

Van: [REDACTED]
Aan: [REDACTED]
Cc: [REDACTED]
Onderwerp: Fwd: bijsturing.doc
Datum: dinsdag 7 februari 2012 23:11:36
Bijlagen: [bijsturing.doc](#)
[ATT00001.htm](#)

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Begin forwarded message:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Bijsturing:

Het treinverkeer in Nederland heeft elke dag te maken met verstoringen (o.a. defecte infrastructuur, defect materieel en aanrijdingen). Deze verstoringen maken het noodzakelijk de dienstregeling van de betrokken treinen aan te passen of treinen op te heffen. Tevens worden door deze verstoringen vertragingen veroorzaakt. Bij de huidige werkwijze en ondersteunende systemen is de maximale capaciteit om bij te sturen circa 70 treinen per uur. Via de implementatie van beslissingsondersteunende systemen wordt deze capaciteit vergroot (extra medewerkers leiden niet tot meer bijsturingcapaciteit).

Als de verstoringen leiden tot een bijsturingvraag van meer dan 70 treinen, dan lukt het niet meer om op een adequate wijze bij te sturen en dreigt een out of control situatie. De ervaring leert dat de aanwezige bijsturingcapaciteit voldoende is voor meeste situaties. Alleen als er bijzondere weersomstandigheden (o.a. veel sneeuw in korte tijd, zoals op 4 december 2010) en grote technische problemen (vb brand in Verkeersleidingspost Utrecht) wordt de bijsturingcapaciteit overschreden en raakt de treindienst ernstig verstoord. Amsterdam en Utrecht zijn hiervoor het meest kwetsbaar vanwege de grote aantallen treinen.

In situaties met veel gelijktijdige verstoringen - zoals vrijdag en zaterdag – komen de bijsturingsorganisaties van NS en ProRail onder druk te staan. Op vrijdag was er, als gevolg van wisselstoringen op een aantal baanvakken rond Utrecht (Utrecht- Amersfoort, Utrecht-Hilversum-Almere) tijdelijk geen treinverkeer mogelijk en vanuit onder meer Amsterdam, Den Haag en Amersfoort tijdelijk slechts beperkt treinverkeer. Door zich wijzigende omstandigheden moesten de gekozen bijsturingsmaatregelen tussentijds worden aangepast, wat de bijsturing opnieuw verder onder druk zette.

Met de nieuwe werkwijze ("Code rood") met extra medewerkers op de perrons en het verblijf hebben de Regionaal Bijsturings Centra (RBC) van NS nu beter zicht op waar het materieel en het personeel zich precies bevinden. Door de vele uit te voeren bijsturingsmaatregelen en de buiten veranderende situaties, kost het toch de nodige tijd om samen met Verkeersleiding de goede combinaties van trein- rijdend personeel- treinpad te maken. Vrijdag duurde dit in de loop van de middag in Utrecht en Amsterdam zodanig lang dat de treindienst daar sterk verminderde. In die situatie is toen gekozen voor een beproefde maatregel in de vorm van een 'los' stoptreinsternet rondom Utrecht met als kern 2 stoptreinen per uur naar de omliggende knopen (waaronder Amsterdam) waar vandaan de reizigers hun reis konden vervolgen. Hierdoor is de olievlekwerking naar de rest van het land beperkt, om daar de treindienst zo goed en ongestoord mogelijk te laten verlopen. .