



## 4 | CYBER SECURITY

“Er zijn bedrijven die gehackt zijn en bedrijven die gehackt worden.”

## 5 | DUTCH RAIL SECTOR

The new platform Dutch Rail Sector envisages to facilitate Dutch companies and organizations abroad in providing rail related services and products by building a strong international reputation.

## 6 | PASSIE VOOR OV

Op 19 mei vindt een seminar over arbeidsmarktcommunicatie plaats. Hoe maken we onze sector een aantrekkelijke werkgever voor (jonge) mensen? Meld je aan via de website.

## 7 | BLIJE REIZIGERS PRIJS

Op 13 juni is de kick-off, waarna de initiatieven weer ingezonden kunnen worden. Alle facetten die een reis aangenamer maken mogen meedoen.

## 8 | INTERVIEW BOB BOHLANDER

Ken jij een stagiaire binnen jouw bedrijf? Informeer hem of haar vooral over de verkiezing. Wie weet wordt jouw collega dan wel Stagebegeleider van het Jaar 2016!

## 12 | JONGE VERANDERAARS

Nick Knoester, voorzitter van de Jonge Veranderaars beschouwt Toekomstbeeld OV vanuit verschillende academische achtergronden.



CORINA DE JONGH

## “EÉN VOOR ALLEN, ALLEN VOOR EÉN” CORINA DE JONGH

Wie kent ze niet? De legendarische woorden: “Eén voor allen, allen voor één”. Al 150 jaar roepen deze woorden beelden op van vier jonge mannen die hindernissen en ontberingen overwinnen om samen één doel te bereiken. Alexandre Dumas schreef in zijn roman ‘De drie musketiers’ over Athos, Porthos en Aramis, die samen met D’Artagnan in een uniek samenspel de afgesproken doelen realiseren. Hun motto en aanpak “Eén voor allen, allen voor één” staat als filosofie centraal bij de aanpak binnen Railforum. Als kennisplatform biedt Railforum al bijna 25 jaar een succesvolle ontmoetingsplek voor iedereen in de brede ov- en railsector. “Eén voor allen”, waarbij door Railforum het samenspel mogelijk is. Maar hoe staat het eigenlijk met de gezamenlijke ambitie, de gezamenlijke doelen, het “allen voor één”?

In deze ov- en railsector zijn ruim 100 organisaties actief om dagelijks miljoenen reizigers en goederen professioneel van herkomst naar bestemming te brengen.

## “HEEL NEDERLAND IS TROTS OP HET SPOOR, DAT TOT DE WERELDKLASSE BEHOORT.”

**COLOFON**  
HET RELATIEBLAD VAN RAILFORUM VERSCHIJNT  
IN EEN OPLAGE VAN 2000 EXEMPLAREN.

EINDREDACTIE | ANIQUE HAARING  
VORMGEVING | ANIQUE HAARING  
FOTO VOORPAGINA |  
SUZANNE BLANCHARD PHOTOGRAPHY

WIJ ZIJN ALTIJD OP ZOEK NAAR MOOIE FOTO'S VOOR  
DE VOORPAGINA (PRONK@RAILFORUM.NL)

ADRES | MOREELSEPARK 65  
POSTBUS 1409, 3500 BK UTRECHT  
E-MAIL | INFO@RAILFORUM.NL  
DRUK | MULTICOPY UTRECHT

RAILFORUM BESTAAT SINDS 1992 EN IS HET  
ONAFHANKELIJKE KENNISNETWERK VAN  
RUIM 100 BEDRIJVEN EN ORGANISATIES DIE ACTIEF  
ZIJN IN DE BREDE RAILSECTOR.  
CENTRAAL IN DE VERENIGING STAAT HET  
UITWISSELEN VAN KENNIS EN ERVARINGEN, OM  
ZO HET MAATSCHAPPELIJK EN ECONOMISCH  
RENDEMENT VAN SPOORVERVOER TE VERGROTEN.  
ACCENT LIGT OP HET VERSNELLEN VAN (PROCES)  
INNOVATIES. RAILFORUM BIEDT DAARBIJ HAAR  
DIENSTEN AAN EN ZORGT VOOR AFSTEMMING MET  
ANDERE SECTOREN, DE POLITIEK EN WETENSCHAP.

Iedere organisatie heeft daarbij een eigen rol en verantwoordelijkheden waarin men zich continu wil verbeteren om de klanten optimaal te bedienen. Dit is een nobel streven, maar voor onze klanten pas echt merkbaar als de onderlinge samenwerking verbetert zodat de gezamenlijke klantperformance optimaal is. Immers, ook in het ov en spoorvervoer geldt: de keten is zo sterk als de zwakste schakel.

Daarom probeerde Railforum de afgelopen jaren de ‘achterblijvers’ in onze sector te laten leren van de ‘voorlopers’. Door kennis te delen, te leren van ‘best practices’ en het gezamenlijk oplossen van belemmeringen. In het ov- en spoorstelsel zien we nog te vaak dat de uiteindelijke dienstverlening (de gehele keten) een teleurstellend ander gedrag en resultaat kan hebben dan de afzonderlijke delen zelf. Dit komt omdat elk onderdeel reageert op de ander. Bij Railforum merken we dat deze aandacht voor de ‘achterblijvers’ onvoldoende werkt en ervaren we soms zelfs ‘de wet van behoud van ellende’. En dat doet ons imago, zowel bij onze klanten als op de arbeidsmarkt, geen goed. De koplopers in onze sector verdienen het dat heel Nederland trots is op het ov en spoorvervoer, dat tot de wereldklasse behoort.

Tijd voor een koerswijziging dus. Railforum wil de kwaliteit verbeteren door het zoeken naar nieuwe partijen en samenwerkingsvormen. Samen kunnen we het ov- en spoorstelsel beter laten aansluiten op de ambitieuze doelstellingen. Naast het bieden van een platform voor iedereen, dus één voor allen, willen de leden van Railforum de komende jaren vol inzetten op excellente prestaties en een reputatie die daarbij hoort. Ons doel is een Nederlandse ov- en spoorsector waar iedereen naar tevredenheid gebruik van maakt en graag wil werken. Daarom nodigen we, met zogenaamde ‘wildcards’, nieuwe partners uit waarmee we dit gaan realiseren, allen voor één. Doe je mee? [dejongh@railforum.nl](mailto:dejongh@railforum.nl)



### RAILFORUM BINNENKORT 25 JAAR

Railforum is opgericht in 1992, het jaar van de ‘oerknal’ in de railsector. Vanuit het grote concern ‘De Nederlandse Spoorwegen’ werden diverse bedrijfsonderdelen apart gezet en deels geprivatiseerd. De totale marktstructuur en ordening veranderden, ook door de introductie van concessies. Tegelijkertijd lagen er enorme investeringsopgaven voor Hoge Snelheidslijnen, De Betuweroute, het opknappen van de grotere stations, het invoeren van landelijk reisinformatie (9292), de introductie van de OV-chipkaart en light railprojecten zoals RandstadRail.

Logisch dat diverse stakeholders zich zorgen maakten over de uitwisseling van kennis en ervaringen tussen partijen die hun onderlinge posities en de daarbij passende spelregels nog aan het uitzoeken waren. Ook vreesde men dat, mede door de korte concessietermijnen, er onvoldoende innovatiekracht zou zijn om de klant van de toekomst goed te blijven bedienen.

Als mogelijke remedie werd in mei 1992 het kennisplatform Railforum opgericht. In eerste instantie door een handvol partijen, al snel gegroeid tot een actieve vereniging van 3000 mensen vanuit de bijna 100 leden, 35 partners en 60 ZP’ers.

#### MISSIE IS IETS VERBREED, FOCUS BLIJFT SPOOR EN OV

In de statuten uit 1992 staat de missie verwoord: Bij Railforum staat het uitwisselen van kennis en ervaringen centraal, om zo het maatschappelijke en economisch rendement van spoorvervoer te vergroten. Het accent ligt op het versnellen van (proces) innovaties. Railforum biedt daarbij haar diensten aan en zorgt voor afstemming met de politiek en wetenschap.

Al enige tijd is het werkveld verbreed tot de totale mobiliteit, waarbij de focus wel op het ruimtelijke, structurerende spoorvervoersysteem ligt.

De komende jaren zijn schaalsprongen nodig om de klanten van het spoor en ov beter te bedienen. Deze schaalsprongen zijn mogelijk door de vierde industriële revolutie (de digitalisering van productiesystemen), maar vereisen wel nieuwe gelegenheidscoalities tussen de gevestigde bedrijven en start-ups. Om deze reden introduceert Railforum sinds 2016 hiervoor de wildcards. Vijf start-ups krijgen een jaar lang gratis, actief lidmaatschap als uitnodiging voor inspiratie tot vernieuwing.

#### RAILFORUM, VOOR DE NODIGE DWARSVERBINDINGEN

De mobiliteitsmarkt is enorm in beweging, nieuwe diensten (zoals Abel en Über), nieuwe verhoudingen tussen overheid en markt, schaalvergroting et cetera. Onze klanten hebben, beter dan ooit, toegang tot informatie, de nieuwe mogelijkheden, diensten en producten, maar voelen zich soms ook niet *in control* en niet goed bediend. Ze willen zelf kunnen beslissen hoe zij hun mobiliteit vormgeven. Ieder als een uniek individu, maar vanuit gemeenschapszin en duurzaamheid ook best in een collectief vervoerssysteem. Dit vraagt creatieve, klantgerichte, innovatieve diensten die inspelen op de wensen van onze klanten. Zowel voor de reizigers als verladers. Deze innovaties worden ontwikkeld en gebouwd door unieke dwarsverbindingen en gelegenheidscoalities. Railforum biedt daar, ook de komende 25 jaar, graag het platform voor. Tijdens de, soms onverwachte, ontmoetingen willen we elkaar inspireren om sneller verbeteringen te realiseren. Hierbij is samenwerking vaak noodzakelijk dus biedt Railforum de mogelijkheid tot verbinden. Soms is het daarbij wenselijk vanuit een ander perspectief te kijken of een afwijkend pad te verkennen. Daarom blijft Railforum, ook na 25 jaar, een actieve club van verbeteraars.

Railforum, voor de nodige dwarsverbindingen!



## SUCCESVOL EVENEMENT OVER CYBER SECURITY BIJ THE HAGUE SECURITY DELTA

**BINNEN RAILFORUM IS DE KENNISKRING MATERIEELONDERHOUD DE EERSTE GROEP DIE KENNIS EN ERVARINGEN DEELT OVER CYBER SECURITY. HET STEEDS ‘SLIMMER’ WORDEN VAN DE TREIN, ZOALS BIJVOORBEELD DOOR ERTMS (HET NIEUWE TRAFFICMANAGEMENTSYSTEEM VOOR TREINEN WAT EUROPEES UITGEROLD WORDT) VRAAGT OM NOG MEER AANDACHT VOOR DIT VRAAGSTUK.**

Steeds vaker stuurt monitoringssoftware aan boord van treinen, trams en metro’s, data naar de wal. Maar hoe zijn deze componenten, data en dataverkeer beveiligd? Daarnaast zien we ontwikkelingen in het steeds autonomer worden van de besturing van het materieel. Ook dit levert soortgelijke vraagstukken op.

Daarnaast circuleren er op internet talrijke voorbeelden van auto’s, informatiepanelen op stations en zelfs vliegtuigen die voor de grap gehackt lijken te zijn, waarbij een slimme IT’er de besturing deels kan overnemen. Eind vorig jaar waarschuwden de onderzoekers Sergey Gordeychik en Aleksandr Timorin van SCADA StrangeLove al dat de spoorwegsystemen wereldwijd zeer eenvoudig te hacken zijn. Deze, in 2012 opgerichte groep van onafhankelijke IT-security onderzoekers, publiceert regelmatig op internet over sectoren die zij te slordig vinden omgaan met hun verantwoordelijkheden. Omdat een gewaarschuwd mens voor twee geldt, gaan wij uiteraard na wat de risico’s zijn. De vraag in de kenniskring is of je een dergelijk open systeem als het spoor wel volledig ‘dicht’ krijgt?

Vaak wordt dan naar de luchtvaart of defensie gekeken omdat hier alles volledig beveiligd zou zijn. Op de laatste bijeenkomst in The Hague Security Delta wisselden we ervaringen uit.

Presentaties van diversen specialisten van de NS, NedTrain en Thales gaven de huidige situatie op het spoor goed weer. Daarnaast had Dekra aan Defensie gevraagd hun ervaringen met de genodigden te delen. Hieruit bleek dat we veel van andere sectoren kunnen leren over het monitoren en organiseren van cyber security. Een stelling die veel onder de aanwezigen werd besproken is de stelling van Robert Mueller (Director, FBI):

**“ER ZIJN BEDRIJVEN DIE GEHACKT ZIJN EN BEDRIJVEN DIE GEHACKT WORDEN.”**

Als vervolgacties willen de leden van de Kenniskring Materieelonderhoud meer aandacht geven aan het beter monitoren van cyber security in het hele spoorsysteem en het integreren van cyber security eisen in het inkoopproces. Uiteraard hebben zij de focus op het rollend materieel, maar de samenhang met de infrastructuur en diverse andere systemen zoals informatie, ticketing en dergelijke neemt toe. Railforum neemt deze acties ook mee in de acties die voortkomen uit de beleidsnota ‘Bewust omgaan met veiligheid: rode draden’ en wellicht als aanvulling op de tussentijdse evaluatie Derde Kadernota Railveiligheid van december vorig jaar.



## DUTCH CHEESE, TULIPS, WATER MANAGEMENT AND LAST BUT NOT LEAST: THE DUTCH RAIL SECTOR (DRS)

**THE RAIL SYSTEM IN THE NETHERLANDS IS WORLD CLASS. RAIL TRAFFIC AND PASSENGER DENSITY, THE QUALITY AND SERVICE LEVEL AND STATIONS, THE COST EFFICIENCY AND CONTRIBUTION TO ECONOMY AND SOCIETY ARE ONE OF THE BEST IN THE WORLD.**

The new platform Dutch Rail Sector envisages to facilitate Dutch companies and organizations abroad in providing rail related services and products by building a strong international reputation of the Netherlands world class rail system, cutting edge technology, innovation and service level and the way it contributes to the quality of society and economic growth. We defined three themes to present our showcases on the website launched this month:

### 1. EXEMPLARY URBAN MOBILITY HUBS

The Netherlands contains a very dense railway network that is cross-linked in many station-hubs with additional public transport as well as other modes of transport. Dutch railway stations serve their urban environment efficiently. Particular urban mobility hubs inter-connect virtually all means of transport (e.g. bicycle, car and certainly the pedestrian!). Moreover, many of these hubs enhance their environment when they are used for elaboration of transit oriented development.

### 2. SENSITIVE GOVERNANCE

Beyond traditional decision making by governments at appropriated levels (e.g. the city) and supported by formal institutions and legislation, the governance culture in the Netherlands entails also informal and sometimes incremental

decision making, always sensible to contexts. Dutch governance is pragmatic and robust, most of all supported by arrangements with all relevant stakeholders. This shows the strength of Dutch governance culture in successfully accomplishing complex rail-related projects.

### 3. PROVEN LIFE CYCLE EFFICIENCY

Railway technologies and infrastructures imply a long life cycle. Its technical and economic life span easily comprises 30-50 years. The railway system of the Netherlands is rooted in a cost-conscious tradition and recognizing the importance of reducing costs for many years. This particularly applies to long year maintenance and operation of vehicles, equipment, infrastructure and other rail-related components (e.g. station buildings). Therefore the Dutch approach strongly focuses on a deliberate and consequent optimization of life cycle efficiency.

DRS contributes to making these strengths of the Dutch rail sector tangible by presenting showcases underpinning these three themes. This supports raising the profile of our excellent rail expertise, knowledge and experience in the world.

*DRS is an open community initiated by RVDB Urban Planning / Lightrail.nl, Railforum, the Ministry of I&M, Arcadis, Strukton, Holland Rail Industry, Next Generation Infrastructures, HLR and Fabric.*

Contact: projectmanager Rob van der Bijl  
dutchrailsector@gmail.com or info@railforum.nl



## EEN SECTOR VAN EN VOOR MENSEN

**IN HET OV ZETTEN TIENDUIZENDEN VAKMENSEN ZICH DAG IN DAG UIT IN OM MILJOENEN REIZIGERS COMFORTABEL TE VERVOEREN, SAMEN WERKEND AAN DE BESTE OPLOSSINGEN. HET IS MENSENWERK WAARBIJ VAKMANSCHAP EN SAMENWERKING ZORGEN VOOR TEVREDEN REIZIGERS EN PLEZIERIG WERKEN.**

### ZIJN WE EEN AANTREKKELIJKE WERKGEVER?

De crisis lijkt over zijn hoogtepunt heen en het aantal vacatures neemt weer toe. Dit betekent dat werkgevers met elkaar concurreren om schaars talent. Het imago van de ov-sector als aantrekkelijke werkgever is dus belangrijker dan ooit. Het Intermediair Imago Onderzoek (IIO) helpt werkgevers door ze inzicht in hun doelgroepen te geven. De belangrijkste vraag waar zij antwoord op geven is: Wat zijn de favoriete werkgevers van hoogopgeleiden? In de top 50 staan enkele Railforumleden, maar pas op de 46e plaats zien we een vervoerder, namelijk NS.

Dat er voor onze sector wel kansen liggen blijkt uit de top drie van de branche Techniek. Deze bestaat uit TNO, Koninklijke BAM groep en Arcadis. Al deze bedrijven zijn voor het ov werkzaam. Bij de ICT-branche zien we helaas nog geen bedrijven uit het ov, maar wel Google, Apple en Coolblue. Terwijl juist op dit gebied veel innovaties in mobiliteit nodig zijn.

### ONZE BEDRIJVEN VERGRIJZEN

Railforum heeft een klein onderzoek gedaan onder haar leden. Hieruit blijkt dat alle ov-bedrijven door hun verouderd personeelsbestand de komende jaren te maken krijgen met een grote uitstroom van personeel. De ov-bedrijven hebben moeite met het werven van zowel jong als nieuw personeel op hbo- en wo-niveau. Dit betreft kantoorpersoneel, maar ook uitvoerend personeel. Het gevolg is dat er in de toekomst een tekort aan goed gekwalificeerd personeel ontstaat. Schaarste zien we vooral bij materieeltechnici, werktuigbouwkundigen, elektrotechnici, IT'ers met kennis van het spoor, logistiek planners en projectmanagers.

### SPECIALISTEN GEZOCHT

De ov-bedrijven hebben ook moeite met het vinden van goed opgeleid, jong, technisch personeel op mbo-niveau en starten daarvoor onder andere met eigen bedrijfsscholen. Bij NedTrain is dat de TechniekFabriek, de vakschool voor monteurs bij NS. Hier volgen 66 jonge technische talenten een 2-jarige Mechatronica opleiding op mbo niveau 2. Daarin laten docenten van NS, ROC Twente en ROC Amsterdam ze in de praktijk leren. Na het behalen van hun diploma kunnen ze als geslaagde Leerling Monteur direct aan de slag. Het aantal nieuwe aanmeldingen loopt echter terug. Mogelijke oorzaak daarvan is de concurrentie (Defensie en KLM bijvoorbeeld), dat leerlingen soms niet ver willen reizen en dat de uitdagende wereld van de treintechniek nog te weinig bekend is.

De RET ziet dat de verschillende leer/werktrajecten succesvol zijn. In bijna alle richtingen zitten de klassen vol. De vervoerder werkt samen met het ROC op het gebied van railvoertuigtechniek en heeft via dit BBL-traject inmiddels acht medewerkers in dienst genomen. Voor de BBL-richting buschauffeur is zelfs een overvloed aan sollicitanten. Eind februari zijn de eerste vier leerlingen van het ov-leerbanentraject in dienst genomen als metrobestuurders. Deze leerlingen zijn een paar maanden geleden in dienst gekomen met een betaald leer/werktraject. Inmiddels leidt de RET in huis een nieuwe klas met jongeren op.

### PASSIE VOOR VAKMANSCHAP

Bij de railbouwers speelt dat voor jongeren de keuze voor een 24/7-organisatie geen vanzelfsprekende stap is: de werk/privé-balans is voor hen veelal belangrijker dan een goed salaris. Jongeren die al een passie hebben voor het spoor komen wel, maar kandidaten zonder uitgesproken voorkeuren die liever uitgaan van iets regelmatigere werktijden, trekken deze bedrijven nu niet over de streep voor een railcarrière. En dat is jammer, want de passie en inspiratie waarmee zij werken aan de railinfrastructuur brengen zij graag over op toekomstige generaties. Deze passie voor het vakmanschap is wellicht de sleutel voor betere arbeidsmarktcommunicatie.

**DONDERDAG 19 MEI**  
**Arbeidsmarktcommunicatie**  
**Zo maken we onze sector een aantrekkelijke**  
**werkgever voor (jonge) mensen.**  
**Wie: HR en communicatiecollega's**  
**Wat: ontmoeten, kennisdelen, samenwerken**

## KERNGROEP BOEIEN & BINDEN WERKT AAN VERVOLG VOOR HR- EN P&O COLLEGA'S

HR- en P&O medewerkers en andere geïnteresseerden van verschillende bedrijven en organisaties kwamen in februari bij elkaar om ervaringen en kennis uit te wisselen over de participatiewet. De presentaties over de ervaringen vanuit de verschillende organisaties zorgden voor inspiratie en eyeopeners. Zo kan de behoefte voor lokale benadering vervuld worden bij de zogenaamde 99 kringen (de Normaalste Zaak). En blijkt dat medewerkers uit de doelgroep van uitbestede werkzaamheden als schoonmaak en catering ook meetellen bij de opdrachtgever. Invulling van de participatiewet kan dus ook gezocht worden in goede afspraken met deze partijen.

Vanuit de behoefte om kennis en ervaringen te delen over onderwerpen breder dan de participatiewet, is er na de bijeenkomst een kerngroep ontstaan. In april komt een kerngroep bij elkaar om vervolg te geven aan het onderwerp participatiewet en gerelateerde HR-onderwerpen. Eén à twee keer per jaar zullen HR- en P&O medewerkers samenkomen. Voor dit jaar staat strategische personeelsplanning op het programma. Nog niet alle bedrijven zijn hierbij aangehaakt. Vind je het delen van kennis en ervaringen over deze onderwerpen ook waardevol voor jouw organisatie, gooi vooral een balletje op bij de betreffende afdeling of laat het ons weten! [pronk@railforum.nl](mailto:pronk@railforum.nl)

## ELFDE RAILTECH IS VAN 28-30 MAART 2017

In de Utrechtse Jaarbeurs vindt van 28 tot en met 30 maart 2017 weer het grote railevenement RailTech plaats. Railforum is één van de partners die onder andere diverse, gratis workshops op de beursvloer verzorgt. Naast Railforum wordt het evenement gesteund door NS, ProRail, KNV en Holland Rail Industry. De focus van deze editie van RailTech ligt op het vertegenwoordigen van de gehele railsector, nieuwe technologieën en innovaties, opleidingen en carrière. Naast de beurs zijn er live demonstraties, internationale railconferenties, een uitgebreid workshop-programma, diverse innovatie awards en een carrièredag.

Voor meer informatie, kijk op [www.railtech.com](http://www.railtech.com). Voor deelname aan de beurs kunt u direct contact opnemen via [sales@railtech.com](mailto:sales@railtech.com)



## WIE WINT DE BLIJE REIZIGERS PRIJS 2016?

Ook in 2016 reikt Railforum de Blijve Reizigers Prijs uit voor verbeteringen in het openbaar vervoer die het voor de reizigers plezieriger maken. De afgelopen jaren gingen de prijzen naar de Smart-OV proef, reisplanner GoAbout, het reizen op rekening (RET) en het ov-diploma voor basisscholieren (Veilig Verkeer Nederland). Met de prijsuitreiking willen we deze initiatieven landelijke bekendheid geven en op grotere schaal laten uitrollen. Daarnaast hopen we dat dit elk jaar leidt tot meer merkbare verbeteringen voor reizigers.

Op 13 juni is de kick-off en vanaf dat moment kan iedereen initiatieven indienen. Alle facetten die een reis aangenamer maken mogen meedoen. Van grootse projecten tot kleine (regionale) initiatieven zoals de glijbaan op station Overvecht.

De criteria zijn:

- het initiatief is uitgevoerd
- reizigers ervaren het als een verbetering
- het initiatief is verrassend en uniek

In september 2016 maken we de longlist met initiatieven bekend. We vragen de leden van Railforum hun voorkeuren aan te geven, zodat er een shortlist ontstaat. De shortlist met kanshebbers publiceren we, zodat het publiek daarop kan stemmen. De reiziger bepaalt dus zelf wat hij de beste verbetering vindt. In oktober en november geven we landelijke bekendheid aan deze verbeteringen en dragen zo ook bij aan een beter imago van het openbaar vervoer.

Op 28 november vindt de uitreiking plaats. Dit gebeurt in combinatie met een seminar over de meest aansprekende verbeteringen. Schrijf deze datum dus vast op in je agenda!

Wil je nu al een initiatief aanmelden?

Mail ons via [info@railforum.nl](mailto:info@railforum.nl)





## INTERVIEW | BOB BOHLANDER STAGEBEGELEIDER VAN HET JAAR 2015

**BOB IS MANAGER BRAND REPUTATIE EN SPONSERING BIJ NS. GEBOREN IN ROTTERDAM, IS GEK OP SPORT EN DE OLYMPISCHE SPELEN, WAAR HIJ OOIT ALS HOCKEYER NÉT NIET STOND, IN HET BIJZONDER. BOB IS GETROUWD, HEEFT TWEE ZONEN EN WOONT OP STEENWORPAFSTAND VAN ZIJN WERK. HIJ STUDEERDE OOIT BUSINESS ADMINISTRATION, DEED ZIJN MASTER IN COMMUNICATIONS EN WERKTE VOOR VERSCHILLENDE BEDRIJVEN IN BINNEN – EN BUITENLAND ALS BRAND- EN MARKETINGMANAGER.**

### HOE BEN JE STAGEBEGELEIDER GEWORDEN?

Bob: “Al jaren coach ik verschillende hockeyteams en ben ik docent bij verschillende leergangen geweest. Ik vind het leuk om het beste in mensen naar boven te halen. Ook in mijn vorige functies bij andere bedrijven heb ik altijd stagiaires begeleid.

Binnen NS wordt reputatie steeds belangrijker. Waar het ooit begonnen is als een vrij technisch ingenieursbedrijf dat trainen rijdt, met alles wat daarbij hoort, is het nu steeds meer een organisatie die midden in de maatschappij staat en waar mensen werken die er elke dag voor zorgen dat mensen andere mensen kunnen bereiken en ontmoeten.

De publieke opinie –en daarmee de maatschappelijke acceptatie– is in de loop der jaren steeds belangrijker geworden. Deze transitie is alleen mogelijk door buiten naar binnen te halen. En niet alleen reizigers, maar de mening van alle Nederlanders. De Raad van Kinderen is hier een voorbeeld van.



Juist stagiaires zijn diegenen die de frisse wind door de organisatie kunnen laten waaien. Naast dat het begeleiden van stagiaires mijn persoonlijke drive is, heeft NS deze frisse wind nodig. Stagiaires hebben een andere manier van denken en kunnen worden ingezet voor de organisatie van nieuwe ontwikkelingen. Stagiaires mogen onderzoeken en mogen fouten maken.”



STAGIAIRES VAN DE GENOMINEERDEN IN 2015

### HOEVEEL STUDENTEN HEB JE BEGELEID IN JE CARRIÈRE?

Het feit dat Bob niet precies weet hoeveel stagiaires hij heeft begeleid geeft al aan hoeveel dit er zijn. De schatting ligt zo rond de 25 stagiaires.

### WAAROM DENK JE DAT JE BENT UITGEROEPEN TOT STAGEBEGELEIDER VAN HET JAAR 2015?/ WAT IS HET SUCCES VAN BOB BOHLANDER DE STAGEBEGELEIDER ?

“Ik vind mensen leuk, ben redelijk politiek en organisatie onbewust en kan niet functioneren zonder emotionele binding en drive. Ieder probleem is te versimpelen en op te lossen. Mijn stagiaires leer ik omgaan met onzekerheid. Ik ben eigenwijs, energiek en kan niet tegen stilstand. Er is geen handboek NS, om te kunnen innoveren is het juist goed om je als buitenstaander te kunnen verwonderen. Ik zorg voor een diverse samenstelling van het team, verschillende studies en persoonlijkheden bij elkaar. Ik coach al lang sportteams en wil met de teams het beste, mooiste en leukste behalen. Juist de weg ernaar toe is daarvoor belangrijk.

Ik zorg ervoor dat mijn stagiaires achter hun bureau vandaan komen, een verslag is maar een onderdeelje. Ik laat hen inzien dat NS een grote snoepwinkel is waarin ze zichzelf en anderen in een werksituatie kunnen leren kennen. Stagiaires moeten tijdens de stage altijd twee of drie concrete producten of middelen maken waar ze trots op zijn.”

### WAT MAAKT HET ZO LEUK OM STAGEBEGELEIDER TE ZIJN?

“Stagiaires zijn frisse geluiden voor de organisatie. Ze houden jezelf en de organisatie scherp.”

### WAAR LIEP JIJ STAGE ALS STUDENT EN HOE WAS DAT?

“Tijdens mijn studie aan Nyenrode creëerde ik mijn eigen stage. Vrienden van mij begonnen een productiebedrijf, ik vloog daarvoor de hele wereld over om alles wat nodig was voor die voor videoclips en commercials te ritselen en regelen. Drie jaar ben ik daar blijven plakken waarna ik toch maar ben gaan afstuderen. Je moet de juiste mensen kennen, –en zeker als je jong bent– vooral doen wat je leuk vindt en het liefst met andere ervaren mensen die nog wel jong van geest zijn.”

### HOE HERKEN JE EEN GOEDE STAGEBEGELEIDER, OVER WELKE KWALITEITEN MOET JE BESCHIKKEN?

“De grootste minkukels zijn mensen die stagiaires gebruiken als goedkope handjes. Je moet mensen leuk vinden, openstaan voor anders denkenden en bereid zijn te investeren. Als je geen reflectie hebt op je eigen werkzaamheden en vast zit in je eigen routine, neem dan vooral géén stagiaire. Het heeft geen enkele zin jouw routine op te dringen aan een stagiair, daarmee verpest je zijn/ haar open blik.”

### HEB JE NOG EEN TIP VOOR ALLE STAGEBEGELEIDERS OF MENSEN DIE STAGEBEGELEIDER WILLEN WORDEN?

“Als je zelf weet waar jouw toegevoegde waarde voor de organisatie ligt, kun je met een stagiair vervolgstappen maken en hier invulling aan geven. Pas nu mijn kinderen wat ouder zijn begrijp ik wat opvoeden betekent en heb ik er –meer dan vroeger– grip op. Zo werkt het bij het begeleiden van stages ook, het is een verantwoordelijkheid dus je moet er rijp voor zijn. Bovenal moet je jezelf niet te serieus nemen en jouw werkwijze heilig verklaren....werk is ook leuk! Ik gun het de hele sector om een frisse wind binnen te halen!”

### WIE ZOU JIJ WILLEN NOMINEREN?

Over de vraag wie hij zou willen nomineren voor de Stagebegeleider van het Jaar 2016 moet Bob nog even nadenken. Wel zal hij dit jaar in zijn rol als jurylid een oordeel vellen over de nominaties voor de Stagebegeleider van het Jaar verkiezing.



FINALISTEN STAGEBEGELEIDER VAN HET JAAR 2015

Vanaf 14 maart is de mogelijkheid om stagebegeleiders te nomineren geopend. Op deze dag werden de genomineerden van vorige jaar op een ludieke manier bedankt voor het wegwijzen maken van jonge mensen in onze sector. Via intranetpagina's, stagebureaus en de verschillende instituten hebben we al een groot aantal stagiaires weten te bereiken. Ken jij een stagiaire binnen jouw bedrijf, laat hem of haar vooral over de verkiezing weten. Wie weet wordt jouw collega dan wel Stagebegeleider van het Jaar 2016!



## JV INTERVIEWT VERANDERAAR GEERT KLOPPENBURG

GEERT KLOPPENBURG HEEFT ALS MISSIE OM NEDERLAND SNELLER TE VERDUURZAMEN. DIT DOET HIJ ALS ONDERNEMER, DOOR BIJ TE DRAGEN AAN BETERE LAADINFRASTRUCTUUR VOOR ELEKTRISCHE AUTO'S EN DOOR LEZINGEN TE GEVEN. IN DE OV-WERELD IS HIJ MET NAME BEKEND ALS PROJECTLEIDER DUURZAME MOBILITEIT BIJ URGENDA. VANUIT URGENDA ONDERNEEMT HIJ ACTIES DIE MOETEN BIJDRAGEN AAN ZIJN MISSIE. JV GING IN GESPREK MET 'VOLWASSEN VERANDERAAR' KLOPPENBURG.

Kloppenburg geeft aan dat er twee stromingen nodig zijn om de transitie naar duurzame mobiliteit te bewerkstelligen. Enerzijds moet er buitenom acties ondernomen worden, anderzijds moet het bestaande duurzame vervoer (ov) van binnenuit veranderen.

## BUITENOM: LOW CAR DIET EN HET MOBILITEITSBUDGET

Een belangrijke stap om met Urgenda van buitenaf het systeem te veranderen is hun programma Low Car Diet. Low Car Diet is een gedrag veranderingsprogramma dat beoogt dat er meer mensen zich met ov, de fiets en elektrische auto's verplaatsen. Kloppenburg geeft aan dat hierbij de focus ligt op de eindgebruiker. Hij wil hen het zelf laten ervaren. Wat heeft die klant nodig? En daarom gaat Urgenda in gesprek met partijen als VNO/NCW en bedrijven als Unilever, Accenture en EY. Hij daagt ze uit om sneller, schoner, duurzamer, maar ook goedkoper hun mobiliteit in te kopen, want "uiteindelijk beslissen dat soort clubs ook gewoon met hun portemonnee." En met resultaat. Gemiddeld wordt er door de bedrijven in één maand 50% schoner, 30% goedkoper gereisd en wordt er 40% meer bewogen.

En een deel van de groep blijft dit volhouden of zoals Kloppenburg het omschrijft: "een groot deel blijft drie maanden na het dieet nog steeds van de borrelnootjes af." Want hoewel er het nodige is aan te merken op hoe het ov in Nederland georganiseerd is, blijft het een goed georganiseerd product en een goede concurrent óf aanvulling ten opzichte van de auto. En daar liggen de kansen volgens Kloppenburg om als sector te groeien. "Er zijn in dit land 7 miljoen privéauto's en bijna zesduizend leaseauto's –die groep wordt qua grootte overschat–. Een groot deel hiervan heeft echt geen idee hoe makkelijk het is om met één businesscard, met één factuur aan de achterkant te kunnen reizen. Die hebben nog nooit met een pasje een Greenwheels geopend of een ov-fiets gehuurd. Hen moet je het laten ervaren. Bovendien is het voor een gemiddelde reiziger vaak nog goedkoper om met het ov te reizen als je naar de integrale kosten kijkt."

Het devies van Kloppenburg voor de leaserijder is: “geef in plaats van een leaseauto een mobiliteitsbudget, met ook daarbij de integrale kosten voor de werkgever. Als je dan 90% van dat budget aan de werknemer geeft en zorgt dat hij daar zijn mobiliteit voor inkoopt, dan worden er hele andere keuzes gemaakt. Hierbij is het belangrijk dat er een plafond is en dat je niet beloofd wordt om meer te rijden dan nodig is.” Dat is de kern van de oplossing in de ogen van Kloppenburg, doordat je kunt gaan fietsen, thuiswerken of eens de trein neemt. Er is dan een financiële prikkel voor de werknemer.

Werknemers met een auto laten ervaren hoe het is om multimodaal te reizen is stap één. Hierna volgen volgens Kloppenburg nog twee andere belangrijke stappen. Om een beter resultaat te kunnen boeken en een grote transitie te bewerkstelligen zijn er op twee plekken grote veranderingen nodig, bij de bedrijven en bij het fiscale systeem, aldus Kloppenburg. Beleidswijzigingen bij grote bedrijven zijn nodig, waarbij Kloppenburg Eneco roemt, dat een ov-vrij abonnement en een mobiliteitsbudget geeft aan alle werknemers. Hierdoor kunnen zowel de werknemer als de werkgever er aan verdienen. De werknemer heeft echt toegang tot een alternatief. "Bij veel grote werkgevers gaat dit echter helaas nog tergend langzaam." Op fiscaal gebied complimenteert Kloppenburg de autolobby dat zij ook in het Kunduz-akkoord hebben klaargespeeld dat de 19 cent per autokilometer fiscaal aftrekbaar is, waardoor er net als bij de leaseauto geen prikkel is om minder of anders te gaan rijden. Daarnaast wordt de leaseauto aantrekkelijk gemaakt als beloning voor de werknemer, doordat er geen premies betaald hoeven te worden en het als kostenpost aftrekbaar is. Zo lang daar geen verandering in komt is er 0,0 prikkel om het anders te doen.

## BINNENDOOR: OV ALS NUTSFUNCTIE

Op het huidige ov-systeem heeft Kloppenburg het nodige aan te merken. De grootste misvatting in zijn ogen is dat het geen echte markt is, maar dat het toch weer wel zo wordt behandeld. “Er zijn twee componenten waardoor het geen markt is. Ten eerste is het afhankelijk van overheidsgeld. Direct en indirect. En grotendeels is ‘de markt’ in handen van overheidsbedrijven zoals NS, GVB en RET. Daarnaast is er nog te veel regulering, zoals de starheid van tarieven die gehanteerd worden. Je mag niet bepalen op welke momenten je tarieven omhoog of omlaag zou willen doen. Alles wordt door de overheid via via ingeregeld, dus wat is hier nog een ‘Albert Cuyp-achtige markt aan?’” stelt Kloppenburg.

Op die Albert Cuyp staan nu de overheid en de vervoerders en niet de eindklant, de reiziger. Die overheid legt nu een grote zak geld op tafel, waar de vervoerders naar meedingen. En daardoor komen er idiote rechtszaken, omdat dat voor hen de enige bron van inkomsten is. Want zo lang die 'marktpartij' 50% van zijn inkomsten vanuit die overheid krijgt doet hij vooral wat die overheid wil en kijkt hij nauwelijks naar de klant en innoveert hij niet. Als je het weer als een nutsdienst behandelt ben je van dat gedoe af.

Hij stelt dat de ov-sector een voorbeeld moet nemen aan de nutsfunctie die Waternet vervuld. Kloppenburg: "Er komt al jarenlang zonder problemen voor een normale prijs water uit de kraan, omdat zij niet overgeleverd worden aan 'de markt' en daardoor kunnen investeren om die voorziening beter, schoner, duurzamer en efficiënter te maken." Die investeringen kunnen in de ov-sector niet gemaakt worden, omdat die liberalisering boven 'de markt' blijft hangen. Kloppenburg stelt als voorbeeld het GVB: "In 2011 ging men aanbesteden, in 2012 toch weer niet, toen weer wel en uiteindelijk toch niet. Dan zie je meteen dat als je werkt of dreigt te werken men geen investeringen meer doet voor langere termijn." Er moet zoveel overheids-geld naar zowel de infrastructuur als de exploitatie dat je die commerciële inslag niet hebt. Die markt krijg je enkel als je zelf de prijskaartjes mag betalen en croissantjes mag verkopen.



GEERT KLOPPENBURG

## TOEKOMSTBEELDEN IN PERSPECTIEF

### DOOR NICK KNOESTER | VOORZITTER JONGE VERANDERAARS

**OP DE DOOR RAILFORUM GEORGANISEERDE BIJEENKOMST OVER TOEKOMSTBEELDEN GAF IK IN DE PANELDISCUSSIE AAN DAT WE NAAST VERGEZICHTEN NIET MOETEN VERGETEN WAT WE MOETEN OPTIMALISEREN. DUS NIET ALLEEN ZORGEN DAT DIE TREIN ER VIJF MINUTEN KORTER OVER DOET, MAAR OOK ZORGEN DAT JE SNEL JE FIETS KWIJT KUNT OP EEN STATION EN DE LOOPAFSTANDEN VAN TREIN NAAR TRAM, BUS EN METRO WORDEN VERKORT. OOK DE ZELFRIJDENDE AUTO MOET JE IN DE TOEKOMST WEL ONDERAAN DE ROLTRAP NAAR HET PERRON VAN DE TREIN OF DE METRO AF KUNNEN ZETTEN, IN PLAATS VAN 500 METER VERDEROP. DEZE OPMERKING KWAM VOORT UIT EIGEN ERVARINGEN EN VAN MENSEN, WAARONDER JV'ERS, OM MIJ HEEN. OP DEZE PLEK ZAL IK BEPAALDE ASPECTEN VAN DE TOEKOMSTBEELDEN VANUIT MIJN VERSCHILLENDE ACADEMISCHE ACHTERGRONDEN KORT BESCHOUWEN.**

#### **MET PLANOLOGISCHE BRIL...**

Als planoloog doet het mij deugd dat de ruimtelijk-economische component een prominente positie krijgt in Toekomstbeeld OV. Het systeem zelf moet immers geen doel zijn, maar een middel om de ruimtelijke structuur te faciliteren. Voor economische doeleinden en voor sociaal-maatschappelijke doeleinden. Dat laatste aspect is nog te weinig belicht in de visie. Recente infrastructurele werken tonen aan hoe het gebieden uit het slop kan trekken. Denk aan wat de Erasmusbrug voor Rotterdam-Zuid betekent en de HSL-Zuid voor Rotterdam als geheel. De aanstaande Noord/Zuidlijn stimuleert nu al veel ontwikkelingen in Amsterdam-Noord. Deze nieuwe infrastructurele werken zorgen dat de grote steden, maar ook de Randstad als geheel compacter worden. Dat is goed voor economische activiteiten, maar ook sociaal-maatschappelijk maak je de kloof tussen de achterstandswijken en economische kern kleiner. Op deze manier handhaven wij met ons ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid kleine compacte steden, die voorkomen dat er enerzijds geen voorsteden ontstaan en anderzijds er voor zorgen dat er een vitale economische structuur ligt. Hoe moeilijk vooral het eerste aspect ook meetbaar te maken is, moet dit toch als zeer belangrijk aspect worden meegewogen bij MKBA-studies voor nieuwe infrastructurele ingrepen. Daarom is het goed dat de pilot Zuidvleugel aantoont dat er bijvoorbeeld veel potentie zit in het sociaal-economische zwakke gedeelte van Den Haag, Zuid-West. Een tangentiële HOV-verbinding naar Delft en Rotterdam kan dit gebied meer integraal onderdeel laten uitmaken van de Zuidvleugel. Een vergelijkbare uitkomst valt te verwachten voor een Amsterdamse Oost/Westlijn die ook een sociaal-maatschappelijke impuls kan geven aan bijvoorbeeld Nieuw-West.

#### **MET BESTUURSKUNDIGE BRIL...**

Als bestuurskundige vraag ik mij af hoe we de governance gaan vormgeven nu de scheidslijn tussen het traditionele openbaar vervoer en andere vormen van collectief vervoer steeds verder vervaagt. Welke rol krijgt de overheid in vooral de niet-stedelijke gebieden? Als collectief vervoer daar geheel aan de markt wordt overgelaten, is de kans op uitsluiting aanwezig. Heeft de markt wel zin in de minder rendabele gebieden en gaan zij de prijs opdrijven of gaat de overheid alsnog reguleren? En hoe gaat dat in een overgangsfase? Stel er rijdt nu een bus over het platteland met gemiddeld 30 reizigers, waar geld bij moet om het rendabel te krijgen. Als een dergelijke regionale overheid een private partij toelaat om in dat gebied te gaan opereren, dan gaan misschien 15 van die 30 reizigers gebruik maken van die nieuwe 'Über-achtige' voorziening.

Wat moet de overheid met die andere 15 mensen doen, waar de 'Übers' geen brood in zien, of die de 'Übers' niet kunnen betalen? Moet er dan voor hen nog steeds een bus geëxploiteerd worden tegen relatief hogere kosten per persoon? Is dat een verantwoorde besteding van belastinggeld? Met de diverse hybride vormen van collectief vervoer is het tijd om deze vragen te beantwoorden. Hetzelfde geldt overigens voor NS versus Flixbus. Concurrentie voor NS wordt nu ook door staatssecretaris Dijkzwaag toegejuicht, maar als Flixbus een marktaandeel van NS afsnoept en het ministerie wel verwacht dat NS bepaalde onrendabele lijnen blijft exploiteren, dan wordt de rendabiliteit van die spoorlijn weer lager. Dit wordt ook voor IenM een lastige spagaat.

#### **MET INTERNATIONALE BETREKKINGEN BRIL...**

Als IB'er zet ik grote vraagtekens bij de ambitie die wordt uitgesproken met de verbindingen naar onze buurlanden. Niet zo zeer bij de noodzaak ervan, maar bij de typische Nederlandse houding dat 'we' dat wel even regelen. Dit vergt niet te onderschatten diplomatieke vaardigheden, zoals we bij het Fyra-dossier al hebben gezien. Snelle verbindingen naar onze buurlanden klinken idealistisch, alsof er niet iets bestaat zoals protectionisme, machtspolitiek en een concurrentiestrijd tussen steden en regio's. Ondanks dat we één Europa willen zijn, is er in een globaliserende wereld natuurlijk concurrentie tussen de Randstad en de grote stedelijke regio's in West-Europa. Als Amsterdam in tijd dicht bij Londen en Parijs komt te liggen betekent dat concurrentie voor Belgische steden. Eveneens betekenen snelle verbindingen vanuit Keulen naar Schiphol of vanuit Düsseldorf naar Eindhoven, concurrentie voor de luchthavens in het Ruhrgebied. Dat is de huidige status-quo en daarom moeten we ons realiseren dat een verbinding naar Parijs/Londen en Duitsland ons gegund moet worden door onze buurlanden. Enige bescheidenheid en rekening houden met onze naburige culturen kan hierbij helpen. Wellicht een idee om hen deelgenoot te maken van een Toekomstbeeld West-Europa, waardoor het idee bij hen gaat leven dat zij wel degelijk belang hebben bij snelle verbindingen met de Randstad.



PANEL CONGRES TOEKOMSTBEELDEN | JANUARI 2016

**HEBBEN ONZE  
BUURLANDEN  
BELANG  
BIJ SNELLE  
VERBINDINGEN  
MET DE  
RANDSTAD?**



ALLEMAAL HETZELFDE BELANG  
DOOR LAURENS VET | JONGE VERANDERAAR

Het valt me op dat we binnen de spoorsector elkaar altijd weer tegenkomen bij projecten en dat we samenwerken om tot resultaat te komen. Concurrenten worden even collega's en samen bouwen jullie aan iets om trots op te zijn. Kijkend naar de praktijk denk ik aan de avond dat de vakmannen van het spoor samen een wissel aan het plaatsen waren op de sporen rond Amsterdam. De één had een stickertje van de BAM op zijn helm, de ander had een hesje van VolkerWessels aan en weer een ander vertelde dat hij normaliter bij andere spooraanneemers aan de slag is. Eén ding hadden ze gemeen: zorgen dat de wissel er goed en snel in kwam, zodat de treinen maandagochtend weer konden gaan rijden. Allemaal hetzelfde belang, ongeacht waar je werkt.

Zo'n avond vergelijk ik met eilandjes die op dat moment door bruggen met elkaar verbonden zijn. Die bruggen zorgen voor de uitwisseling van kennis en vakmanschap. Je stapt van je eigen eiland af om samen met de andere vakmannen tot een mooi resultaat te komen. Maar hoe staat het met die bruggen hoger in de boom? Worden die bruggen niet gebruikt om snel tot het resultaat te komen vanwege de doelen die gesteld zijn? Je kunt die brug inderdaad gebruiken om snel de winst te pakken en zo je eigen belang veilig te stellen, tot je de volgende keer bij de openstaande brug terugkomt. Het andere eiland heeft je even niet nodig en je wordt (tijdelijk) uitgesloten voor het samenwerkingsverband. Jouw opportunistische gedrag vermindert de lange termijn winst die in stand gehouden had kunnen worden met die prettige samenwerking.

Die samenwerking vergt tijd en energie, je moet geven en nemen. Ga je voor de snelle, grote winst voor jezelf of voor de duurzame (wellicht lagere) winst voor alle partijen?

Ik denk dat uiteindelijk iedereen graag voor die duurzame winst wil gaan: winst in geld voor de opdrachtnemers, winst in besparingen voor de opdrachtgevers en winst in de vorm van een prettige samenwerking. Winst met oog op de toekomst.

Toch lijken er krachten in het spel aanwezig te zijn die het behoud van dit gezamenlijk belang bemoeilijken. Je zult toch aan je meerdere moeten verantwoorden dat je steeds voldoende resultaat levert en je doel bereikt. Dat je eerst aan het investeren bent levert niet altijd meteen zichtbare winst op, maar wel een duurzame en robuuste basis met de andere eilandjes. Die duurzame en robuuste basis bestaat uit die bruggen, die steeds sterker worden en lang mee kunnen. Ook kunnen ze tegen een stootje, als het even niet lekker gaat of je om één of andere reden wat meer moet nemen dan het andere eilandje normaal gesproken van je verwacht. Naar mijn mening levert dit over de totaalperiode de meeste en duurzaamste winst op; voor jezelf en voor de anderen.

Hoe kun je dan de groei van die duurzame winst in de praktijk bevorderen? Zijn de huidige aanbestedingsmethoden en concessies hier voldoende op ingericht? Een lange tijdshorizon brengt natuurlijk risico's met zich mee. Een korte tijdshorizon kan leiden tot snelle winst, maar leidt niet altijd tot het beoogde lange termijnresultaat.

Het is complex, die spoorsector. Maar je kent elkaar en weet vaak wat de ander wel en niet leuk vindt. Daarop kun je acteren. Het geeft de mogelijkheden om de handen ineen te slaan en gezamenlijk tot een mooi en duurzaam resultaat te komen.

Reacties naar [info@jongeveranderaars.nl](mailto:info@jongeveranderaars.nl)

SMART MOBILITY PITCH EVENT | 18-02-2016

ANWB en NS daagden startups uit om met initiatieven te komen voor de sterk veranderende mobiliteitsmarkt. Er zijn 140 initiatieven aangemeld, waarvan er 20 zich mochten presenteren bij YES!Delft. Hiervan mochten uiteindelijk elf startups op 18 februari een pitch van 2 minuten geven aan een jury met onder anderen Frits van Bruggen, CEO van ANWB en Roger van Boxtel, CEO van NS.

Er waren opvallend veel initiatieven om het (fiets)verkeer aangenamer te maken. Variërend van betere beveiliging met IT (Louis & Ralph Technologies), de service van Swapfiets (voor 8 euro per maand altijd een goede fiets), de verhuur van elektrische fietsen (Electric Bicycle Network), sexy scooters (Bolt Mobility), tot 1 à 2 persoons drones (Avy).

Ook het reizen met ov kan gebruikersvriendelijker. Zeker voor mensen met een beperking zoals 300.000 blinden en slechtzienden biedt de GoOV App hulp. Voor de jury verdient de notificatie app voor vergeten check-outs van ov en parkeren de eerste prijs (predict.io).

Uiteraard zijn er ook enkele initiatieven om data beter te verzamelen, combineren en gebruiken. Het Belgische Geckomatics beweert actuelere data te leveren dan Google Maps. Voor betere targeted messages aan reizigers moeten we zeker op [www.inbeacon.nl](http://www.inbeacon.nl) kijken. Op [www.monotch.com](http://www.monotch.com) vinden we een marktplaats voor (deels gratis) mobiliteitsdata. Slimmere, zelflerende algoritmes voor condition monitoring van onze assets zien we op [www.semioticlabs.com](http://www.semioticlabs.com).

Het is dus niet verwonderlijk dat Railforum twee van deze startups een wildcard aanbiedt.



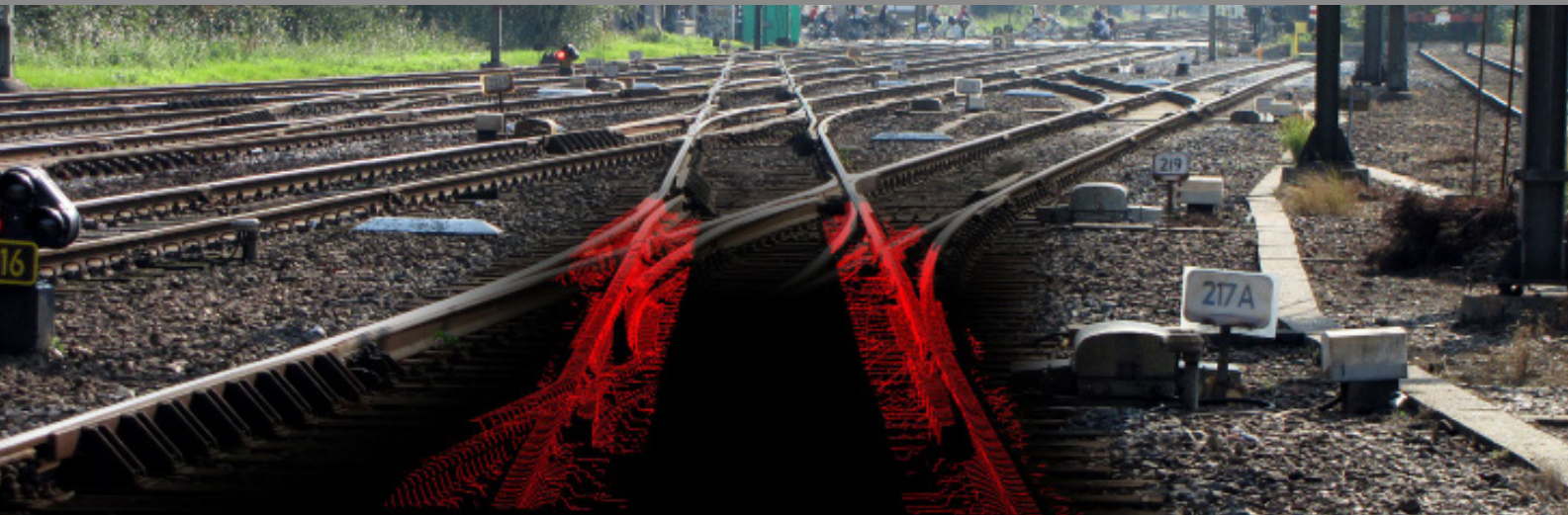
Simon Jagers van Semiotic Labs, gevestigd in het Science Park Amsterdam reageerde direct enthousiast. Hij ziet vele mogelijkheden hoe de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het spoorstelsel kan verbeteren door slimmere monitoring.

Zeker nu het spoorstelsel steeds meer elektronica bevat is het beter voorspellen van mogelijk falen essentieel. Semiotic Labs is een jong team van enkele datawetenschappers, ondersteund door product- en marktontwikkelaars. Op hun website staat een duidelijke oproep: "Ben je een uitvinder, ingenieur of datawetenschapper die ervan houdt om problemen in de wereld op te lossen met behulp van data...doe met ons mee!"

Volgens Menno Malta van Monotch spant zijn startende bedrijf zich in om onze mobiliteit footprint verder te beperken door slimmer gebruik te maken van data. Met de opkomst van het Internet of Things zullen nu nog 'levenloze' objecten onderdeel worden van de mobiliteitswereld. Het is moeilijk te overschatten wat een stortvloed aan mogelijkheden het verbinden van verkeersdeelnemers, voertuigen en wegobjecten zal gaan bieden. In de markt van mobiliteit is er dan ook sprake van vele databronnen en vele data-afnemers. En het aantal partijen zal nog exponentieel groeien. Juist het combineren van 'reguliere' databronnen en van 'externe' data (bijvoorbeeld weersgegevens of agendagegevens) maakt prachtige toepassingen mogelijk. Monotch zorgt dan ook voor verbinding tussen vraag en aanbod. Zij ontzorgen de aanbieders en afnemers van mobiliteitsdata en faciliteren nieuwe oplossingen door mobiliteitsdata toegankelijk, toepasbaar en combineerbaar te maken. Hierbij biedt de onafhankelijke makelaarsfunctie van Monotch de mogelijkheid tot het vormgeven van transacties en de waarborging van de kwaliteit en continuïteit van data. Hierdoor ontstaat voor vraag en aanbod een operationele kostenreductie en wordt de verdien capaciteit in de keten vergroot. Monotch maakt dit mogelijk met de volgende diensten:

- Een (gratis) catalogus van Europese databronnen inclusief metadata.
- Een verzameling van API's waarmee mobiliteitsdata eenvoudig kan worden geïntegreerd in uw toepassingen.
- Een netwerk van experts ter ondersteuning van de realisatie van ICT en mobiliteitsgerelateerde vraagstukken.





NIEUW LID | FUGRO RAILDATA

Fugro is opgericht in 1962 en sinds 1992 beursgenoteerd. Er werken meer dan 12.000 medewerkers vanuit kantoren in 60 landen en bij Fugro RailData zijn specialisten bijeengebracht met de focus op rail. Aanvullend op de al bekende activiteiten zoals geotechnische adviezen van de ondergrond, biedt Fugro nu Geospatial informatie voor de railindustrie aan. Geospatial staat in dit geval voor een zeer nauwkeurig 3D model van de spoorinfrastructuur, zowel bovengronds als ondergronds. Het bovengrondse model wordt volledig ingewonnen zonder dat er zich mensen in of in de nabijheid van het spoor bevinden. Dit gebeurt met RILA, een systeem dat landmeetkundig de spoorpositie bepaalt en met RILA 360, een systeem dat zeer nauwkeurig de spooromgeving in beeld brengt. Beide systemen zijn flexibel en worden aan willekeurige treinen gekoppeld.

Fugro RailData wil graag een bijdrage leveren aan een voor de samenleving betaalbare en veilige railmobiliteit; de data wordt ingewonnen met baanvaksnelheid en is voor zeer veel doeleinden bruikbaar. “Survey once, use many times”, is het motto. In Nederland sluit dit goed aan bij het gedachtengoed van het programma Spoordata.nl van ProRail, maar ook in diverse andere Europese landen zijn vergelijkbare programma’s gestart. Binnen Fugro RailData zijn nu ongeveer 40 medewerkers wereldwijd actief met het constant innoveren van de meetsensoren en de bijbehorende software. Ontwikkelingen richten zich op steeds hogere landmeetkundige nauwkeurigheden, steeds snellere inwinmethoden en steeds snellere informatieverstrekking aan opdrachtgevers.

Binnen Railforum zijn vele partijen actief en worden er veel initiatieven ontwikkeld. Fugro RailData wil daar waar mogelijk assisteren bij initiatieven die gebaat zijn bij ruimtelijke informatie. Als het model al bestaat is het vaak relatief simpel om de gewenste informatie hier uit te onttrekken en daardoor initiatieven mogelijk te maken, zowel bezien in korte doorlooptijd als vanuit financieel perspectief.

Contactpersoon voor Fugro RailData is Nick van den Hurk.



NICK VAN DEN HURK

NIEUWE PARTNER IN KENNIS | DE NVBS

Interesse in de geschiedenis van het spoor en tramwezen? Voor de lol een treintochtje maken? Foto’s maken van een goederentrein op een rangeerterrein of van trams in een vreemde stad? Surfen op internet op zoek naar beeldmateriaal van fraaie treinen? Avonden op zolder met een modelbaan? Interesse in de techniek van oude en moderne vervoersmiddelen en van beveiligingssystemen? Weet dat je als trein- en tramliefhebber niet de enige bent. De Nederlandse Vereniging van Belangstellenden in het Spoor- en tramwegwezen, kortweg NVBS, bestaat in 2016 85 jaar en telt ruim 4700 leden. Het doel van de vereniging is om mensen met interesse in railvervoer samen te brengen.

In het station Amersfoort bevindt zich de verenigingsruimte met de naam NVBS Centraal. Enkele jaren na de oprichting van de NVBS in 1931 is de vereniging gestart met het opbouwen van een bibliotheek. In eerste instantie ging het om een dertigtal boeken. Tegenwoordig is de bibliotheek, uitgegroeid tot ruim 22.000 boeken/dvd’s en ruim 3.500 tijdschriftbanden over spoor en tram in de hele wereld. In onze winkel bieden we een enorm assortiment aan boeken en dvd’s van over de hele wereld, zowel nieuw als tweedehands. De vereniging is trots op de collectie van de Stichting NVBS Railverzamelingen (SNR). Historische documenten, originele emplacementstekeningen en een uitgebreide foto- en diacollectie vormen dit bijzondere archief.

De lokale afdelingen van NVBS organiseren bijeenkomsten met presentaties over een actueel onderwerp, een interessante railreis of een historisch thema. Maandelijks verschijnt het magazine ‘Op de Rails’.

In dit blad lees je niet alleen het actuele nieuws uit binnen- en buitenland, maar ook artikelen over heden, verleden en verre landen.

De website [www.nvbs.com](http://www.nvbs.com) biedt leden actuele informatie en toegang tot een schat aan foto’s en tekeningen. Daarnaast kunnen leden en niet-leden zich via de website aanmelden voor een digitale nieuwsbrief. De website van de NVBS is voortdurend in ontwikkeling en zal de komende jaren worden uitgebreid.

NVBS verwacht dat ze in een samenwerking met Railforum hun kennis in de activiteiten van Railforum in kunnen brengen, bijvoorbeeld met de gezamenlijke organisatie van een serie railcolleges. In het kader van hun lustrum organiseert NVBS op 12 november 2016 in Rotterdam een congres, waar ook de leden van Railforum welkom zijn.

RAILCENTER GAAT ER KOMEN

Na jaren van voorbereiding gaat het Railcenter in Amersfoort er nu echt komen. Het huidige RIO (Rail Infra Opleidingen) breidt haar functie verder uit als inspirerende plek voor opleiden, kennisuitwisseling en kennisverrijking. Ook wil men er innovaties stimuleren door meer test- en simulatiefaciliteiten aan te bieden. Met een nieuw gebouw heeft de railsector in het voorjaar van 2017 een heuse etalage waar we met trots onze collega’s en relaties kunnen ontvangen. Wil je meer weten over deze ambities zijn voor de toekomst? Meld je dan aan voor onze nieuwsbrief via [www.railinfraopleidingen.nl](http://www.railinfraopleidingen.nl).



ENKELE OV/RAIL ONDERZOEKERS EN DOCENTEN VAN DE TU DELFT | DOOR FRANK AUPERLÉ

## NIEUWE PARTNER IN KENNIS | TU DELFT

TU Delft is met trots partner in kennis geworden van Railforum. Onderzoek voor en met de railsector staat hoog op de agenda en TU Delft is blij met de stimulerende rol van Railforum om kennis te delen. TU Delft is op meerdere fronten betrokken bij ov en rail: de harde techniek staat centraal bij de sectie railbouwkunde en governance en beleid vormen de rode draad bij de faculteit Technische Bestuurskunde. Expertise van planning, modellering en ontwerp van netwerk en dienstregeling is te vinden bij de afdeling Transport en Planning. In het TU Delft Transport Institute komen alle TU onderzoekers uit verschillende disciplines samen en werken zij aan veiliger, schoner en efficiënter railvervoer en een betere bereikbaarheid.

TU Delft is al decennia dé plek in Nederland waar nieuwe ov en rail ingenieurs worden opgeleid. Op het gebied van railsystemen studeren jaarlijks tientallen studenten af via de interfacultaire MSc opleiding Transport, Infrastructure and Logistics (TIL) en de MSc opleidingen Civil Engineering, Mechanical Engineering en Systems Engineering, Policy Analysis and Management. Het met goed gevolg afronden van een geselecteerde set railsysteem-specifieke vakken en een railgerelateerd afstudeerwerk, leidt tot de “annotatie rail” bij het diploma.

Onderzoeksonderwerpen variëren van ERTMS, reizigersgedrag en robuustheid tot dynamisch railmanagement, beveiligingssystemen en voetgangersstromen.

Er wordt steeds meer samengewerkt met de sector; zowel via bijvoorbeeld ProRail, NS, RET en HTM, als via overheden als Stadsregio Amsterdam en provincie Gelderland en ingenieurbureaus, zoals Movares en Arcadis.

Afgelopen jaren werkten TU en Railforum al samen bij onder andere de verkiezing Stagebegeleider van het Jaar en de kennissessies “When science meets practice”. Ook in 2016 staan beiden weer op de agenda. Met de Stagebegeleider van het Jaar worden stages in de spotlight gezet: de ideale manier om samen te werken tussen praktijk en wetenschap. In de serie “When science meets practice” bediscussiëren wetenschappers en de railsector actuele thema’s om tot verdere innovaties te komen. In 2015 kwamen zo de thema’s Robuustheid en Mobility as a Service al aan bod.

Veelbelovend voor de komende jaren is het TU onderzoek onder de vlag van de nieuwe Amsterdamse universiteit AMS; hiervoor is een nieuw laboratorium ingericht waarin alle mobiliteitsrelevante data van Amsterdam verzameld wordt om mobiliteit te begrijpen en prognoses te kunnen maken. Ook starten er in 2016 nieuwe PhD’s die gaan werken aan optimalisatie van overstappen binnen het ov en de ontwikkeling van nieuwe, vraagafhankelijke vervoersconcepten in combinatie met bestaande ov-systemen.



## WELKOM BIJ DE KIVI AFDELING RAILSYSTEMEN

Railsystemen zijn in het huidige tijdsgewricht onmisbaar om de mobiliteitsbehoefte mede af te wikkelen en de bereikbaarheid te garanderen. Railsystemen omvatten verschillende techniekvelden met uiteenlopende disciplines. Juist vanwege de pluriformiteit van het werkveld zijn diegenen die in die verschillende disciplines binnen de railsector werkzaam zijn meer dan welkom in de in 2007 opgerichte afdeling Railsystemen, waarbij vanuit de techniek de focus ligt op de volgende thema’s:

- heavy rail, light rail, tram- en metrosystemen, hoge snelheidslijnen, magneetweefbanen
- baan-, onder- en bovenbouw en constructies
- beveiliging en beheersing
- materieel en de interfaces met de infrastructuur
- veiligheid en exploitatie
- transfersystemen met bijbehorende logistiek

Interesse in de uitdagingen in de railtechniek? Sluit je aan bij dit netwerk waar Frank Bokhorst, Roeland van Hof, Rolf Dollevoet, Eelco Schrik, Bas Bollinger, Joost Bolck, Leo Vliegthart, Willem van Leeuwen, Arjen Zoeteman en Wil van Roij het bestuur vormen.

Aanmelden kan via [railsystemen@kivi.nl](mailto:railsystemen@kivi.nl)

## DOORSTART MOVINNIO 2.0

Movinnio 2.0 is een platform waar in een veilige omgeving over mobiliteitsvraagstukken kan worden gesproken en gebrainstormd. Movinnio 2.0 bestaat uit een groep van deskundigen op het gebied van mobiliteit, organisatie en het functioneren van de samenleving, die vanuit betrokkenheid en enthousiasme met elkaar aan de slag zijn gegaan. Men verkent met elkaar “out of the box” oplossingsrichtingen zodat we door innovatief denken en handelen onze mobiliteit efficiënter en duurzamer maken.

Movinnio 2.0 is een vervolg op de recent opgeheven Stichting Movinnio. Deze stichting had het katalyseren van innovaties als doelstelling. Movinnio 2.0 gaat op de ingeslagen weg voort en kiest daarbij voor vraaggericht werken. Ze gaan dat doen met workshops, lezingen en contactbijeenkomsten. Niet alleen met deskundigen op het vlak van mobiliteit, maar ook met gebruikers en partijen waarvoor ontwikkelingen in de mobiliteit belangrijk zijn.

Het contactadres van Movinnio 2.0 is [info@movinnio.nl](mailto:info@movinnio.nl). Contactpersoon is John Stohr, Coördinator kernteam Movinnio 2.0, [john.stohr@movinnio.nl](mailto:john.stohr@movinnio.nl).

## 21 APRIL

LEDENVERGADERING MET EXCURSIE

## 19 MEI

SEMINAR: ARBEIDSMARKTCOMMUNICATIE

## 23 MEI

MOBILITY AS A SERVICE CONGRES

## 6-9 JUNI

SPOORCOLLEGES

## 13 JUNI

KICK-OFF BLIJE REIZIGERS PRIJS

**MINDER PAPIER EN GEEN  
RELATIEBLAD PER POST  
MEER ONTVANGEN?  
MAIL DAN NAAR  
INFO@RAILFORUM.NL**

**DIT RELATIEBLAD IS OOK  
ONLINE VERKRIJGBAAR  
VIA WWW.RAILFORUM.NL**

9292

ADSE CONSULTANCY & ENGINEERING

ALOM B.V.

ALSTOM TRANSPORT B.V.

APPM MANAGEMENT CONSULTANTS

ARCADIS N.V.

ARRIVA PERSONENVERVOER NEDERLAND B.V.

ASSET RAIL B.V.

AT OSBORNE B.V.

BAM INFRA RAIL B.V.

BEMO RAIL B.V.

BERENSCHOT

BOMBARDIER TRANSPORTATION

BONDER RECYCLING EN OVERSLAG B.V.

BROUWER TECHNOLOGY B.V.

CAF S.A.

CAPGEMINI NEDERLAND B.V.

COMPRIS CONSULTING

DEKRA RAIL

DELTAES

DURA VERMEER RAILINFRA B.V.

ENECO ZAKELIJK

EURAILSCOUT INSPECTION & ANALYSIS B.V.

FIRST CONSULTING

FUGRO RAILDATA

GEMEENTE ROTTERDAM, INGENIEURSBUREAU

GMT BENELUX B.V.

GOUDAPPEL COFFENG B.V.

GRONTMIJ NEDERLAND B.V.

GVB

HAVENBEDRIJF ROTTERDAM

HEIJMANS N.V.

HP NEDERLAND B.V.

HTM PERSONENVERVOER

IBM NEDERLAND B.V.

INFRASPEED MAINTENANCE B.V.

INSPECTIE LEEFOMGEVING EN TRANSPORT

INTRAFIC

JOULZ ENERGY SOLUTIONS B.V.

KPN ZAKELIJKE MARKT

METRO EN TRAM, GEMEENTE AMSTERDAM

METROPOOLREGIO ROTTERDAM DEN HAAG

MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

MONOTCH

MOTT MACDONALD NL B.V.

MOVARES

NS GROEP

O.J. DAHL

PANTEIA/NEA

PILZ NEDERLAND

PON LOGISTICS B.V.

PRORAIL B.V.

PROVINCIE GELDERLAND

PROVINCIE NOORD-BRABANT

PROVINCIE UTRECHT

PROVINCIE ZUID-HOLLAND

PWC

RAIL PARTNER HOLLAND B.V.

RAILGOOD

RAILINFRA OPLEIDINGEN

RAILINFRA SOLUTIONS

REBEL ECONOMICS & TRANSPORTATIONS BV

RET N.V.

RICARDO NEDERLAND B.V.

RIJKSWATERSTAAT

ROTTERDAMSE MOBILITEIT CENTRALE

ROYAL HASKONINGDHV

SCHIPHOL AMSTERDAM AIRPORT

SEMIOTIC LABS

SHELL

SIEMENS NEDERLAND N.V.

SOGETI NEDERLAND B.V.

SPITZKE SPOORBOUW B.V.

STADLER SERVICE NEDERLAND B.V.

STEVIN TECHNOLOGY CONSULTANTS

STICHTING BODEMSANERING NS

STORK TECHNICAL SERVICES NEDERLAND

STRABAG RAIL GMBH

STRUKTON RAIL B.V.

SWIETELSKY RAIL BENELUX B.V.

SYNTUS

THALES NEDERLAND B.V.

TNO

TRANSDEV

TRIBASE

VEREBUS ENGINEERING

VOESTALPINE RAILPRO

VOITH TURBO B.V.

VOLKERRAIL NEDERLAND B.V.

## PARTNERS IN KENNIS

AUTORITEIT CONSUMENT & MARKT

BOUWEND NEDERLAND

CIVOM

CONNEKT

CROW KPVV

DE BOUWCAMPUS

FIETSERBOND

HET SPOORWEGMUSEUM

HOLLAND RAIL INDUSTRY

INFRASITE

IRSE DUTCH SECTION

KIVI

KONINKLIJK NEDERLANDS VERVOER

MAATSCHAPPIJ VOOR BETER OV

MOVINNIO 2.0

NATUUR & MILIEU

NEDERLANDS INSTITUUT VOOR LASTECHNIEK

NEERLANDS DIEP

NEXT GENERATION INFRASTRUCTURES

NL INGENIEURS

NVBS

NVDO

OV LOKET

PROMEDIA EUROPOINT B.V.

RAIL CARGO INFORMATION NETHERLANDS

ROVER

STC-GROUP

STICHTING HOLLAND SPOOR

STICHTING RAILALERT

SVOV

TRAIL RESEARCH SCHOOL

TREINREISWINKEL BV

TREINREIZIGER

TU DELFT

VEILIG VERKEER NEDERLAND

VHS