



Wijnand Veeneman, universitair docent  
e-mail [w.w.veeneman@tbm.tudelft.nl](mailto:w.w.veeneman@tbm.tudelft.nl)

# Gewoon proberen II

Collega-columnist Marc Maartens zei het al eerder. Gewoon proberen. Want

zo kan een nog onvolwassen idee uitgroeien tot een verbetering. Dat geldt ook op het spoor. En dan blijkt dat 'gewoon proberen' nog helemaal niet zo makkelijk is, maar wel noodzakelijk.

Het was een gure middag eind 2005. Ik stond op de bok naast de machinist en die vertelde een verhaal. Dat hij volgende week met pensioen zou gaan. En dat hij 'die nieuwlichterij' wel interessant vond. We naderden station Dordrecht uit het noorden en hij legde uit wat het probleem was, waarvoor deze nieuwlichterij hem een oplossing ging bieden. Voor het station Dordrecht moet je over een hoge brug. Na de brug volgt een bocht en na die bocht staan seinen. Als die seinen op rood staan en je bent lekker op gang omdat je van de hoge brug komt denderen, dan moet je bruusk in de remmen.

EEN PROMOVENDUS EN  
IK STONDEN ER STILLETJES  
BIJ TE KIJKEN; DAT IS NU  
EENMAAL DE ROL VAN  
WETENSCHAPPERS

Dat is niet comfortabel en dus wordt er over de brug meestal gekacheld. Dat kost tijd, snelheid en punctualiteit. En daar houdt de reiziger nu eenmaal niet van. Met die nieuwlichterij kon hij 'om de bocht' kijken. Dus minder bruusk remmen. En hij zag nog meer kansen. Dat je bijvoorbeeld ook met een goederentrein van de bult af kon denderen omdat je wist dat het spoor voor je vrij was. Op die manier kon je ook weer stroom sparen. Dat vonden de goederenvervoerders dan weer leuk, want die zijn nogal op de penning. Want wat dat remmen en optrekken met een goederentrein allemaal wel niet kostte!

Naast hem stond een andere machinist te glunderen. Ze voerden samen echte mannen-gesprekken. Een promovendus en ik stonden er stilletjes bij te kijken; dat is nu eenmaal de rol van wetenschappers. Dat heet observeren.

De nieuwlichterij waar het allemaal om ging was een klein apparaatje, eigenlijk een elektronische agenda, waar je ook nog kaartspelletjes op kon doen en surfen op het web. Ik had ook zo'n ding. Hang aan zo'n agenda een telefoon en laat die telefoon de verkeersleiding bellen en de machinist krijgt ineens hetzelfde overzicht over de sporen als de verkeersleiding. Hij ziet zijn collega's voor en achter zich en kan ineens 15 kilometer vooruit kijken. Daar hebben wij wetenschappers dan weer een mooi woord voor verzonnen: 'situational awareness' of 'omgevingsbewustzijn'.

Dat was allemaal in het kader van dynamisch verkeersmanagement. Op de weg kennen we dat al. U bent op de weg zo vrij als een vogeltje. Steeds vaker krijgt u als chauffeur informatie. Die moet zorgen dat u optimaler gebruikmaakt van de schaarse ruimte op die weg. Dat gebeurt dan bijvoorbeeld met borden als 'tot Rotterdam 10 minuten vertraging' en 'in parkeergarage Ossenmarkt nog 122 plaatsen vrij'. Het is dan de bedoeling dat u een rustig stuk weg pakt en niet in de rij gaat staan voor een volle parkeergarage. Er zijn verschillende mensen enthousiast over iets dergelijks voor beter gebruik van de schaarse ruimte op het spoor: geef de machinist iets meer vrijheid en informeer hem beter over wat er om hem heen gebeurt. Dat betekent wel dat op dat spoor 'rare dingen' gebeuren. De dienstregeling wordt minder strikt, de machi-

nist reageert niet alleen maar op de seinen en de verkeersleiding laat zijn ijzeren greep op de treinenloop een beetje los.

ProRail, NS en Railion gingen het gewoon proberen. Wie zegt dat zoiets niet zou kunnen? Met een elektronische agenda en een mobiele telefoon die je gewoon in de winkel kan kopen. En met machinisten die wel in waren voor iets nieuws. De verkeersleiding hield nog wel zijn ijzeren greep, de dienstregeling bleef ook overeind, maar de machinist ging proberen de vrijheid die hij al had iets slimmer te gebruiken.

De machinist op de bok keek af en toe op het scherm. Elke keer zette hij daarvoor wat onhandig zijn leesbril op. Zo groot was het scherm niet. Als hij zag dat hij kon kachelen, zette hij de bril weer af en kon de seinen weer zien. Het was slechts één voorbeeld van hoe de spoorwegen nog niet waren ingespeeld op de flexibiliteit van dynamisch verkeersmanagement. Later zouden er meer voorbeelden volgen.

Terug op de verkeersleidingpost zaten de projectleiders, programmeurs en machinisten koffie te drinken en kwamen de verhalen los. Het werd duidelijk hoe diep een dergelijke aanpak ingreep in de gewoonten van het spoor. Een voorbeeld:

GEEN SPOREN IN  
TUNNELS HOEVEN  
BOUWEN MAAR WEL  
MEER TREINEN LATEN  
RIJDEN, PRACHTIG!

door wat meer flexibiliteit was het mogelijk meer treinen door de Schipholtunnel te sturen. Geen sporen in tunnels hoeven bouwen maar wel meer treinen laten rijden, prachtig! Dus ook dat werd geprobeerd. En dan wordt het ingewikkeld. Die flexibiliteit betekende namelijk dat op station

Schiphol pas op het allerlaatst werd besloten op welk spoor de trein zou aankomen. Dus kregen de gele vertrekstaten op het perron een nieuwheidje: de trein naar Den Haag van 16:04 zou vertrekken van spoor 5 of 6, de trein naar Amsterdam van 16:40 van spoor 1 of 2. En dus zouden ook de mooie blauwe schermen die Schiphol heeft, zodat ook mensen uit Frankrijk en Australië weten wanneer de eerstvolgende treinen vertrekken, moeten laten zien dat de trein naar Den Haag van spoor 5 of 6 zou vertrekken. En dat konden ze niet, ze konden maar een enkel spoor laten zien. Dus daar moest nieuwe software voor komen.

Op het spoor hangt van alles met van alles samen. Elke substantiële innovatie vraagt om veranderingen buiten de directe grenzen van de innovatie zelf. Een handig schermje voor de machinist vraagt om samenwerking tussen verkeersleiders, technici, machinisten, hun ma-

nagers en zelfs af en toe een enkele wetenschapper. Het vraagt om een hoop kleine en enkele grote veranderingen: om een varifocus bril voor de machinist en om een stukje nieuwe software voor de blauwe schermen met eerstvolgende treinen. Of om een andere verhouding tussen verkeersleiding en machinist en om een geheel andere manier van plannen van de dienstregeling. Een beetje verandering genereert al snel een heleboel verandering.

Daar moet ik sinds mijn ritje op de bok aan denken als ik mensen hoor praten over de beloften van een nieuw stuk techniek, vorm van dienstverlening of organisatie-model. Die negeren vaak dat punt: als je substantieel iets verandert, dan moet er ontzettend veel mee veranderen. Dat is altijd zo. Maar wel het enige pad naar iets beters.

Innovaties beginnen vaak met onvolwassen ideeën. Aantrekkelijke, maar onvolwassen ideeën. Je zult alleen weten of ze kunnen uitgroeien tot iets moois als je ze zorgzaam in de echte wereld zet, eerst met kleine stappen, daarna steeds meer verbonden met die wereld. Dan kan best blijken dat het niet past of anders past, maar dat had je niet geweten als je het niet eerst met hart en ziel had geprobeerd. En dat deden die mensen in dat zaaltje op de post Rotterdam, met hart en ziel proberen.

Omdat innovaties altijd moeten worden ingepast is innoveren voor het overgrote deel samenwerken met anderen in die sector. Samen zoeken of er een plek is waar een onvolwassen idee kan uitgroeien en zo samen het spoor verbeteren. Het blijft lastig, maar het kan. En het blijft nodig, ook als het soms niet lukt. Gewoon blijven proberen dus.

EEN BEETJE  
VERANDERING  
GENEREERT AL SNEL

EEN HELEBOEL  
VERANDERING