



**ProRail**

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
T a.v. de directeur Openbaar Vervoer en Spoor

Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum	11 februari 2013
Uw kenmerk	N.V.T.
Ons kenmerk	#3276722
Bijlage(n)	Geen
Onderwerp	Plan van aanpak herontwerp be-en bijsturing

Analyses van NS en ProRail, onder andere van de winter 2011-2012, maken duidelijk dat de problemen op het spoor mede ontstaan door knelpunten binnen de huidige processen van de operationele be- en bijsturing van de dagelijkse treindienst. NS en ProRail hebben daarom het initiatief genomen om een plan van aanpak te ontwikkelen om te komen tot fundamenteel herontwerp van de be- en bijsturing. Dit traject maakt onderdeel uit van de verbeteraanpak van NS-ProRail en past binnen de Lange Termijn Spooragenda van uw departement.

Directie ProRail  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht  
[www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

#### **Beoogd resultaat**

Het beoogd resultaat van het plan van aanpak herontwerp be-en bijsturing is:

1. een door NS en ProRail gedragen visie op de toekomst van de dagelijkse be- en bijsturing van de treindienst;
2. een op basis van deze visie ontworpen besturingsproces van de treindienst;
3. een transformatieplan, dat de verandering naar het nieuwe proces omvat.

Directie NS  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht  
[www.ns.nl](http://www.ns.nl)

Implementatie van dit plan moet binnen 3 tot 5 jaar leiden tot verbetering van de operationele prestaties, een betrouwbare afhandeling van verstoringen en goed en tijdig geïnformeerde reizigers in onverstoorde en verstoorte situaties.

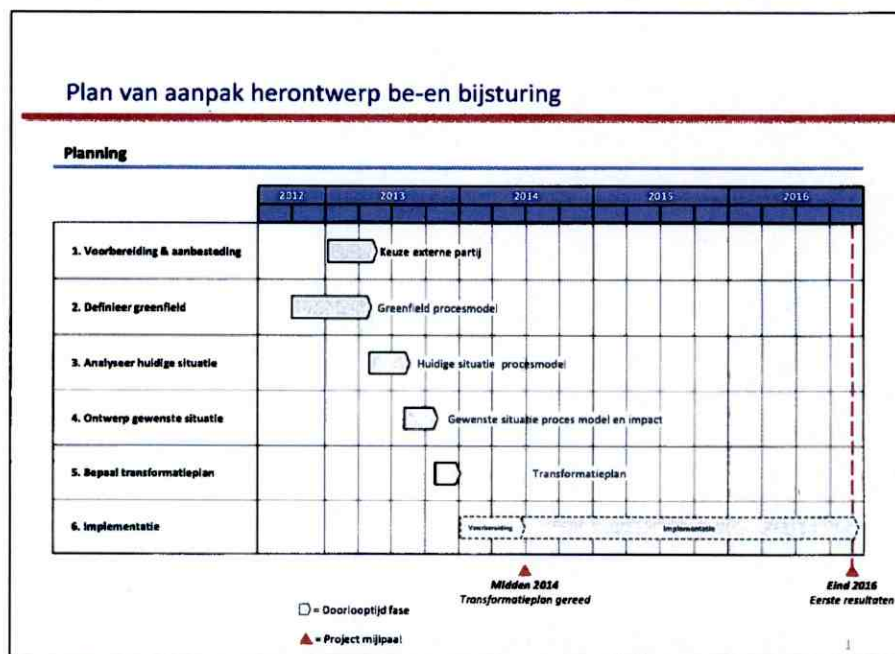
#### **Kader en uitgangspunten**

- Het betreft een nieuw ontwerp van het hele proces. Vanwege het feit dat het herontwerp van de be- en bijsturing parallel wordt uitgevoerd aan de ontwikkeling van het operationeel spoorconcept in het kader van de Lange Termijn Spooragenda, wordt uitgegaan van het huidige inzetmodel van rijwegen, materieel en personeel. Op basis hiervan worden mogelijke alternatieven onderzocht. Er wordt gekeken naar ICT, procedures, besluitvorming, producten en mensen en cultuur.
- Het project past binnen het traject van de Lange Termijn Spooragenda van uw departement, de verbeteraanpak en de intensivering van de samenwerking tussen en NS en ProRail (Masterplan NS en ProRail).

- In het regeerakkoord staat dat vanaf 2016 ERTMS gefaseerd wordt ingevoerd. In de brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer van 8 juni 2012 heeft u hieraan een aantal voorwaarden verbonden. Hiermee wordt rekening gehouden bij de uitwerking van het plan.
- Het plan moet uitvoerbaar zijn. Het uiteindelijke ontwerp wordt op uitvoerbaarheid (tot op het niveau van concrete cases) gecontroleerd. Daarna wordt besloten of het wordt ingevoerd.
- Het vernieuwde proces gaat lokale optimalisatie tegen als deze landelijk het probleem vergroot en borgt de instandhouding van kritische verbindingen.
- De logistieke karakteristieken van het regionale- en goederenvervoer worden meegenomen bij het nieuwe ontwerp en het plan zal non-discriminatoire vormgegeven en uitgevoerd worden, met betrokkenheid van de overige spoorwegondernemingen voor zover zij er door geraakt worden.

#### Contouren van de aanpak

Het plan van aanpak herontwerp be- en bijsturing kent de volgende stappen:



**Figuur 1: Plan van aanpak herontwerp be- en bijsturing**

#### 1. Voorbereiding en aanbesteding

In deze fase wordt het plan van aanpak verder ontwikkeld en selecteren wij, door middel van een Europese aanbesteding, een onafhankelijke partij die ons voor de procesvoering van dit complexe project ondersteunt. Deze fase wordt naar verwachting binnenkort afgerond.

## 2. Definieer Greenfield

In deze fase wordt er gewerkt volgens een zogeheten Greenfield aanpak, die stimuleert om buiten de bestaande kaders te denken. Met de Greenfield benadering wordt het ideale procesmodel vastgesteld. Dit procesmodel vertaalt / beantwoordt zo optimaal mogelijk de vooraf gestelde doelen en uitgangspunten, maar is niet getoetst in de realiteit en daarom per definitie in zijn volledigheid niet maakbaar. Deze fase is naar verwachting in het voorjaar van 2013 is afgerond.

## 3. Analyseer huidige situatie

In deze fase wordt de huidige situatie geanalyseerd. Vertrekpunt hierbij is de winteranalyse. Alle afzonderlijke elementen die een rol spelen bij de huidige werkwijze worden beschouwd. Dit resulteert in een beeld van hoe we nu werken en welke perspectieven er zijn om deze huidige werkwijze aan te passen. Afronding is gepland in het najaar van 2013.

## 4. Ontwerp gewenste situatie

In deze fase wordt toegewerkt naar een uitvoerbaar procesontwerp, waarin de overbrugging van Greenfield naar huidige situatie naar realiteit wordt gemaakt. Hierin zal stapsgewijs te werk worden gegaan. Het project wordt gesplitst in kleine brokken. Deze worden apart uitgewerkt en ontwikkeld. Er wordt herhaaldelijk getest en verbeterd, gebaseerd op de feedback van tests, totdat het naar tevredenheid is en werkt. Ons streven is dat het herontwerp van het proces in het najaar van 2013 gereed is.

## 5. Bepaal transformatieplan

Vervolgens wordt het transformatieplan opgesteld. In dit plan worden de stappen uiteengezet die moeten leiden tot de implementatie van het procesmodel. Eind 2013 verwachten wij dit af te ronden. Dit gebeurt in samenhang met de implementatie van eventuele wijzigingen die voortvloeien uit het operationeel spoorconcept die in het kader van de Lange Termijn Spooragenda wordt ontwikkeld. Het operationeel spoorconcept geeft richting aan de verbeteraanpak waarin infrastructuur, materieel, personeel, be- en bijsturing en dienstregeling in samenhang worden geoptimaliseerd.

## 6. Implementatie

Na afronding van het transformatieplan verwachten wij binnen drie tot vijf jaar de operationele performanceverbeteringen operationeel ingevoerd te hebben. De eerste resultaten zullen in deze periode zichtbaar worden. Zorgvuldige implementatie is belangrijk. Aandachtspunt hierbij zijn de benodigde ICT ontwikkelingen en grotere veranderingen die voortkomen uit het vernieuwde procesmodel. Structurele aanpassingen aan ICT kennen een lange doorlooptijd, van ongeveer 10 jaar. Wij hanteren daarom een no regret policy. We houden in het ontwerp opties open om nieuwe ontwikkelingen toe te kunnen passen. Het is onze ambitie om medio 2014 de eerste elementen van de nieuwe werkwijze te introduceren. De jaren daarna zullen steeds meer elementen daaraan worden toegevoegd. Dit wordt een continu proces.

**Tot slot**

Wij streven samen naar een optimaal proces voor de hele spoorketen, maar realiseren ons dat bijstunng na verstoringen aan de orde blijft. Verstoringen hebben altijd een effect op de vervoerders en reizigers. Bovenstaand plan zien wij als één van de stappen die noodzakelijk is voor een verbetering van het rijden van de treinen in Nederland.

Gedurende dit traject blijven wij uw departement op de hoogte houden van de ontwikkelingen. Wij hanteren hiervoor de afgesproken rapportagemethodiek in het kader de Lange Termijn Spooragenda.

Mocht u naar aanleiding hiervan of anderszins nog vragen hebben dan kunt u natuurlijk altijd contact met ons opnemen.

Met vriendelijke groet,