

Klik [hier](#) als u dit bericht niet goed kunt lezen.

ProRail

FLASH - Nieuws over ERTMS - december 2021





Goed nieuws voor de snellere aanpak van ERTMS: 11 innovatieve oplossingen gaan door naar de testfase. De 11 slimme ideeën voor een zo snel mogelijke invoering van ERTMS zijn ingediend door 9 innovatiepartners. Als de testen succesvol blijken, volgt een inkoopverplichting voor ProRail.

De invoering van ERTMS betekent een grote aanpassing van het spoornetwerk. Denk aan de aanleg van glasvezel, nieuwe behuizingen langs het spoor of de installatie van [assentellers](#). Over de vraag: kan dit sneller? organiseerde ProRail een aanbesteding (ASAP) die leidde tot een breed scala aan slimme ideeën. Van 'digitaal graven' tot de inzet van een robot en van draadloze assentellers tot nieuwe applicaties en 3D-printing. De ideeën zijn ontwikkeld door Rail Connected, Heijmans, Allinq, Tizzin, VRS, Strukton, Geonext, Delta PI en Pilz.

Wat is ASAP?

ASAP staat voor: *Aanbesteding Snellere AanPak ERTMS*. Deze aanbesteding startte in juni 2020 in een nieuwe vorm, waarbij ProRail tal van marktpartijen vroeg concrete en innovatieve voorstellen te doen voor versnelling. Dat leidde in mei 2021 tot een innovatiepartnerschap met 13 bedrijven die samen 15 plannen hadden. De volgende stap was elk plan om te zetten in een businesscase.

Na goedkeuring van deze businesscases (door ProRail) gaan er nu dus 11 plannen van 9 bedrijven door naar de testfase.

Inkoopverplichting

De eerste testresultaten worden in 2022 bekendgemaakt. Als het testen slaagt, heeft ProRail inkoopverplichting. Ook dat is nieuw. Het past bij het karakter van een innovatie-partnerschap, waarin de partners wederzijds vertrouwen uitspreken. En dat betekent dat als de innovatie zich heeft bewezen en het verdienmodel klopt, ProRail deze ook feitelijk inkoop en invoert.

[ASAP-nieuws eerder dit jaar](#)

“De Kennisalliantie geeft energie”



Maarten Kok

De Noordelijke lijnen zijn begin november definitief toegevoegd aan het programma ERTMS. Begin november tekenden het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincies Groningen en Fryslân hiervoor een bestuursakkoord. Intussen verzamelt de Kennisalliantie op het baanvak Kijfhoek-Belgische grens kennis en ervaring voor de invoering van ERTMS op het Nederlandse spoor. De motivatie om te leren en kennis te delen is groot.

Clustermanager Maarten Kok stuurt het projectcluster EUSI aan, waar de Kennisalliantie deel van uitmaakt. 'EUSI' staat voor ERTMS Uitrol op Spoorse Infra. EUSI moet ervoor zorgen dat ERTMS in 2030 is aangelegd op zeven baanvakken. De Kennisalliantie is een innovatieve samenwerking tussen ProRail en vier ingenieursbureaus: Sweco, Royal Haskoning DHV, Movares en Arcadis. Het doel is essentiële kennis en ervaring opdoen voor de vervanging van ATB door ERTMS. Kok: "We moeten ervoor zorgen dat we de kennis over ERTMS goed opbouwen en kunnen overdragen. In de Kennisalliantie doorlopen we samen een leercurve. Niet alleen nu met de ingenieursbureaus, maar straks ook met de systeemleverancier. En natuurlijk ook met de aannemers die immers iets heel nieuws moeten bouwen. De stappen zijn dezelfde als vóór ERTMS, maar inhoudelijk is het totaal anders. Daarom is die samenwerking zo belangrijk. Er is permanente interactie."

Wat heeft de samenwerking tot nu toe opgeleverd?

"We zijn nu zover dat de bureaus allemaal het RVTO, railverkeer technisch ontwerp, voor Kijfhoek-Belgische grens hebben gemaakt. De ontwerpen zijn ook aangeleverd als digitaal bestand. In de toekomst gaan we namelijk werken met een digitale representatie van het ontwerp in een nieuw ontwikkeld uitwisselingsformaat. Daarmee bereik je ook dat je bijvoorbeeld simulaties kunt uitvoeren om het effect van aanpassingen te laten zien. We moeten dat met elkaar verder ontwikkelen, maar dat we dit nu al zo terugkrijgen is een heel mooi resultaat. Voor de bureaus is het interessant om te zien hoe de ander het doet. Zo zoeken we samen naar de beste werkwijze. Uiteindelijk komt daar een grootste gemene deler uit, een blauwdruk voor een RVTO dat we in de toekomst ook op andere baanvakken kunnen gebruiken."

Hoe beleven jullie de samenwerking?

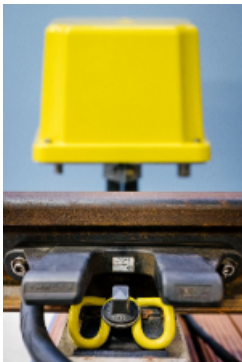
"De motivatie om te leren is groot, want de kennisontwikkeling en het standaardiseren daarvan is ook in het belang van de ingenieursbureaus. Het gaat hen in de toekomst veel werk opleveren. We hebben een prachtige werkvorm ontwikkeld, je ziet dat dit de mensen energie geeft."

Wat is de eerstvolgende stap?

"Ons doel is om in december 2021 een RVTO-versie 1.0 voor Kijfhoek-Belgische grens te hebben behaald en nu volgt de protocollering hiervan door de afdeling Railverkeerstechniek. Daar hebben we op geanticipeerd door mensen van Railverkeerstechniek al mee te laten lopen in het ontwerpproces. Het RVTO is een belangrijke basis voor het definitief ontwerp dat voor de realisatiefase van het project Kijfhoek-Belgische grens wordt opgesteld. Vervolgens zijn we erg gespitst op het moment waarop de leverancier van het veiligheidssysteem CSS aanhaakt, volgend voorjaar als het contract is gegund. We bereiden ons voor op een nieuwe fase in de kennisoverdracht, over en weer tussen de Kennisalliantie en de systeemleverancier."

Wat betekent dit concreet voor de andere projecten binnen EUSI, dus de andere baanvakken die de komende jaren met ERTMS worden uitgerust?

"Alle ontwerp- en realisatieprojecten voor de baanvakken zijn inmiddels gestart. Ze bevinden zich in verschillende stadia van verkenning en planuitwerking. Het is belangrijk en spannend te weten wanneer welke producten beschikbaar komen en worden vrijgegeven, zodat we ze kunnen gaan toepassen. Dit geldt zeker voor de projecten die samen de transitiefase vormen: Noordelijke lijnen, Hanzelijn/Lelystad en Kijfhoek-Belgische grens. Met de toevoeging van Noordelijke lijnen aan het Programma ERTMS kan de uitrol starten op de relatief eenvoudige lijn Harlingen Haven-Leeuwarden. Zo hebben we wat extra mogelijkheden om te beproeven, naast het gebruik van de Hanzelijn en emplacement Lelystad als proefbaanvakken."



GAST-ERTMS: ProRail en Thales tekenen contract voor levering assentellers

Is een spoordeel vrij of bezet? Dit wordt bepaald via een generiek assentelsysteem (GAST). GAST is een essentieel onderdeel van ERTMS en wordt de komende jaren op het spoor geïnstalleerd.

[ProRail en Thales tekenen contract voor assentelsysteem ERTMS](#)



Save the date: ERTMS-symposium 31-03-2022

Op naar het spoor van de toekomst met ERTMS! ProRail werkt hard aan de voorbereidingen. Een belangrijke, en steeds urgentere vraag hierbij is: hoe gaan we de invoering van ERTMS concreet aanpakken de komende jaren? Eén ding staat vast: we kunnen niet zonder samenwerking met onze partners. Daarom organiseert ProRail een ERTMS-symposium voor de hele spoorsector. Noteer vast in de agenda: **donderdag 31 maart 2022, ERTMS-symposium in het Spoorwegmuseum Utrecht.**

Samen door 1 deur - Wouter Huijssen en Martin van der Linden



“Onze tip: neem een kijkje in elkaars keuken”

*ERTMS raakt de hele spoorsector, dus samenwerken is een must. En dat geldt zeker voor het ijzeren duo treindienstleider-machinist. Daarom deze keer in Samen door 1 deur: senior treindienstleider **Wouter Huijssen** (ProRail, post rangeerterrein Kijfhoek) en vakinhoudelijk leidinggevende **Martin van der Linden** (HSL Netherlands, rijdt ook als machinist op de Betuweroute). Wat gaat ERTMS veranderen in hun werk en hoe beïnvloedt dit de samenwerking?*

Hebben jullie in je dagelijks werk met elkaar te maken?

WH: “Niet als treindienstleider en machinist. Martin en ik kennen elkaar omdat we allebei als ‘operationeel expert’ betrokken zijn bij de gebruikersreviews voor ERTMS. Daarin doen we onder andere simulaties met computers.”

ML: “Machinisten en treindienstleiders bespreken samen de resultaten, een goede aanpak.”

Wat kunnen jullie zeggen over de samenwerking tussen treindienstleiders en machinisten?

WH: “Onze samenwerking is op veel vlakken best goed, al is er altijd wel ruimte voor verbetering. We proberen elkaar waar mogelijk te helpen.”

ML: “Het werkt twee kanten op. Machinisten vergeten wel eens iets, treindienstleiders ook.

Wat ik wel zie is dat we vroeger samen dingen sneller konden regelen. Nu voelen we ons soms beperkt door bureaucratie en strengere regels. Alles moet strikt op tijd. Omdat het zo gepland is.”

WH: “Ja, dat herken ik. Het is wel eens lastig om de slecht-nieuwsbrengrer te zijn, of te moeten zeggen: dat kan niet. Terwijl we aan die regels niks kunnen veranderen.”

Hoe zien jullie ERTMS en de invloed daarvan op je werk?

WH: “Het is een grote verandering, maar voor wie en in welke mate verschilt nogal.

De treindienstleiders op Kijfhoek kennen ERTMS al. Maar voor andere collega's gaat er een wereld open. Qua bediening blijft veel hetzelfde, maar de taal en zichtbaarheid veranderen wel. Door de digitalisering levert ERTMS een schat aan informatie op die we ook echt kunnen benutten. Als er een storing is, zie ik die al voordat de machinist mij belt om de storing door te geven. De risico's worden veel kleiner. Ook neemt ERTMS ons veel werk uit handen. Je hoeft straks geen twintig aanwijzingen af te geven, maar één of twee.”

ML: “Voor de machinisten in de goederensector die nu al met ERTMS rijden verandert er niet zoveel. Op de Betuweroute bijvoorbeeld, waar ik als machinist rijd, hebben we al ERTMS-level 2. Maar voor machinisten die alleen nog met ATB rijden, verandert er wel veel.”

WH: “Die veranderingen worden niet overal meteen goed opgepakt. Ik merk bij de treindienstleiders dat ze soms geen interesse hebben of zich zorgen maken. Aan sceptische collega's leg ik het zo uit: ERTMS gaat ons niet vervangen, maar juist helpen. Er kunnen straks meer treinen per baanvak rijden. Dat is ook voor vervoerders een voordeel.”

ML: “Dat er echt meer treinen gaan rijden, moet ik nog zien. Maar ik ben wel voor ERTMS. Het is een fijn beveiligingssysteem om mee te rijden. Dus hoe sneller de aanleg, hoe beter.”

Wat is er volgens jullie nodig voor nog betere samenwerking?

ML: “Een open cultuur. Er gaan nog steeds spookverhalen rond. Machinisten hebben de neiging te denken: wat doen die treindienstleiders daar eigenlijk? Als je ze belt nemen ze niet op! Zijn ze zeker allemaal lekker aan het Netflixen...”

WH: “Hahaha!”

ML: “Maar dan kom je daar en zie je wat ze allemaal moeten doen! Eén kleine storing en het hele team werkt intensief samen om dat op te lossen. Ik heb veel meer respect gekregen voor de treindienstleiders.”

WL: “Van inzicht krijgen in elkaars werk en elkaar leren kennen ben ik ook groot voorstander. Nieuwe treindienstleiders op onze post moeten een dag meelopen met een machinist. Om te zien wat de routine is en wat jouw handelen voor hem of haar betekent. Omgekeerd nodig ik de machinisten ook van harte uit om, als het weer mag met de coronaregels, op de seinzaal te komen kijken. Straks met die nieuwe schermen wordt het nog veel mooier!”



*Fijne feestdagen
en een
mooi en gezond 2022!*

Over deze ERTMS nieuwsbrief

[Aanmelden](#) >

[Afmelden voor alle communicatie](#) >

[Afmelden voor ERTMS - Flash](#)>

Vragen > mail naar ERTMS@prorail.nl

Tekst > <https://tekstvanbets.nl>

(eindredactie en Samen door 1 deur)

Fotografie > Fokke Eenhoorn (Samen door 1 deur)

Maarten Kok ("De kennisalliantie geeft energie")

Over ProRail

[Veelgestelde vragen](#) >

[Contact](#) >

[Disclaimer](#) >

[Privacy](#) >

www.prorail.nl/ERTMS

ProRail

© 2021 ProRail BV | Postbus 2038 | 3500 GA Utrecht | 0800 7767 245

 Share

 Tweet

 Share

16 december 2021