

Verslag van ons bezoek bij ProRail

20 november 2019



Doel van bezoek:

Inzicht krijgen in werking van het spoorstelsel om een beter gevoel te krijgen voor de bijdrage die het spoor kan leveren aan mobiliteit in de regio

Treinverkeersleiding (VKL) post Utrecht door Ron Pieters en Theo Stoop

De VKL post Utrecht heeft ca 125 medewerkers, en zorgt voor a. de procesleiding en b. de onderliggende sein en wisselbediening in het verzorgingsgebied.

Hart van de post is de seinzaal. Daar zijn 12 werkplekken. Er zijn 7 medewerkers die elk de treindienst in een gebied kunnen bedienen. De overige werkplekken zijn voor specialistische taken of vrij voor inzet bij calamiteiten. De indeling van het gebied is historisch gegroeid, maar logisch opgebouwd.

Er is een 24/7 volcontinue bezetting in vroeg/laat/nacht diensten, maar het meeste werk is er tussen 6 uur 's ochtends en 1 uur 's nachts. Medewerkers draaien in principe volgens hun geplande werktijden, onder operationele leiding van een officier van dienst. Tijdens verstoringen is er wel meer overdracht, maar geen sprake van overwerk.

Er komen 3 teammanagers voor het uitvoerend personeel, die de aanname & opleiding (2 jr), ontwikkeling en loopbaanbegeleiding doen.

Automatisering heeft ertoe geleid dat één treindienstleider een steeds groter gebied kan overzien en bedienen. Een grote stap in de procesleiding is geweest, dat men zoveel meer informatie over de treinenloop betrouwbaar kan presenteren, dat men vooruit kan kijken in de tijd. Hierdoor is het werk veranderd van *reageren in anticiperen*.

Een tweede grote verandering is, dat men niet meer dagelijks improviseert bij het optreden van verstoringen. De treindienstleiders hebben een bibliotheek van vooraf bedachte bijsturingsscenario's opgebouwd. Een verstoring ziet men en wordt beoordeeld op zijn aard en omvang. De treindienstleider kiest snel de meest passende standaardoplossing en stelt die in werking. Het dagelijks werk is daardoor minder uitdagend dan vroeger, maar wel zo effectief geworden. Het vakmanschap komt tot uitdrukking in de bibliotheek van standaard scenario's, die met ervaring uit toepassing ervan steeds verder verbeterd worden.



Het Bedieningsgebied VKL post Utrecht

Samenwerking tussen de verschillende aansluitende gebieden en met de ander vier verkeersleiding posten, is beter mogelijk. Overkoepelend volgt het OCCR de landelijke afwikkeling en coördineert bij grote, landelijke verstoringen.

De veiligheid op de sporen en wissels wordt geregeld via de seinen en is in principe fail-safe. Alleen als er zich een storing voor doet moet 'met de hand' d.w.z. directe communicatie tussen treindienstleider en machinist gereden worden. Daarbij is de gespreksdiscipline en het internationale NAVO-protocol de basis. Voor de communicatie is er een telecom en computernetwerk los van openbare netwerken.

Door de sterk verbeterde informatie is het ook mogelijk de olievlekwerking van verstoringen beter te beperken. Dat is ook nodig want alleen bij een betere beheersing is een snellere opvolging van treinen voldoende betrouwbaar te realiseren.

Afgelopen jaren is er veel meer treinvervoer met slechts beperkte uitbreiding van infrastructuur gerealiseerd. Post Utrecht bedient ca. 9 vervoerders.

ProRail verzorgt de beschikbaarheid van de spoorcapaciteit. De vervoerders zorgen voor de treinen, het personeel, dienen een dienstregeling in en hebben het contact met de reizigers. De omroep wordt verzorgd door NS (ook als dienst voor de andere vervoerders).

De stations-voorzieningen voor reizigers (ook onderdeel van de infrastructuur), worden door ProRail aangelegd, op aangeven van de vervoerders, omdat die het gebruik kunnen inschatten.

In principe wordt dagelijks de dienstregeling gerealiseerd. Bij verstoring of andere bijzondere aanleiding worden er op aanvraag van de vervoerders treinen bij gepland. Zulke 'orders' worden eerst op haalbaarheid getoetst voor ze gehonoreerd worden. Voorbeelden zijn extra goederen treinen, een stoomtrein, of een werktrein.

De ontknoping van Utrecht door Niek van Deelen (pl, systems engineer)

Historie

Met het plan 'Randstadspoor' werd duidelijk dat de vervoercapaciteit omhoog moest, zowel in volume op bestaande trajecten, als in verfijning door extra stations.

Tegelijk konden o.a. geluidsoverlast en stedelijke integratie worden verbeterd.

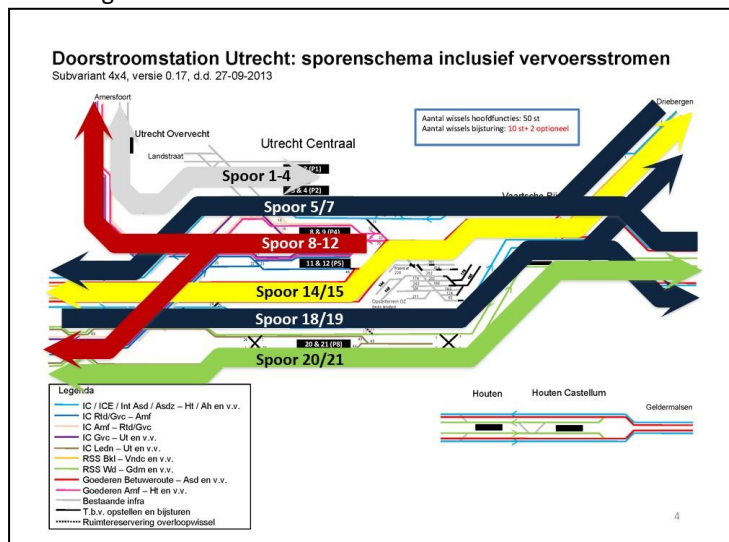
Plan DSSU: vernieuwing met vereenvoudigd ontwerp en gebruiks-gerichte uitbreiding.

- Veel minder wissels:
 - niet meer alle verbindingen faciliteren,
 - minder storing en onderhoud.
- Fly-overs en Dive-unders : vrije ligging van kruisende sporen
- Hogesnelheidswissels en hogere snelheid baan-ligging
- Nieuwe beveiligingssystemen + slimmere toepassing

Plan CU-2030: Realisatie Ut-CS met 'tijdens de verbouwing blijft de winkel open' aanpak

Punten voor de toekomst:

- Moreelse-brug toch aansluiten op perrons?
- De bezoekers ontwikkeling van Ut-CS gaat sneller dan verwacht, ook door andere ontwikkelingen in stationsgebied dan OV alleen.



Wat willen we vasthouden voor de komende discussies?

1. Knooppunten buiten Ut-CS. Hoe kan CS ontlast worden?
2. Hoe kan reisinformatie beter gecoördineerd worden?
 - a. Overstap informatie naar andere vervoerders is slechter dan naar zelfde vervoerder

- b. Informatie over aansluiten van bussen (in de regio) op de trein
 - c. Informatie over zekerheid van verkrijgen OV-fiets op (klein) station
- 3. Hoe past Utrecht in de projecties voor 2040?
Gaat het meer om de hele Randstad, of kan Utrecht een eigen plan trekken?
- 4. Wanneer is Utrecht opnieuw een knelpunt en wanneer moet je dus al beginnen met de volgende plannen?
 - a. Wordt er een station Uithof nodig? Samenhang nieuw station Koningsweg?
 - b. Moet er doorgaande lijn Rotterdam – Utrecht – Amersfoort komen?
 - c. Wat zijn regionale planning-scenario's?
 - d. Waar zit grote capaciteitsgroei met kleine infra uitbreiding?
- 5. Hoeveel auto's zitten er op de A-wegen voor lokale ritten?
- 6. Hoeveel auto & bus mobiliteit kan door fietsen vervangen worden?
- 7. Hoe is de relatie ruimtelijke ordening – OV-planning:
 - a. Algemeen beleid: Land-use & transport-interaction
 - b. ProRail adviesrol in woningbouw-planning?
 - c. Wie zitten er aan tafel bij beslissingen en zijn dat de juiste partijen?

Delegatie vanuit Kracht van Utrecht en Rover/ROCOV Utrecht

Hans Ende Rene Coveen Evert Bouws Stephan van den Hoven Ben Slijkhuis Gerard Cats Cor van Angelen Pauk Ike	Jeroen Wiling Martine de Zeeuw Guus Looij, <i>verslag</i> David Oude Wesselink Jan Korff de Gidts, <i>projectleider Kracht van Utrecht en coordinator excursie</i> <i>contactenkvu@gmail.com 06 3363 0344</i>
---	---