen, MIRT, Landelijke Netwerkuitwerking Spoor 2040 Toekomstbeeld OV, Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025, Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer, Derde Kadernota Railveiligheid.	<ul style="list-style-type: none"> • Een meer integrale visie op de gewenste veiligheid van het spoorstelsel is noodzakelijk. Ontwikkel een bijpassende governancestructuur. • Verduidelijking van het 'vitaalbeleid' en de eisen. • Er wordt door de sector meer invloed gewenst op (departementale) besluitvorming over veiligheidszaken (ook van de wat kleinere spelers). • Meer focus gewenst in verbeterprogramma's en stamina om zaken af te maken.
Het uitvoeren van dreigings- en risicoanalyse	Alle organisaties kennen een vorm van dreigings- en risicoanalyse. Er wordt gebruik gemaakt van nationale informatie (NCTV, NCSC, Atb, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • De scope van de dreigings- en risicoanalyses binnen de sector en het 'level of maturity' ervan varieert. • Er is behoefte aan regelmatige updates over dreigingen vanuit Rijksverheid en duiding daarvan voor sector (o.a. economische veiligheid).

Thema	Wat gaat goed	Wat kan beter
		<ul style="list-style-type: none"> • Er is behoefte aan lokale informatie over dreigingen. • Er is specifieke informatie gewenst over risico's inzake ERTMS vanuit internationale implementaties.
Weerbaarheid tegen uitval vitale processen en ongevallen (incl. natuurgeweld)	Tallose veiligheidsvoorzieningen zijn reeds geïmplementeerd, o.a. tegen dreigingen van uitval van energievoorziening en dataverkeer. ProRail kent een business continuity management aanpak, er bestaat een solide safety culture bij alle organisaties, de meeste organisaties hebben een Veiligheidsbeheersysteem of Veiligheidsmanagementsysteem, er worden studies verricht en (investerings)strategieën ontwikkeld gericht op het omgaan met klimaatverandering en er zijn diverse overlegvormen (van management naar uitvoering) over veiligheid.	<ul style="list-style-type: none"> • Werk verder aan verbetering van de veiligheid (safety/ (cyber)security) van de infrastructuur, betrek de sector daar actief bij. • Werk aan verbetering van supply chain security bij de essentiële partijen (ProRail, maar ook andere vitale aanbieders). • Deel meer informatie over veiligheid t.b.v. het sectorale leereffect. • Ontwikkel duidelijke criteria vanuit het ministerie van IenW over het gewenste niveau van continuïteit van processen. • Voldoende personeel, met name met cybersecurity kennis, is noodzakelijk om de weerbaarheid te verbeteren. • Additionele financiële middelen zijn gewenst om de weerbaarheid te verbeteren.
Cybersecurity (weerbaarheid tegen cyberdreigingen)	<ul style="list-style-type: none"> • Veel Europese en nationale aandacht voor dit onderwerp op allerlei niveaus (ENISA, CENELEC, EU RAIL ISAC, NIS, CSR, NCSC, NCTV, Ministerie IenW - Beleidsagenda spoorveiligheid met gezamenlijke aanpak en nieuwe Cybersecurity Governance Structuur). • Er is aandacht voor in de concessieverlening. • Alle organisaties zijn (in meer of mindere mate) bezig met het op orde brengen van hun cybersecurity. • Er is een initiatief voor de ontwikkeling van een Security Operations Centre (SOC) Spoor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Door interconnectiviteit moet de 'cyberdrempel' overal omhoog • Vanwege de snel ontwikkelende cyberdreiging is snelheid van handelen geboden. • De visie op cybersecurity (en de governance) vanuit het ministerie moet beter waarbij alle subsectoren moeten zijn aangesloten. • Houd aandacht voor risico's rond ERTMS. • De kennis over en capaciteit o.g.v. cybersecurity (IT&OT) moet beter (meer kennisuitwisseling gewenst). • Vanuit het traject SOC Spoor zijn diverse aanbevelingen gedaan, volg deze op. • Creëer de juiste randvoorwaarden voor meer cybersecurity binnen de sector.
Security (weerbaarheid tegen security dreigingen)	<ul style="list-style-type: none"> • ProRail werkt al 'security risk based'. • Binnen infra en personenvervoer zijn al veel verschillende maatregelen getroffen. • Een aantal partijen is aangesloten op het Alerteringssysteem terreurbestrijding (Atb). 	<ul style="list-style-type: none"> • Alle vervoerders zijn afhankelijk van een voldoende beveiligde spoorweginfrastructuur. De beveiliging kan verder worden verbeterd, betrek de gebruikers bij deze verbeteringen. • Er is een meer uniforme kaderstelling security gewenst (incl. middelen om te verbeteren). • Verduidelijk de rolverdeling o.g.v. security (wie is waarvoor verantwoordelijk). • Revitaliseer het sectoroverleg over security.
Weerbaarheid tegen dreigingen o.g.v. economische veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> • Het Programma Economische Veiligheid vanuit de NCTV vormt het nationale kader. • Sommige bestaande beheersmaatregelen die zijn gericht op het tegengaan van andere type risico zijn bruikbaar voor de dreiging (bijv. inkoop risicomangement). • Het wettelijk kader ontwikkelt snel. 	<ul style="list-style-type: none"> • Er is behoefte aan meer duiding van de bedreigingen binnen dit aandachtsgebied en de relevantie ervan voor de spoorsector. • Meer operationele handvatten zijn gewenst, kijk ook naar andere sectoren. • Het beleid en de normen inzake dit onderwerp dienen helder te zijn.
Toezicht	<ul style="list-style-type: none"> • De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft een brede scope. • Uitlijning op EU-niveau over toezicht vindt plaats. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het toezicht op cyber en economische veiligheid is nog ontwikkelend. Een integraal toezichtskader ontbreekt (passend bij integrale visie op veiligheid). • De kennis bij de toezichthouder moet op orde zijn voor effectief toezicht. • Onderzoek naar nut en noodzaak v/h hanteren van gelijke normen binnen de sector is gewenst.

Tabel 2: Wat gaat er goed en wat kan er beter?

5 AANBEVELINGEN VOOR VERBETERING

De onderzoekers die de Roadmap ontwikkelden, doen, in overeenstemming met de bij de Roadmap betrokken sectorvertegenwoordigers, de volgende aanbevelingen.

Ministerie van IenW:

1. Wijs in ieder geval de beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur en de personenvervoerders aan als vitale aanbieders en aanbieders van essentiële diensten (AED). Wijs de vervoerders van gevaarlijke stoffen aan als vitale aanbieders maar doe nader onderzoek naar het verband tussen de mogelijke cybersecurity risico's

ten aanzien van o.a. gevaarlijke stoffen ladinginformatie en het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen om te kunnen bepalen of een aanwijzing als AED noodzakelijk is. Onderzoek of andere vitale processen of aanbieders sterk afhankelijk zijn van spoorgoederenvervoer en wat dit mogelijk betekent voor het aanwijzen van goederenvervoerders als vitale aanbieder vanuit dat perspectief.

2. Ontwikkel (eventueel samen met de NCTV om nationale uniformiteit te realiseren) duidelijker criteria en drempelwaarden voor de selectie van vitale onderdelen (processen, systemen, objecten, actoren) binnen een vitaal proces.
3. Zorg voor goede aansluiting op EU-ontwikkelingen die een impact hebben op de veiligheid (safety, security, cybersecurity, economische veiligheid maar ook business continuity) van de spoorse infrastructuur en betrek hier de (vertegenwoordigers van) Nederlandse spoororganisaties bij.
4. Introduceer systeem-/ ketendenken en integraal risicomanagement als leidend perspectief voor het realiseren van meer veiligheid en weerbaarheid van het (vitale) spoorvervoer.
5. Organiseer een meer gedetailleerde systeem- en netwerkanalyse waarbij vervolgens een afhankelijkheids- & kwetsbaarheidsanalyse wordt uitgevoerd en gebruik deze als basis voor het verbeteren van de weerbaarheid.
6. Koppel het traject Vitaal conceptueel explicieter aan het concept van integraal risicomanagement. Verbind reeds bestaande initiatieven binnen de spoorsector die verband houden met de aandachtsgebieden risicomanagement, safety, security, cybersecurity, economische veiligheid en business continuity management.
7. Ontwikkel een departementale 'vitaalbeleid' gericht op de spoorsector waarin duidelijk wordt gemaakt welke (wettelijke) kaders gelden, wat van vitale aanbieders en/of aanbieders van essentiële diensten wordt verwacht, welk beleid geldt en hoe beleid dient te worden uitgevoerd en hoe het toezicht zal plaatsvinden.
8. Zorg binnen de te ontwikkelen integrale risicomanagement aanpak voor expliciete aandacht ten aanzien van cybersecuritymaatregelen.
9. Ontwikkel duidelijkere security kaders en normen voor de diverse vitale onderdelen binnen het spoorstelsel.
10. Concretiseer het thema economische veiligheid voor het spoorstelsel (in overleg met de NCTV). Ontwikkel een visie hierop en beleid incl. concrete handvatten. Betrek de sector daarbij.

Sector:

11. Gebruik de ontwikkelde criteria en drempelwaarden om tot een nadere selectie en detaillering te komen van de vitale onderdelen en gebruik deze selectie als basis voor het verhogen van de weerstand. Overleg hierover met het ministerie.
12. Ontwikkel een platform (of maak gebruik van een of meerdere bestaande platforms) dat kan worden gebruikt om namens de Nederlandse spoorsector te communiceren met de EU en het Ministerie van IenW als het gaat over Europese ontwikkelingen die de veiligheid (in den brede) en continuïteit van het Nederlandse spoorvervoer raken.
13. Organisaties binnen de spoorsector (m.n. die als vitale aanbieder worden aangewezen) dienen zich bewust te zijn van hun rol en de risico's die zij daarmee introduceren voor het vitale proces spoor en hiernaar te handelen. Adopteer het concept van integraal risicomanagement, heb oog voor ketenrisico's en investeer in business continuity management (waar nodig).
14. Focus op samenwerking op gebied van cybersecurity in de sector zodat ook kleine organisaties kunnen profiteren van de kennis en ervaring van de grotere organisaties, voorkom concurrentie op cyberveiligheid. Gebruik standaarden, werk samen op dit thema. Deel informatie (via ISAC) en sluit aan bij de EU-initiatieven op dit vlak (EU Rail ISAC).
15. Werk aan verdere objectivering van risicobeheersing, veiligheidsmanagement en business continuity management, kies bijvoorbeeld voor standaarden voor verdere verbetering en beheersing.
16. Maak, waar mogelijk, gebruik van certificering om de weerbaarheid op de aandachtsgebieden safety, security, cybersecurity en business continuity aan te kunnen tonen zodat duidelijker wordt wat de mate van weerbaarheid is en de onderlinge vergelijkbaarheid binnen de sector wordt vergroot.

Ministerie & Sector

17. Investeer in (gezamenlijke) kennisontwikkeling en capaciteitsopbouw.
18. Minimaliseer waar mogelijk ketenrisico's door gezamenlijk een sectorale ketenrisicoanalyse uit te voeren.
19. Organiseer de governance en het toezicht op cybersecurity zodat risico's snel zichtbaar worden en passende beheersmaatregelen kunnen worden getroffen.
20. Ontwikkel een governancestructuur passend bij de te ontwikkelen integrale risicomanagement aanpak. Sluit aan op al bestaande governancestructuren.
21. Verbeter het toezicht door de ILT op alle aandachtsgebieden en maak het meer risicogericht en meer integraal. Sluit daarbij aan bij het idee van systeembekijken en integraal risicomanagement.

6 VAN AANBEVELINGEN NAAR UITVOERING

Onderdeel van de vitaalsystematiek is, dat er met de Roadmap als basis, een actieprogramma/ - plan wordt ontwikkeld door de organisaties die binnen het vitale proces het meest betrokken zijn. Via dit Actieprogramma

committeren zij zich aan het realiseren van een aantal verbeteringen/ het realiseren van de aanbevelingen. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is formeel opdrachtgever van dit Actieprogramma richting de sector en zal dit Actieprogramma ondersteunen. Het Actieprogramma is gericht op een periode van 4 jaar.

Aangezien een deel van de gesignaleerde verbeteringen en aanbevelingen alleen door het ministerie (dan wel andere overheidspartijen) kan worden uitgevoerd en dit deel essentieel is voor de richting van de uitwerking van het Actieprogramma door de sector, is richting het ministerie van IenW de volgende opdrachtomschrijving ontwikkeld:

“Geef zo snel als mogelijk invulling aan de aanbevelingen in deze Roadmap die specifiek een opdracht omvatten voor het ministerie of de rijksoverheid zodat de ontwikkeling en uitvoering van het Actieprogramma Spoor daarmee wordt ondersteund.”

Om de organisaties binnen de sector aan te zetten tot het ontwikkelen van het Actieprogramma Vitaal Spoor is de volgende opdrachtomschrijving ontwikkeld:

“De (beoogde) vitale aanbieders binnen het proces spoorvervoer wordt gevraagd, als onderdeel van de vierjaarlijkse cyclus rond het vitale proces Spoorvervoer, een plan van aanpak op stellen voor een Actieprogramma Vitaal Spoor, in samenspraak met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit plan van aanpak dient betrekking te hebben op een periode van 4 jaar (2022 – 2025) en dient een nadere concretisering te bevatten van de aanbevelingen die expliciet aan de sector zijn gericht in de Roadmap. De sectorpartijen worden verzocht om hun plan van aanpak voor het Actieprogramma Vitaal Spoor uiterlijk in het eerste kwartaal van 2022 op te leveren zodat de uitvoering begin 2022 kan starten.”