



Juni | 2018

“Verdubbeling van het ov-gebruik is helemaal geen rare ambitie, maar vraagt wel een bijgestelde mindset.”



**Railforum**

030 303 54 70

[info@railforum.nl](mailto:info@railforum.nl)

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



## COLOFON

**Het Relatieblad van Railforum  
verschijnt in een oplage van 2400  
exemplaren.**

Eindredactie | Anique Haaring  
Vormgeving | Lobke Koning  
Foto voorpagina | OV-bureau  
Groningen Drenthe  
Druk | Drukwerkdeal

Wij zijn altijd op zoek naar  
mooie foto's voor de voorpagina  
([info@railforum.nl](mailto:info@railforum.nl))

Adres | Moreelsepark 65  
Postbus 1409, 3500 BK Utrecht  
E-mail | [info@railforum.nl](mailto:info@railforum.nl)

Bij Railforum zijn mensen actief die waarde hechten aan het maatschappelijk belang van railvervoer voor zowel personen als goederen. Railforum organiseert bijeenkomsten, waarbij men elkaar ontmoet, discussieert en het liefst direct initiatief toont en acties uitzet.

# GEEN SPEL ZONDER SCHRAMMEN

Het is een prachtige zaterdag en onze twee kleindochters willen met ons naar de speeltuin. Een speeltuin waar ze vaker komen, met verantwoorde klim- en klautertoestellen en veilige rubbermatten op de grond. Ze weten precies wat ze er gaan doen en hebben er reuze zin in. Lekker buiten spelen zonder kans op blauwe plekken of botbreuken.

Onderweg naar de speeltuin rijden we langs de boerderij waar wij onze yoghurt en kaas halen. "Durven we het aan?" vraag ik aan hun opa. "Tuurlijk", zegt hij met een ondeugende grijns op zijn gezicht. Heel even twijfelen we. Het bord bij de ingang van de boerderij zegt ons heel duidelijk dat we dit geheel op eigen risico doen.

## "Met hun oneindige creativiteit ontdekken ze oplossingen voor alles wat ze tegenkomen."

Ondertussen zien de meisjes de lammetjes, kuikentjes en biggetjes al. Ze zijn opeens druk, zenuwachtig en superenthousiast. In de uren daarna zien ze nieuwe dingen, leren nieuwe feiten en voelen verrassende sensaties. Ze klimmen over hekken, lopen schrammen en blauwe plekken op en ontdekken spannende hoekjes. Door hun fantasie zien ze de mooiste verhalen en verblijven ze zowel in een kasteel, op een boot, in een sprookjesbos als in een dierentuin. Door hun creativiteit ontdekken ze oplossingen voor alles wat ze tegenkomen.

Vol trots vertellen ze 's avonds aan hun moeders dat ze opa en oma zelf hebben teruggevonden toen ze iets te ver afgedwaald waren. En deze opa en oma kijken heel trots, als we ze allebei tegen hun moeders horen zeggen: "En wij gaan nooit meer naar die saaie speeltuin, hoor!"

PS Ook eens schrammen of blauwe plekken opgelopen bij een nieuw avontuur? Deel je verhaal op 2 juli bij onze zomerbarbecue, met als titel 'De fik in faalangst!'

**Corina de Jongh**

[dejongh@railforum.nl](mailto:dejongh@railforum.nl)

# INHOUD

**06**

## **KK STEDELIJKE RAIL**

Werkconferentie op 25 juni; op zoek naar afwegingskader

**10**

## **DE FIK IN FAALANGST**

Roel van den Bosch over het maken van fouten

**12**

## **COLUMN: JAN VAN SELM**

Onze reis gaat verder, deze keer stopt de Sprinter bij DOVA

**14**

## **YOUNG PROFESSIONALS**

De beslissers van de toekomst stellen zich voor

**18**

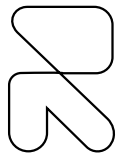
## **PROGRAMMA ERTMS**

Samen naar het digitale tijdperk voor treinbeveiliging

**22**

## **SUMMER CHALLENGE 2018**

Kom op donderdag 12 juli naar het Pich event



V.l.n.r. Hugo Thomassen, Willem Benschop en voorzitter Jeannette Baljeu.

# Hello Goodbye

Op woensdag 18 april heeft het bestuur van Railforum tijdens de ledenvergadering afscheid genomen van Willem Benschop en Hugo Thomassen. Ook zijn er direct twee nieuwe bestuursleden benoemd. Christel Mourik vertegenwoordigt de diverse overheden en Chris Verstegen neemt plaats in het bestuur namens ProRail.

**Willem Benschop** was sinds 2011 bestuurslid en de laatste jaren ook penningmeester/secretaris van Railforum. Willem werkte bij MRDH, maar is inmiddels met pensioen waardoor hij zijn rol als bestuurslid niet langer kan vervullen. Christel Mourik volgt hem op als bestuurslid en Hein van der Schoot (Stadler) neemt de functie penningmeester/secretaris van hem over. **Hugo Thomassen** was sinds 2014 bestuurslid. Zijn vertrek bij ProRail naar het ministerie van I&W als opdrachtgever ERTMS, maakt dat hij zijn bestuursfunctie vanuit de infrabeheerders graag overdraagt aan Chris Verstegen.

## Even voorstellen

Voor **Christel Mourik** zit de wereld vol kansen en mogelijkheden, die het verdienen om gegrepen te worden. Complexe zaken ontwarren, het uitdenken van de beste strategie en het realiseren van besluiten, geven haar energie. Binnen het publieke domein heeft zij zich tot nu toe vooral gericht op de realisatie van ruimtelijk-economische processen en projecten. Naast haar werk als directeur openbaar vervoer bij Metropoolregio Rotterdam Den Haag, is zij ook wethouder gemeente Nissewaard. **Chris Verstegen** studeerde Civil Engineering aan de TU in Delft en werkt sinds 2008 bij ProRail. Eerst als Business Strategy manager en vanaf 2011 als Chief Innovation Officer. Hij is verantwoordelijk voor innovatie, onderzoek en ontwikkeling van de volledige scope van railinfrastructuur.



Fotograaf: Michiel Ton



Christel Mourik



Chris Verstegen



# Kenniskring Stedelijke Rail. **Werkconferentie op 25 juni, op zoek naar afwegingskader.**

De opgave lijkt onmogelijk. Om de snelgroeiende steden leefbaar en bereikbaar te houden zijn grote investeringen in de railsystemen noodzakelijk, terwijl er geen geld beschikbaar lijkt. Hoe moeten de 700.000 extra inwoners die voor de Randstad gepland staan tot 2024 dan naar school of werk?

Wekelijks verschijnen er lijstjes met gewenste railprojecten met bijbehorende subsidieaanvragen voor aanleg en exploitatie. De scope van deze projecten is echter te beperkt gehouden en bevat alleen de railverbinding. Daardoor wordt geen relatie gelegd met de daadwerkelijke impact op ruimtelijke en economische ontwikkelingen, vergroten van de sociale cohesie in de steden en duurzamer maken van de stedelijke leefomgeving. Logisch dat het Ministerie van I&W die railprojecten niet meer grotendeels wil financieren. Andere stakeholders zoals ontwikkelaars, grondexploitanten en woningbouwers hebben immers grotere belangen, dus dienen ook zij betrokken te zijn bij deze investeringen. Deze betrokkenheid kan beter aangetoond worden, waardoor ook deze partijen gaan meefinancieren.

Kenniskring Stedelijke Rail werkt daarom aan een afwegingskader en faseringsplan voor de investeringen in stedelijke railsystemen. Het afwegingskader is gebaseerd op drie maatschappelijke doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid:

- Verbeteren van economische en ruimtelijke positie van de Nederlandse steden en hun concurrentiekracht.
- Realiseren van klimaatdoelstellingen door energie- en uitstootreductie en daardoor schonere leefomgeving, ook in de steden.
- Verbeteren van de sociale cohesie en inclusie in verstedelijkte gebieden.

Deze maatschappelijke doelstellingen zien we ook terug in het 5E model van o.a. Niels van Oort (TU Delft).

Tijdens een werkconferentie op 25 juni stellen de leden van Kenniskring Stedelijke Rail een afwegingskader voor investeringen in stedelijke railsystemen op en leggen alle projecten eens langs die lat. Uiteraard zijn de projecten dan qua scope verbreed en zijn er andere stakeholders bij betrokken. Hun inbreng is niet alleen nodig om een beter resultaat te krijgen, maar ook om een deel van de aanleg- en exploitatiekosten te dragen.

**Wil jij actief meedoen aan deze werkconferentie? Meld je aan via onze website of mail naar [info@railforum.nl](mailto:info@railforum.nl)**





# Kenniskring Systemintegratie. **Hoe goed schakel jij binnen het railvervoersysteem?**

Bij het vervoeren van reizigers en goederen over de diverse railnetwerken zijn dagelijks in Nederland tienduizenden mensen betrokken. Ieder van hen is verantwoordelijk voor een onderdeel van dit complexe vervoersysteem. Ontwerpers, planners, machinisten, onderhoudsmonteurs, conducteurs, treindienstleiders, servicemedewerkers, en ga zo maar door. Het totale vervoersysteem werkt net als een machine vol radertjes. Alles moet soepel draaien en blijven draaien. Een kleine wijziging in één van de deelsystemen kan enorme consequenties hebben voor een ander deelsysteem en voor het railvervoersysteem als geheel.

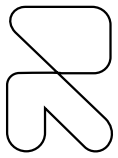
Recente calamiteiten toonden achteraf aan dat overzicht over het gehele samenspel van subsystemen, bestaande uit het geheel van techniek, processen en mensen, essentieel is. Door de opdeling van de sector in veel verschillende partijen is dat overzicht niet vanzelfsprekend (meer). In de

Kenniskring Systemintegratie delen collega's cases en werken vanuit alle deelsystemen met elkaar samen aan zo'n overzicht in de vorm van een model en een gemeenschappelijk begrippenkader. Op 16 mei is het Spoorketen Diensten model (zie volgende pagina) door Frank Bokhorst gepresenteerd en toegepast op eigen cases van de deelnemers. Mede dankzij de moderators van Berenschot en Stevin Technology Consultants kregen de ruim vijftig deelnemers door een zeer actieve break-out sessie veel nieuwe inzichten.

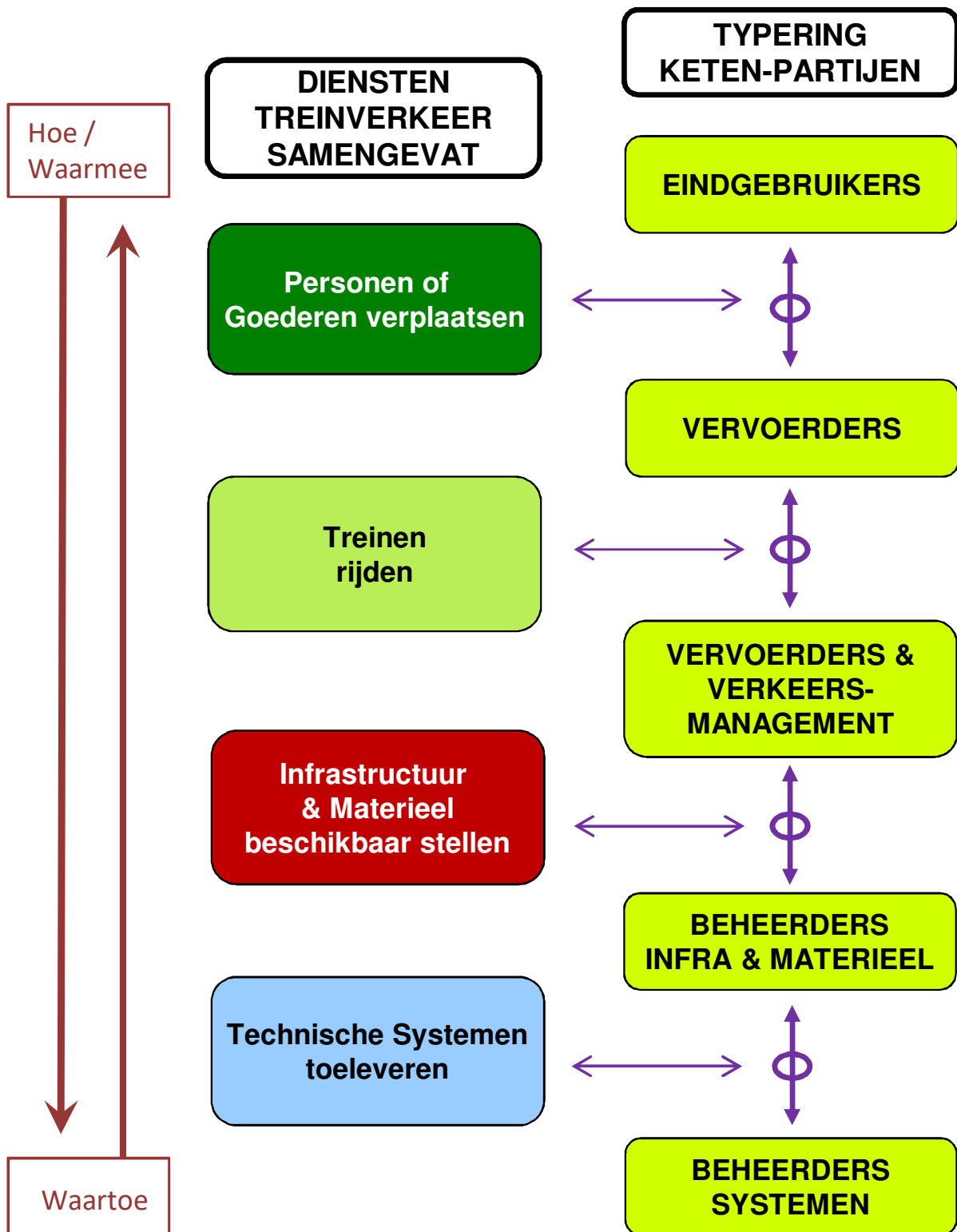
Dit gaf hen weer voldoende inspiratie voor een volgende bijeenkomst op 20 november 2018, want op de weg naar betere systeemintegratie zien we nog meerdere 'stations' liggen die van invloed zijn op de integrale werking van het railvervoersysteem. Voorbeelden zijn de verdere uitrol van het vierde spoorpakket, de roluuitbreiding van de ERA, ERTMS, een internationale benchmark met Duitsland en België,

de inhoudelijke inbreng en afstemming van promovendi en een verdere verbreding naar vervoerssysteem en stedelijke railnetwerken. De leiding van deze kenniskring is nu in handen van Lex Frunt (NS) en Jeroen Klinkers (ProRail). Uiteraard nemen zij daarbij de toepassing op stedelijke railsystemen mee. Ook noodzakelijk bij integrale projecten is ERTMS. Daarom blijft Hugo Thomassen, als oud-voorzitter van deze kenniskring, nauw betrokken vanuit zijn nieuwe rol als opdrachtgever ERTMS bij het Ministerie van I&W.

**Aanmelden voor deze bijeenkomst kan via de Railforum website.**



**PARTIJEN** bieden **DIENSTEN** aan en nemen diensten af,  
*en stemmen dit af op 'vraag-aanbod markten'*

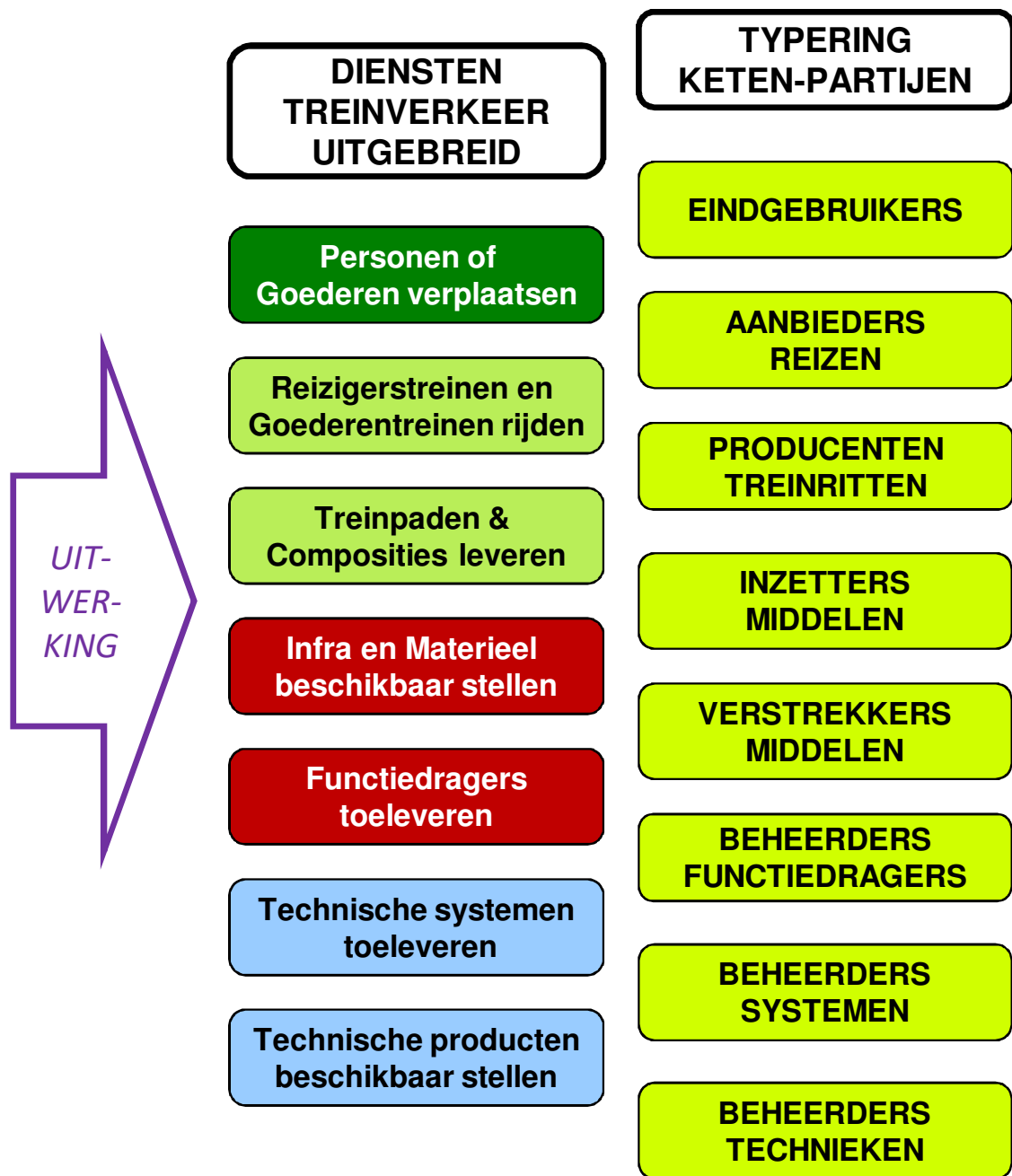


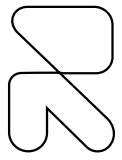




# Spoorketen Diensten Model voor Treinverkeer

*De UITWERKING met meer 'lagen' leidt tot extra inzicht en een nauwkeuriger beschrijving van de diensten en de (keten-) partijen die deze diensten afnemen of toeleveren.*





“Als jij ergens verantwoordelijk voor bent, moet je ook beslissingen durven nemen.” - Roel van den Bosch

# De fik in faalangst

We bellen even met Roel van den Bosch, actief lid van het Railforum ZP-netwerk. Hij heeft jarenlange ervaring bij grote projecten waar hij in de directievoering verantwoordelijk was voor lastige besluiten. Samen met Henk Waling presenteerde hij de ervaringen tijdens de aanleg en ombouw van RandstadRail. Mede door hun analyse is er een Kenniskring Systemintegratie gestart.



Hij erkent zelf ook fouten gemaakt te hebben, maar leerde daar wel veel van. “Fouten maken mag, maar dan vind ik wel dat je er iets van moet leren, het direct moet melden en het delen met anderen, zodat ook zij daar van kunnen leren. Zo voorkomen we dat we dezelfde fouten opnieuw maken”, aldus een zeer bevlogen Roel.

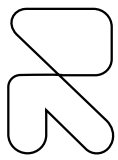
In aanloop naar de zomerbarbecue van 2 juli, met als thema ‘De fik in faalangst’ vragen we diverse leden naar hun kijk op het maken van fouten. We vragen Roel naar zijn opvatting over het maken van fouten en hoe daar in de sector mee wordt omgegaan. We zien immers dat de afrekencultuur bij afwijkingen bij railprojecten tot besluiteloosheid leidt. “Voor mij geldt dat als jij ergens verantwoordelijk voor bent, je dan ook beslissingen moet durven nemen. Uiteraard breng je eerst alle informatie in beeld, maar daar ga je niet oneindig mee door. Je overweegt alle zaken goed en neemt dan een besluit. Beter een verkeerd besluit, dan geen. Op een verkeerd besluit kun je immers terugkomen, mits je kunt onderbouwen door welke nieuwe ontwikkelingen of inzichten dit nodig is. Er zijn immers zoveel wijzigende omstandigheden, je kunt nooit alle onzekerheden uitsluiten. Pogingen daartoe leiden tot besluiteloosheid. Het vraagt moed om juist wel beslissingen te nemen, mits goed onderbouwd en met voldoende adaptief vermogen om in te kunnen spelen op serieuze veranderingen.”

“Als mediator verspeel ik geen tijd aan het zoeken naar de schuldige, maar zoek ik liever naar de geleerde lessen en oplossingen om herhaling te voorkomen. Deze aanpak zie je trouwens ook terug in het werk van de Onderzoeksraad voor veiligheid.”

**Benieuwd naar nog meer verhalen over falen?**

**Meld je aan voor de zomerbarbecue via de website.**





# COLUMN | SPRINTER

## Jan van Selm

**Iedere editie stopt de sprinter bij iemand anders die zijn of haar ervaring met Railforum deelt op basis van onze speerpunten: Ontmoeten, Verbinden, Inspireren en Verbeteren. De sprinter zal op aanwijzing van de auteur naar de volgende persoon in de sector vertrekken. Zo maken we samen een mooie rit dwars door de sector. Jan van Selm, directeur van DOVA, is deze editie aan het woord.**

Bestuurskundig hoogleraar Arno Korsten schreef recent een artikel over 'Wicked Problems': beleidsproblemen van de zwaarste soort, die zichzelf ondanks jarenlange beleidsinspanningen in stand houden. In de bestuurskundige theorie overleeft een Wicked Problem doordat de vele betrokkenen verschillend kijken naar het vraagstuk en tegengestelde oplossingen voorstaan. En omdat geen enkele partij het probleem alleen kan oplossen. En het voorbeeld? Jawel, automobilititeit/congestie. De enige manier, zegt Korsten, om een Wicked Problem (uiteindelijk) op te lossen is samenwerken, waarbij

elke partij zijn eigen vakmanschap en creativiteit inbrengt. Een kwestie dus van Ontmoeten, Verbinden, Inspireren en Verbeteren. De kernactiviteiten van Railforum.

Voor congestiebestrijding kunnen we inmiddels één oplossingsrichting afschrijven: groei-facilitering. De afgelopen 50 jaar hebben onomstotelijk uitgewezen dat meer ruimte voor de auto ook meer automobilititeit betekent. En is er een gedeeld beeld: klimaat en stedelijke bereikbaarheid en leefbaarheid vragen juist minder automobilititeit. Dat zo zijnde kunnen we



verder: ruimtelijke inrichting en lopen, fietsen en ov dienen elk voor zich en in samenhang bij te dragen aan de oplossing van Wicked Problem Congestie.

Ook ov zal dus een deel van de oplossing moeten bieden. Dat betekent – naast de hier niet verder besproken, maar wel altijd aanwezige ontsluitingsrol van ov - zowel een groei-opgave (veel automobilititeit overnemen) als een samenwerkingsopgave (onderdeel worden van bredere mobiliteitsoplossingen). Kunnen we dat als ov-sector?

Voor mij staat buiten kijf dat veel automobilisten best met het ov willen, mits dat betrouwbaar is en hoogwaardig, en zorgeloos aanvoelt. Verdubbeling van het ov-gebruik is helemaal geen rare ambitie, maar vraagt wel een bijgestelde 'mindset'. Ons als sector niet alleen afvragen hoe we reizigers weer uit de - inmiddels door succesvolle verbeteringen - overvolle ov-spits kunnen krijgen, maar ons ook serieus afvragen hoe we - juist in de spits - de ov-capaciteit vergaand verder kunnen vergroten. Om dat betaalbaar te houden is het gedachtegoed van Beter Benutten waardevol, maar dan meer nog te richten op benutting van infrastructuur. Meer treinen en metro-achtige voertuigen op bestaand spoor. Meer spoorbanen ook geschikt maken voor hoogwaardig

busvervoer. En het (rijks)wegennet in zijn geheel inregelen op gegarandeerde vrije bus-doorstroming. De A2 Utrecht-Amsterdam is nu 5+5 voor auto's. RWS zou naar 4+4 kunnen gaan en zo twee vrije busbanen kunnen creëren. En als we dit combineren met Hubs en binnenstedelijke doorstromingsmaatregelen voor fiets en ov kunnen Amsterdam en Utrecht vergaand kostendekkend een ov-concessie A2 gunnen. Met een dergelijke aanpak groeide het ov-gebruik op de A28-corridor Groningen-Assen vanaf 2013 met ruim 60% en bleven de files beperkt. Niks nieuws dus, slechts bestaande inzichten grootschaliger toepassen. Zeg 100 bussen per baan per uur in de spits - uiteraard R-Net-kwaliteit en Zero Emissie.

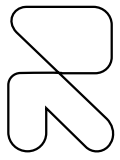
Een metafoor om de samenwerkingsopgave te duiden: de zelfstandige wijnhandelaar wordt onderdeel van de supermarkt. Natuurlijk moet hij 'gewoon' wijnvakman blijven. Maar er komt een opgave bij: wijnaanbod ook afstemmen op het groente-aanbod, zodat de supermarktklant een integraal product ervaart. En uiteraard zijn de wijn-verkoopcijfers beschikbaar voor de hele supermarkt, en wordt er via één kassa afgerekend. Voor zoiets staat de ov-sector ook. Met behoud van eigen specifieke kwaliteiten teamspeler worden binnen het mobiliteitsveld. Dit vraagt vermoedelijk nog wel

een heroverweging van de marktordening. Onjuiste marktprikkels kunnen immers samenwerking frustreren, en dat besef groeit - samen met het MaaS-gedachtegoed - ook in de mobiliteitswereld.

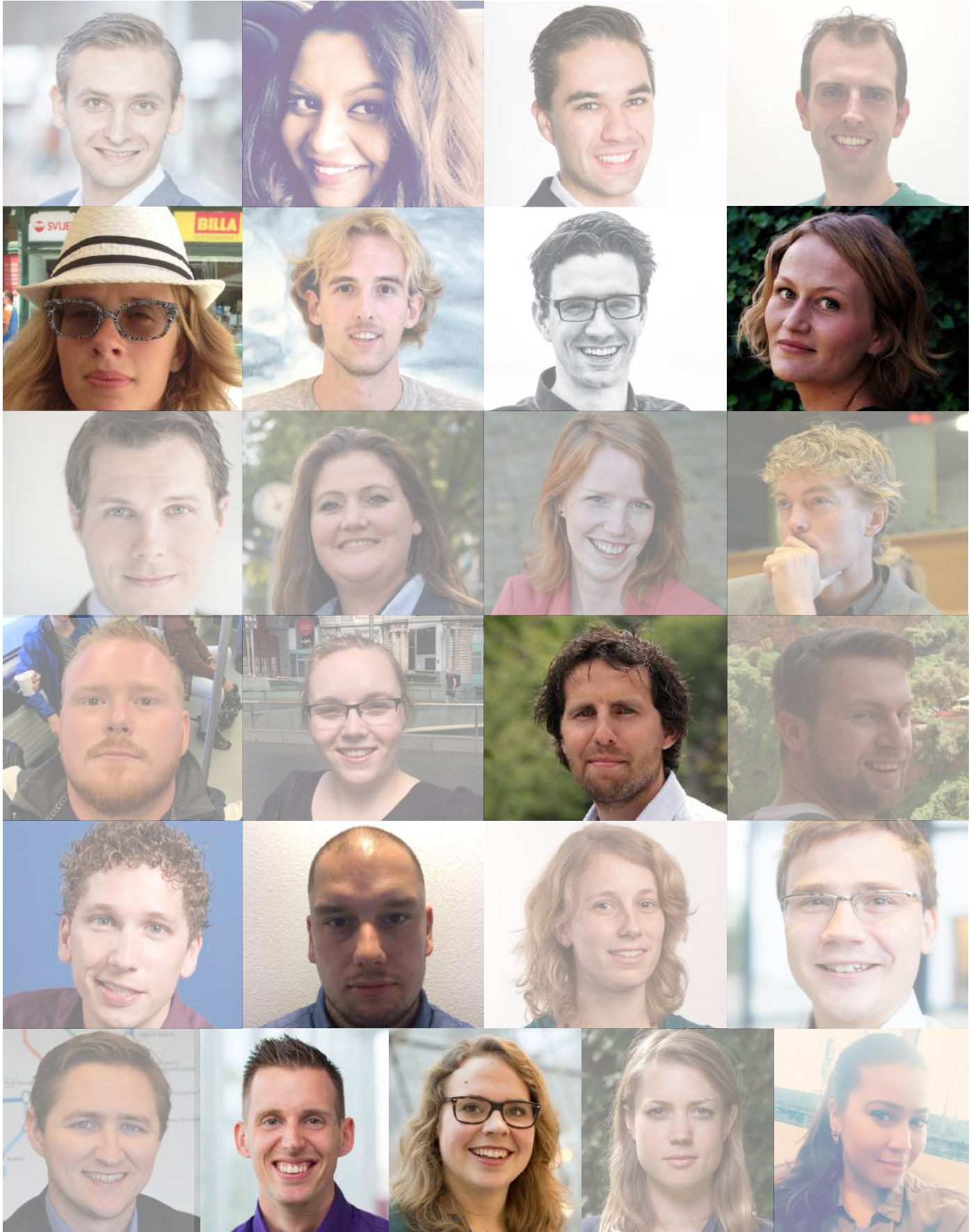
Kortom: met de juiste mindset (groei!) en doordachte ordening (samenwerking loont!) kan ov een grote bijdrage leveren aan het oplossen van Wicked Problem Congestie. Platform Railforum kan hieraan met een uitdagende agenda een cruciale bijdrage leveren. Ik geef het stokje graag door aan Niels van Oort en zijn studenten van de TU Delft. Ook zij zijn cruciaal. Niels verbindt en inspireert zeer vanuit zijn kennisrol, en zijn studenten moeten het straks echt gaan realiseren!



Fotograaf: Janus van den Eijnden



# Railforum





# Young professionals van nu.

## Beslissers van de toekomst.

Jonge Veranderaars heeft 600 leden. Maar wie zijn nou die young professionals die zich hard maken voor de sector van de toekomst? In de een reeks van vier editie Relatiebladen stellen 25 young professionals van 25 verschillende organisaties zich aan je voor. Het geeft een uniek inzicht in waarom zij ervoor kiezen om in de spoor- en ov-sector werken, waar zij hun energie uit halen en hoe ze de sector over 25 jaar zien.



**Carolien Danckaerts**

Junior process developer landende  
Schiphol Group  
Leeftijd: 24 jaar

### Waarom werk je in de ov-sector?

Omdat ik de complexiteit van ov-processen een leuke en interessante puzzel vind, waarbij ik graag mijn bijdrage lever aan het oplossen van deze puzzel

### Waar krijg jij energie van?

Van het duiden en zo goed mogelijk oplossen van complexe problemen, van een goede sfeer en natuurlijk chocola (want ik blijf een vrouw, een zeldzame diersoort in deze sector).

### Hoe zie jij de sector over 25 jaar?

Over 25 jaar is de ov-sector een stuk moderner geworden. We hebben flitsend snel materieel, dienstregelingen sluiten naadloos op elkaar aan en het ov is toegankelijk voor eenieder die hier gebruik van wil maken.

### Wat is jouw aandeel om dat te bereiken?

Mijn aandeel in dit proces wordt - hopelijk - het bijdragen aan het optimaliseren van dienstregelingen en het toegankelijk(er) maken van ov. Met dat laatste ben ik door de JV-race (on)beperkt ov te organiseren al begonnen.



**Lize Homan**

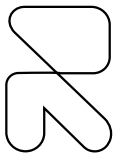
Risicomanager  
ProRail  
Leeftijd: 27 jaar

### Waarom werk je in de ov-sector?

Het ov draagt bij aan een duurzamere wereld. Kijkend naar de recente ontwikkelingen, zoals klimaatverandering, uitputting van fossiele brandstoffen en klimaatbewuster leven, ontkomen we er niet meer aan om naar andere middelen te kijken dan bijvoorbeeld de (huidige) auto. Het ov is meer dan een alternatief, het is een bewuste optie om duurzaam te reizen. Tegelijkertijd is er een stijging van mensen die reizen met het ov. Dit soort complexe uitdagingen van vraag en aanbod inspireren mij en ga ik graag aan.

### Waar krijg jij energie van?

Naast het aangaan van complexe uitdagingen krijg ik energie van in projecten werken die toegevoegde waarde geven aan onze samenleving. Verder, in een team te kunnen werken waar 1) iedereen met volle inzet ervoor gaat, 2) iedere deelnemer zijn/haar talent kan inzetten en 3) ruimte is voor groei en verandering.



## Hoe zie jij de sector over 25 jaar?

Ik denk dat de sector vooral op het gebied van technologie en logistiek veel stappen heeft gemaakt. Denk aan zaken als gelijke frequentie van trein en metro (dus sneller dan iedere 15 minuten), overall een sterke internetverbinding en veel oplaadpunten in de trein, bus en metro. Er is een naadloze transfer en afstemming mogelijk bij de verschillende verkeerssystemen en locaties. Met hierbij een grote inzet van intelligente systemen en robots om het reizen vriendelijker, toegankelijker en inclusiever te maken voor iedereen en een verbetering in het benutten van big data. Het ov zal nog meer fungeren als een plek waar mensen elkaar ontmoeten, werken en ontspannen. Nog veel meer mensen en bedrijven zullen gebruik maken van het ov. Wat betekent dat toegankelijkheid, veiligheid en kwaliteit (comfort) van het ov ook een enorme sprong voorwaarts heeft gemaakt. Dus, het wordt alleen maar leuker, beter en slimmer.

## Wat is jouw aandeel om dat te bereiken?

Momenteel werk ik aan een groot, complex project wat onderdeel is van een programma dat treinen in Nederland vaker wil laten rijden. Verder denk ik dat het belangrijk is dat we openstaan voor de veranderingen en trends, hier steeds op in blijven spelen en er proactief aan meedoen. Dit uit te stralen naar mijn omgeving en natuurlijk het meedoen met (of organiseren van) activiteiten die bovenstaande zaken bevorderen.



**Nick Knoester**  
Zelfstandig adviseur  
Stichting De Reisbeweging  
Leeftijd: 30 jaar

## Waarom werk je in de ov-sector?

Een mix van de romantiek van treinreizen en het streven om

bij te dragen aan een schonere wereld met meer duurzame mobiliteit.

## Waar krijg jij energie van?

Mensen verbinden en uitdagen om buiten de comfortzone te halen, waar ze meestal nooit spijt van krijgen.

## Hoe zie jij de sector over 25 jaar?

Ik hoop dan dat we van het begrip 'de sector' af zijn en goed om ons heen hebben gekeken.

## Wat is jouw aandeel om dat te bereiken?

Sleutelfiguren inspireren en in contact brengen met frisse denkers en auto-reizigers verleiden om andere keuzes te maken.



**Jorn van der Scheer**  
Beleidsmedewerker ov-data  
en ketenmobiliteit  
Vervoerregio Amsterdam  
Leeftijd: 29 jaar

## Waarom werk je in de ov-sector?

Ik ben geïnteresseerd in hoe mensen zich verplaatsen in brede zin. Er is nog een wereld te winnen in het überhaupt leren kennen van de reiziger, en hoe deze zijn keuzes maakt. Pas dan kan je de reiziger echt centraal stellen, ook bij zaken als werkzaamheden en dergelijke.

## Waar krijg jij energie van?

Ik word blij van mensen die een onconventionele aanpak hebben, en niet bang zijn om af te gaan. Niet alleen dingen gedaan krijgen om te zeggen dat het gedaan is, maar echt iets toevoegen. Of, het publieke belang boven het eigen belang te zetten.

## Hoe zie jij de sector over 25 jaar?

Zaken als concessiegrenzen en contracten vormen geen





barrières meer, maar wordt er flexibel samengewerkt. Hiervoor is data driven werken nodig, en veel kennis over de reiziger, die met respect voor de privacy wordt ingewonnen en verwerkt.

### **Wat is jouw aandeel om dat te bereiken?**

Ik probeer zoveel mogelijk de praktische onhandigheden van de manier waarop wij nu werken kenbaar te maken, en met voorstellen voor verbeteringen te komen. Verder probeer ik binnen mijn bewegingsruimte zoveel mogelijk zaken te organiseren op een manier die zowel flexibel is als houvast geeft. Dat is op zich al vrij uitdagend bij een overheidsorganisatie. Laten we maar zeggen; er is nog genoeg te doen!



### **Freek van Tongeren**

**Projectleider Omgeving**

**Arcadis Nederland B.V.**

**Leeftijd: 28 jaar**

### **Waarom werk je in de ov-sector?**

Omeenduurzaam (qua energiegebruik) vervoersnetwerk te realiseren.

### **Waar krijg jij energie van?**

Het oplossen van complexere omgevingsvraagstukken voor opdrachtgevers, waardoor nieuwe en innovatieve projecten door kunnen gaan.

### **Hoe zie jij de sector over 25 jaar?**

Over 25 jaar bestaat er enkel nog een openbaar vervoersnetwerk, het bezit van privé-vervoer zal compleet verdwijnen door zelfrijdende auto's die in gedeeld/publiek bezit zijn. Hiermee transformeert het wegennetwerk naar een openbaar vervoersnetwerk.

### **Wat is jouw aandeel om dat te bereiken?**

Bijdrage aan innovatieve projecten om het bovenstaande doel te realiseren. Denk hierbij aan lokaal grids, oplaadpunten en opwekkingsbronnen van duurzame energie. Allemaal zal het nodig zijn om het duurzame ov-netwerk mogelijk te maken.



### **Miriam Waalewijn**

**Adviseur HR Ontwikkeling**

**GVB**

**Leeftijd: 25 jaar**

### **Waarom werk je in de ov-sector?**

Als ov-bedrijf heb je een heel concreet product met een maatschappelijke impact. Daarnaast geniet ik van de dynamiek en diversiteit bij GVB. Dat vind ik echt mooi.

### **Waar krijg jij energie van?**

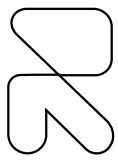
Een verrassend sollicitatiegesprek of een gesprek met een collega die vol passie vertelt hoe ze ervoor zorgt dat het een feestje wordt voor kinderen in de tram. Ideeën te over; ik krijg er energie van om deze boven tafel te krijgen en concreet te maken.

### **Hoe zie jij de sector over 25 jaar?**

Over 25 jaar verwacht ik dat de ov-sector synoniem staat aan MaaS en verweven is in een netwerk zodat de reiziger van deur-tot-deur snel en prettig kan reizen (nog meer dan het nu is). Daarbij doen ov-bedrijven waar ze goed in zijn, maar sluiten ook aan bij de snel veranderende omgeving. Dit gebeurt dan ook op een volledig groene & duurzame manier.

### **Wat is jouw aandeel om dat te bereiken?**

Door creativiteit, samen te werken en bij te dragen aan een context van leren en ontwikkeling.



# Programma ERTMS

## Samen naar het digitale tijdperk voor treinbeveiliging

Het is een door de wol geverfd duo, dat tegenover me zit. Beide heren zijn al bijna hun hele leven werkzaam in de spoorsector, waar ze nog steeds vol passie over praten. Wim Knopperts, sinds oktober vorig jaar kwartiermaker voor de realisatiefase van het ERTMS-programma. Hugo Thomassen, onlangs overgestapt van ProRail naar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om daar de rol op zich te nemen van opdrachtgever rijksoverheid voor het ERTMS-programma. Nu er net een voortgangsrapportage naar de Tweede Kamer is gestuurd lijkt het ons een mooi moment voor een interview.

### **Een Europese spoorwegruimte**

Hugo trapt af met een terugblik; "Midden vorige eeuw werden de armseinen ingewisseld voor seinen met lichten. Komende decennia stappen we in Europa over op een digitale spoorbeveiliging. Dit heet voluit: European Rail Traffic Management System (ERTMS). Het systeem is bedoeld om treinen eenvoudig van land naar

land te laten rijden, zonder van veiligheidssysteem te wisselen. Daarom hebben de EU-landen ook samen afgesproken op welke belangrijke internationale trajecten ERTMS moet worden aangelegd. Wel is het zo dat op dit moment de verschillen tussen de landen enorm groot lijken. Dat komt doordat de startsituatie verschilt. Zo was er in België de behoefte aan een

"Dat kenmerkt echt het Nederlandse spoorbedrijf; de drive om top te presteren."

- Hugo Thomassen

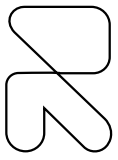
snelle overgang naar ERTMS, omdat het bestaande systeem als te onveilig werd gekwalificeerd. Duitsland heeft er voor gekozen om op de Europese spoorcorridors bovenop de bestaande beveiliging ERTMS aan te leggen en is nu aan het studeren hoe de landelijke uitrol vorm moet krijgen. En last but not least: in de afgelopen 15 jaar zijn in diverse landen nieuwe spoorlijnen aangelegd met vaak elk hun eigen versie van ERTMS. Zo ook in Nederland met de Betuweroute, HSL-Zuid en de Hanzelijn. Die verschillen gaan echter verdwijnen. Het Europese Spoorwegagentschap (ERA) gaat de specificaties vanaf volgend jaar bewaken en infrabeheerders moeten hun aanbestedingseisen vooraf voorleggen aan de ERA. Daarnaast convergeert de transitie naar een ERTMS only strategie, omdat ingezien wordt dat het dubbel uitrusten van de spoorbeveiliging economisch niet te doen is bij een landelijke uitrol.”

### **Nederlandse ambitie**

Vanwege de voordelen van ERTMS is het logisch in Nederland het nieuwe systeem volledig uit te rollen. Dus ook op de nationale trajecten. De Betuweroute, Havenspoorlijn, Hogesnelheidslijn-Zuid, Hanzelijn en het traject Amsterdam- Utrecht beschikken al over ERTMS. We starten met Nederland gereed maken voor ERTMS en met het nu beschikbare budget zoveel mogelijk routes te voorzien van ERTMS.

Hiervoor moet er zowel langs het spoor, als in de treinen apparatuur ingebouwd worden. Ongeveer 20 procent van alle treinen is al uitgerust met ERTMS, de inbouw van alle treinen loopt nog tot ca. 2025. Tegelijkertijd worden 18.000 mensen uit ca. 200 functies aanvullend opgeleid en krijgen zij nieuwe instructies. Dit alles vindt de komende jaren plaats terwijl er dagelijks meer reizigers en goederen vervoerd worden. Het doet mij denken aan een harttransplantatie, waarbij de patiënt bij volledig bewustzijn blijft. “En dat ook nog eens met geleende spullen”, vult Wim aan. Ik beseef als geen ander dat een trein die in de werkplaats staat omgebouwd te worden op dat moment geen reizigers of goederen kan vervoeren. En dat geldt ook voor de infrastructuur: buitendienststellingen zijn onvermijdelijk; mijn inzet is alle vormen van hinder te minimaliseren.





# Railforum

## **Prioriteit**

Ik vraag de heren wat hen momenteel het meest bezig houdt en zie direct het enthousiasme op hun gezichten. Wim, net terug van een vakantie, wil de komende twee maanden alle vragen, zorgen, en behoeften van betrokken stakeholders volledig in beeld hebben en beantwoorden. In de zomer wil hij extra reviews gereed hebben, moeten mogelijke heroverwegingen afgerond zijn en aanscherpingen klaar zijn. Hugo haakt daar direct op aan; “mijn belangrijkste aandachtspunt voor nu is de besluitvorming, zodat het kabinet in 2019 het uitvoeringsbesluit kan nemen.” Dat het daarbij zeer belangrijk is om alle betrokken stakeholders (vervoerders, inframanagers, materieeleigenaren, aannemers, leveranciers, ingenieursbureaus en andere overheden en hun instanties) te betrekken is voor beide heren onomstreden.

“Vanuit het besef dat het programma met ‘geleende spullen’ werkt, past mij een nederige houding vanuit het programma en de projecten naar de bedrijven die dagelijks het spoorvervoer realiseren”, aldus een zeer bevlogen Wim. “Dit vraagt van ons een open houding, transparantie en voorspelbaarheid in alles wat we doen. Zodat iedere stakeholder continu de consequenties kan inschatten en niet verrast wordt.” En natuurlijk erkennen

en herkennen de beide heren dat stakeholders soms tegengestelde belangen kunnen hebben, zeker als het om grote investeringen of schaarse tijd gaat. “Maar we zien wel dat de hele spoorsector dezelfde ambitie heeft om deze noodzakelijke stap naar het digitale tijdperk van treinbeveiliging te zetten. Dat kenmerkt echt het Nederlandse spoorbedrijf; de drive om top te presteren”, zegt Hugo trots. “En met Wim aan het roer heb ik er alle vertrouwen in dat het ERTMS programma op een excellente wijze wordt uitgevoerd; mag ik dat zo stellen, Wim?” Ik zie dat Wim niet schrikt van deze hoge ambitie. “Natuurlijk, het is immers mijn eigen ambitie om dit programma zo goed mogelijk te doen, waarbij transparantie en voorspelbaarheid cruciaal zijn.”

## **Excellente programma besturing**

“We voeren tientallen projecten uit in een zeer dynamische, veranderende wereld, met veel nieuwe ontwikkelingen en dan ook nog eens in het hart van het operationele spoorstelsel. Dat moet wel met uiterste zorgvuldigheid gebeuren.” Wim vult verder aan; “Daarom wil ik de meest voorspelbare programmadirecteur zijn. Juist omdat ik besef dat dit programma decennia gaat duren, veel nieuwe ontwikkelingen moet verwerken en

duo continu wijzigingen ondergaat. Dit kan leiden tot onrust en onzekerheden. In een ‘brown field’ omgeving kan dit funest zijn. Daarom is een excellente projectbeheersing een van mijn belangrijkste prioriteiten. We gaan daarom eerst de systemen verder ontwikkelen, de bedrijfsvoeringsprocessen en het materieel aanpassen en natuurlijk al het betrokken personeel opleiden. Ondertussen worden er met elke stakeholder afspraken gemaakt over de acties en eventuele bijdragen vanuit het ERTMS-budget. Daarna gaan we baanvakken met ERTMS uitrollen.”

## **Het zoeken van gezond evenwicht**

Ik prikkel de beide heren met de vraag of ze voor ‘Dutch design’ gaan, dus alles met Nederlandse voorschriften bedenken, of dat we beter de aanpak van onze Duitse bureaus kunnen volgen. “Het is niet zozeer een kwestie van Dutch of German design; het is een kwestie van Europees design” vult Hugo aan. “Ons doel is immers die ene Europese spoorwegruimte waar treinen vrij over de landsgrenzen kunnen doorrijden. Het liefst wil ik uiteindelijk ook geen nationale top op de Europese richtlijnen en voorschriften. Daarnaast is het altijd zoeken naar de juiste balans tussen het kiezen voor ‘proven technology’ om geen tijd te verliezen,





“We zien dezelfde ambitie om deze stap naar het digitale tijdperk van treinbeveiliging te zetten.”

- Wim Knopperts

en flexibel genoeg blijven om nieuwe opties te gebruiken.” Innovaties vanuit de markt zijn daarbij essentieel. Vandaar dat de Europese specificaties (ERTMS formal specs) vrij toegankelijk zijn. “Ook ProRail wil met haar huidige inkoopstrategie voorkomen dat er ‘vendor lock-in’ situaties ontstaan, waarbij een klant afhankelijk wordt van een leverancier, omdat verandering van leverancier te veel ongemak of kosten met zich meebrengt. Het doel is interoperabiliteit op het Europese railnet in een open markt” legt Hugo uit. Een Europees breed evaluatiemoment is gepland door de Europe-

se Commissie in 2023, waarbij er dan ook een belangrijker rol is weggelegd voor de European Rail Agency (ERA).

#### **Voorspelbaarheid, geen zekerheid**

“We willen geen schijnzekerheden bieden” zegt Wim tot slot; “we weten nu eenmaal dat er bij een programma met tientallen projecten over vele bedrijven, dat minimaal 12 jaar gaat duren, onderweg veel veranderingen zullen zijn. Daarom is het belangrijk om flexibel te blijven en een adaptief vermogen te behouden. Voorwaarde is wel dat je daarover transparant bent en voorspelbaar blijft.”

“Het gezamenlijke doel is om het spoorvervoer is alle opzichten beter te laten functioneren, de groei op te vangen en de stap te zetten naar het digitale tijdperk met ERTMS als basis. Dit vraagt ons het gezonde evenwicht te vinden tussen de scope vasthouden en planning te halen en de ruimte en tijd te nemen voor nieuwe ontwikkelingen en inzichten.”

**Corina de Jongh**

dejongh@railforum.nl



# Summer Challenge 2018

“Aantrekkelijk en laagdrempelig ov”

**Indrukwekkende cijfers bij het innovatietraject van Jonge Veranderaars. Vijftig deelnemers. Tien relevante Design Challenges rond één thema: Aantrekkelijk en laagdrempelig ov. Na vijf avonden innoveren worden de uitkomsten in pitch-vorm gepresenteerd aan een publiek van meer dan 150 bezoekers van binnen én buiten de sector. Dit jaar vaardigen bijna dertig verschillende organisaties waaronder vervoerders, overheden en adviesbedrijven, deelnemers af.**

## **Innoveren**

De Summer Challenge is dan ook niet zomaar een ideeënwedstrijd, het is bottom-up innovatie ten voeten uit. In teams van vijf werken Young Professionals van verschillende bedrijven de beste oplossing voor hun vraagstuk op een creatieve manier uit. Enthousiast, out-of-the-box en samenwerken zijn hierbij sleutelwoorden. Dat een dergelijk traject leidt tot nieuwe inzichten en opvallende invalshoeken, bleek al vorig jaar, toen het niveau van de pitches erg hoog was. Van begin tot eind werd

er vol overtuiging aan de verschillende vraagstukken gewerkt. Ook dit jaar worden er weer vernieuwende oplossingen uitgewerkt. Professionele begeleiding door de innovatie experts van Noorderwind zorgt ervoor dat de deelnemers gestroomlijnd te werk gaan en in optimale volgorde met de juiste onderdelen bezig zijn. Tijdens één van de sessies schuiven verschillende experts uit de sector bij de groepen aan om feedback te geven op de creatieve ideeën. Het concretiseren, valideren en realiseerbaar maken van de ideeën is



dan ook een belangrijk onderdeel van het programma.

### **Actuele vraagstukken**

De vraagstukken waaraan wordt gewerkt, zijn aangeleverd door bedrijven uit de sector; hiermee werken de deelnemers aan maatschappelijk relevante opgestelde design challenges. In de huidige samenleving heeft het ov vooral focus op bereikbaarheid, punctualiteit en capaciteit. Tegelijkertijd zijn er nieuwe modaliteiten in opkomst. Hoe kunnen we het ov aantrekkelijker maken,

zodat de reisbeleving verbetert? Deelnemers werken onder andere aan vraagstukken met betrekking tot het aantrekkelijker maken van het ov voor ouderen, hoe we nog duurzamer te werk kunnen gaan, efficiëntere samenwerking in de sector, autonoom reizen, drukte- en prijsperceptie en het verbeteren van de informatievoorziening en incidentafhandeling.

### **Pitch event**

Wil jij als eerste op de hoogte zijn welke pilots er tijdens de Summer Challenge

zijn bedacht en in gang gezet? Op 12 juli presenteren alle kersverse 'start-ups' hun zorgvuldig uitgewerkte pilot, waarmee zij de sector willen verbeteren. Zie jij mogelijkheden voor een pilot binnen jouw organisatie? Pak dan je kans en investeer in jullie samenwerking!

**Wees erbij op donderdag 12 juli vanaf 16.00 uur in het NS Trefpunt Utrecht. Opgeven is mogelijk via de websites van Railforum en Jonge Veranderaars.**

28 Juni	<b>KENNISKRING MATERIEELONDERHOUD</b>
02 Juli	<b>ZOMERBORREL IN UTRECHT</b>
12 Juli	<b>SUMMER CHALLENGE PITCHEVENT</b>
27 Sept	<b>GOLFMIDDAG EN - CLINIC</b>
01 Nov	<b>INNOVATIECONGRES</b>

Zie [railforum.nl](http://railforum.nl) voor het actuele programma.

## LEDEN

9292  
 ADSE Consultancy & Engineering  
 Alom  
 ALSTOM  
 APPM Management Consultants  
 ARCADIS  
 Arriva PersonenVervoer Nederland  
 ASSET Rail  
 AT Osborne  
 BAM Infra Rail  
 Berenschot  
 Bombardier Transportation  
 Brouwer Technology  
 CAF Netherlands  
 Compris Assetmanagement  
 Conclusion  
 Connexion  
 DEKRA Rail  
 Deltares  
 DSP Nederland  
 Dual Inventive  
 Dura Vermeer RailInfra  
 Eurailscout Inspection & Analysis  
 First Consulting  
 Fleetshield  
 Fugro Raildata  
 Gemeente Den Haag  
 Gemeente Rotterdam, Ingenieursbureau  
 Gemeente Utrecht  
 GMT Benelux  
 Goudappel Coffeng  
 GVB  
 Havenbedrijf Rotterdam  
 Heijmans  
 HTM Personenvervoer  
 IBM Nederland  
 Infrasppeed Maintenance  
 Inspectie Leefomgeving en Transport  
 Intraffice  
 Keolis Group  
 Metro en Tram, gemeente Amsterdam  
 Metropoolregio Rotterdam Den Haag  
 Ministerie van I&W

Mott MacDonald NL  
 Movares  
 NS Groep  
 OXplus  
 Pilz Nederland  
 Pon Logistics  
 ProRail  
 Provincie Gelderland  
 Provincie Noord-Brabant  
 Provincie Utrecht  
 Provincie Zuid-Holland  
 PwC  
 Rail Partner Holland  
 RailApp  
 Railcenter  
 RailGood  
 RET  
 Ricardo Rail  
 Rijkswaterstaat  
 Rotterdamse Mobiliteit Centrale  
 Royal HaskoningDHV  
 Schiphol Amsterdam Airport  
 Shunter  
 Siemens Nederland  
 Sogeti Nederland  
 Spitzke Spoorbouw  
 Stadler Service Nederland  
 Stevin Technology Consultants  
 Stibbe  
 Stork Technical Services Nederland  
 Strukton Rail  
 Sweco Nederland  
 Swietelsky Rail Benelux  
 Thales Nederland  
 TNO  
 Tribase  
 Verebus Engineering  
 Vervoerregio Amsterdam  
 voestalpine Railpro  
 Voith Turbo  
 VolkerRail Nederland

## PARTNERS IN KENNIS

Acquire Publishing  
 Autoriteit Consument & Markt  
 Bouwend Nederland  
 Connekt  
 CROW  
 De Bouwcampus  
 DOVA  
 Dutch Rail Sector  
 Fietsersbond  
 Het Spoorwegmuseum  
 Holland Rail Industry  
 Infraside  
 IRSE Dutch Section  
 KIVI  
 Koninklijk Nederlands Vervoer  
 Maatschappij voor beter OV  
 Natuur & Milieu  
 NGInfra  
 NHTV internationale Hogeschool Breda  
 NLingenieurs  
 NVBS  
 NVDO  
 OV Iloket  
 ProMedia Europoint  
 Rail Cargo information Netherlands  
 Rover  
 Seats2Meet.com  
 Smart Public Transportation Lab  
 STC-Group  
 Stichting De Reisbeweging  
 Stichting Holland Spoor  
 Stichting railAlert  
 SVOV  
 TRAIL Research School  
 Train2EU  
 Treinreiswinkel  
 Treinreiziger.nl  
 TU Delft  
 VHS

Dit blad is ook online te bekijken op [www.railforum.nl](http://www.railforum.nl)

