



Wegwijzer OCCR

OPERATIONEEL CONTROLE CENTRUM RAIL

document : Wegwijzer OCCR v10.doc
datum : 16 mei 2011
versie : 1.0
status : definitief

Woord vooraf

Voor u ligt de Wegwijzer OCCR – een document dat alle facetten van het Operationeel Controle Centrum Rail toelicht. Het document bundelt verschillende besluiten, documenten, ontwerpen en gedachten die ten grondslag liggen aan de ontwikkeling van het OCCR.

Dit document zal voortdurend worden aangevuld en aangepast op basis van de laatste inzichten en ontwikkelingen en worden onderhouden door de bij het OCCR betrokken lijnorganisaties. Het document in deze versie moet dan ook worden gezien als een zo goed mogelijke beschrijving van het OCCR op het moment van publiceren.

Omdat dit document wordt gepubliceerd op de OCCR website zijn de meeste contactgegevens afgeschermd. Dit is gedaan om misbruik te voorkomen. Mocht u contact willen opnemen over een onderwerp waarbij de contactgegevens zijn afgeschermd, dan kunt u een e-mail richten aan info@occr.nl onder vermelding van naam, functie, organisatie en contactgegevens of gebruik maken van het contactformulier op de OCCR website www.occr.nl.

Marc Menkhorst
programma manager OCCR

Revisiehistorie

datum	versie	hoofdstuk / paragraaf	wijziging	auteur en rol / functie
06 mei 2010	0.1	alle	eerste oplevering	Marc Menkhorst, programma manager OCCR
10 okt 2010	0.2	alle	actualisering volledige document	Marc Menkhorst, programma manager OCCR
22 feb 2011	0.3	alle 3 4 7	algemene update wijziging afrekening gastgebruik toevoeging directeurenoverleg OCCR actualisering werkplekkosten OCCR 2011	Marc Menkhorst, programma manager OCCR
15 mrt 2011	0.4	4.4.4 en bijlage B	kleine aanpassing na eerste ovl D-OCCR	Marc Menkhorst, programma manager OCCR
		2.2.3	term <i>verbindend leider</i> toegevoegd	
16 mei 2011	1.0	alle	oprichting huurdersvereniging verwerkt statuswijziging: definitief	Marc Menkhorst, programma manager OCCR

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Vraagstuk	5
1.2	Oplossing.....	5
1.2.1	Ambitie.....	5
1.2.2	Doelstelling.....	5
1.2.3	Concept.....	5
1.3	Uitwerking.....	6
1.4	Resultaat	7
2	Operationeel Controle Centrum Rail.....	8
2.1	Landelijke control room.....	8
2.1.1	Hoofdlocatie	8
2.1.2	Uitwijklocatie.....	8
2.2	Samenwerkingsverband	8
2.2.1	Regisseurs	9
2.2.2	Regieoverleg	9
2.2.3	Landelijk Coördinator Rail.....	9
2.3	Positionering.....	10
2.3.1	Naamgeving	10
2.3.2	Beeldmerk	10
2.3.3	Kleur van de huisstijl	11
3	Control Room	12
3.1	Toegang tot de operationele werkvloer.....	12
3.1.1	Permanente toegang - Huurdersvereniging OCCR	12
3.1.2	Incidentele toegang - gastgebruik	14
3.2	Toegang tot de periferie.....	14
3.3	Toegang tot de technische ruimte	14
3.4	Toegang tot het parkeerterrein	14
3.5	Bereikbaarheid van het OCCR.....	14
4	Samenwerkingsverband	15
4.1	Toegang tot het Regieoverleg	15
4.1.1	Permanente fysieke aanwezigheid	15
4.1.2	Incidentele fysieke aanwezigheid.....	15
4.1.3	Video conferencing	15
4.1.4	Audio conferencing	16
4.1.5	Meegeven boodschap	16
4.1.6	Verslaglegging	16
4.2	Deelname van vervoerders	16
4.2.1	Reizigersvervoerders	16
4.2.2	Goederenvervoerders.....	16
4.3	Nabijheid van vervoerders	17
4.4	Doorontwikkelen.....	17
4.4.1	Afstemming met andere control rooms.....	17
4.4.2	Evaluatie en doorontwikkeling samenwerkingsverband	17
4.4.3	Evaluatie Landelijk Coördinator Rail	17
4.5	Governance.....	17
4.5.1	Directeurenoverleg OCCR	17
4.5.2	Platform Operationeel Managers OCCR.....	18

5	Informatiebeveiliging	19
5.1	Toegang wederzijdse netwerken	19
5.2	Toegang wederzijdse informatiesystemen	19
5.3	Omgang vertrouwelijke informatie	19
5.3.1	Bedrijfsvertrouwelijke informatie	19
5.3.2	Informatie-uitwisselingsprotocol	19
5.3.3	Voorkomen meekijken	19
5.3.4	Aparte ruimte	19
6	Huisstijl	20
6.1	Gebruik huisstijl	20
6.1.1	Gebruik term OCCR	20
6.1.2	Gebruik presentatiemateriaal	20
6.1.3	Gebruik bij identificatie	20
6.2	Toepassing huisstijl	20
6.3	OCCR website	20
7	Service catalogus Huurdersvereniging OCCR	21
7.1	Voorzieningen en kosten	21
7.1.1	Huur	21
7.1.2	Inbouwpakket	21
7.1.3	Inrichting – beschikbaar gestelde middelen	21
7.1.4	Facilitair beheer	22
7.1.5	ICT Beheer	22
7.1.6	EV Beheer	22
7.1.7	Overige kosten	23
7.2	Kostenverdeling	23
7.2.1	Kosten	23
7.2.2	Kosten operationele werkplek	23
7.2.3	Kosten incidentele toegang control room	24
7.2.4	Kosten management- en stafruimten	24
7.2.5	Kosten technische ruimten	24
7.2.6	Kosten video conferencing	24
7.3	Gebruiksvergoeding	24
	BIJLAGE A: OCCR bezetting en werkplekverdeling	25
	OCCR bezetting	25
	OCCR werkplekverdeling	25
	BIJLAGE B: OCCR deelnemers	26
	Leden Huurdersvereniging OCCR	26
	Bewoners OCCR	26
	Deelnemers Regieoverleg	26
	Deelnemers Directeurenoverleg OCCR	26
	Deelnemers Platform Operationeel Managers OCCR	27

1 Inleiding

1.1 Vraagstuk

In geval van een spoorse calamiteit treedt een vooraf bepaald calamiteitenplan in werking – het begin van een veelal kortstondige en intensieve samenwerking van vele disciplines in de spoorsector met elk hun eigen belang en verantwoordelijkheid. Samenwerking en adequaat reageren is de sleutel. Omdat de betrokken medewerkers zich veelal op verschillende locaties bevinden en werkzaam zijn voor verschillende organisaties en/of organisatieonderdelen, verloopt de communicatie vaak en effectief genoeg om snelle besluiten te nemen en/of deze tijdig te effectueren.

Op woensdagmiddag 6 april 2005 werden op de Treindienstleiderspost Utrecht enkele werkplekken instabiel. Dit was het begin van een reeks van verstoringen die vooral op donderdagmorgen 7 april 2005 tot een aanzienlijke uitval en vertraging op het spoor rondom Utrecht heeft geleid. Tot circa 7.30 uur in de ochtend was er geen treinverkeer van en naar Utrecht mogelijk. Daarna is de treindienst gefaseerd opgestart. Maar voor de buitenwereld was het de hele morgen een chaos. Vele reizigers kwamen met vertraging op hun bestemming, zijn gestrand of konden helemaal niet vervoerd worden. Tijdens en na de storing werd duidelijk dat de toenmalige samenwerking tussen de partijen op 'T=0' (trein rijdt) beter kan en beter moet. De storing en de daaropvolgende evaluatie was het startpunt voor de ontwikkeling van het OCCR.

Als gevolg van de fysieke afstand van operationele activiteiten waren partijen genoodzaakt door middel van telefoon en (post 21-) systemen informatie te delen en te communiceren. De fysieke afstand leidde tot suboptimale communicatie en afstemming tussen partijen, daar waar juist snel en effectief handelen noodzakelijk was. Gevolg was dat de spoorsector werd geconfronteerd met 'onnodige' vertragingen die impact hadden op de (vervoers-) prestatie van alle partijen en daarmee de tevredenheid van reiziger en verlader. Daar kwam nog bij dat door de regionale indeling van zowel de beheerder als de vervoerder(s) een landelijk perspectief ontbrak; er werd gestuurd op het 'hier-en-nu' maar niet op het 'daar-en-nu' laat staan op het 'daar-en-straks'. Een lokaal probleem werd een regionaal probleem en het regionale probleem werd een landelijk probleem. Tot slot werd geconcludeerd dat door het (fysiek) gescheiden opereren evaluaties onvoldoende slagvaardig waren te organiseren. Door interpretatieverschillen bleek 'gemeenschappelijke kennis' moeilijk vast te leggen en daardoor de kans op herhaling groot.

1.2 Oplossing

1.2.1 Ambitie

De ambitie werd uitgesproken om te komen tot significante verbeteringen in de bijsturing en calamiteitenafhandeling om zo het aantal vertragingen terug te brengen. Daarbij werd de verwachting uitgesproken dat door de verdere intensivering van het spoorgebruik de druk op de kwaliteit van de bijsturing steeds verder toe zou moeten nemen. Dit leidde binnen de spoorsector uiteindelijk tot de visie dat juist integrale samenwerking van enerzijds de beheerder intern en anderzijds tussen beheerder en vervoerders zou leiden tot een reductie van het aantal vertragingen.

1.2.2 Doelstelling

De betere samenwerking zal leiden tot het realiseren van het hoofddoel: betere prestaties. De prestatieverbetering wordt sectorbreed zichtbaar in meer beschikbare infracapaciteit, betere benutting, minder vertragingen en verbetering van de kwaliteit van de verkeers- en reisinformatie. De belangrijkste baat zit echter in het breed gedragen gevoel dat het OCCR zijn vruchten zal afwerpen.

1.2.3 Concept

De verbetering van de samenwerking is gezocht in centralisatie en co-locatie. Centralisatie van cruciale functies moest vervolgens leiden tot landelijke regie en zo bovenregionale bewaking en aansturing mogelijk maken. Co-locatie behelst het bij elkaar onder één dak plaatsen van functies die een directe relatie hebben tot de treindienst op 'T=0' en tot elkaar. De combinatie van deze twee gedachten leidt tot de behoefte aan één landelijke ruimte en een herziening van het operationele verband waarin beheerder(s) en spoorwegondernemingen samenwerken bij de afhandeling van storingen,

calamiteiten en andere bijzondere situaties en tot het vermogen hierop te anticiperen in de logistieke- en infraprocessen met inbegrip van het beheer van energie- en ICT-systemen: het Operationeel Controle Centrum Rail.

Het samenbrengen van partijen in één fysieke locatie en in één gemeenschappelijke ruimte faciliteert een aantal processen die kunnen worden gezien als de pijlers van de samenwerking op het OCCR: er ontstaat een teambewustzijn en een gemeenschappelijk situationeel bewustzijn. Daarnaast ontstaat een omgeving die zich goed leent om permanent te leren.

Teambewustzijn – team awareness

Teambewustzijn betekent dat medewerkers de processen in hun team kennen en kennis hebben van de taken, vaardigheden en bevoegdheden van andere personen [Cannon-Bowers, Salas & Converse, 1993]. Teambewustzijn heeft ook een dynamische component, namelijk dat een medewerker zich continu bewust is van waar anderen op dat moment mee bezig zijn en wat hun werkdruk is. Een goed teambewustzijn leidt tot adequate en proactieve informatie-uitwisseling met betrekking tot het voorliggende probleem tussen medewerkers en impliciete coördinatie. Hierdoor ontstaat begrip voor elkaars positie en de keuzes die worden gemaakt en neemt het vertrouwen in elkaar toe. Partijen die nauw moeten samenwerken bij de afhandeling van incidenten hebben normaal gesproken slechts beperkte beelden over elkaar. Men ervaart grote toegevoegde waarde van het leren kennen van de context waarin anderen operen.

Gemeenschappelijk situationeel bewustzijn - shared situation awareness

Situationeel bewustzijn houdt in dat men de actuele status van de omgeving kent, deze begrijpt en een verwachting kan uitspreken hoe de situatie zich zal ontwikkelen [Endsley, 1995]. Een goed situationeel bewustzijn is de basis voor het nemen van goede beslissingen en het maken van effectieve plannen. Gemeenschappelijk situationeel bewustzijn betekent dat verschillende personen een gezamenlijk beeld hebben van wat er speelt in de omgeving [Endsley & Jones, 1997; Nofi, 2000]. Hierbij moet in acht worden genomen dat mensen met verschillende achtergronden en taken op andere elementen letten. Op basis van hetzelfde beeld kunnen ze tot een andere interpretatie van de informatie komen. Indien er sprake is van een goed organisatiebewustzijn is het mogelijk een gemeenschappelijk situationeel beeld optimaal te benutten.

Permanent leren

Leren gebeurt door te proberen en terug te kijken naar de resultaten. Hierbij onderzoekt men de successen met als doel deze (structureel) te herhalen en wat verkeerd is gegaan dit in de toekomst te voorkomen. Er kan alleen worden geleerd als er af en toe risico wordt genomen en fouten gemaakt mogen worden. Wanneer mensen worden afgerekend op zaken die mis zijn gegaan, zal een cultuur ontstaan die gericht is op het vermijden van fouten waardoor in de toekomst kansen zullen worden gemist. Er zal een omgeving moeten worden gecreëerd waarin medewerkers zich kwetsbaar durven opstellen, respect hebben voor elkaars mening, openstaan voor elkaar en nieuwsgierig zijn naar de beweegredenen van de ander. In een dergelijke omgeving zal een sfeer van vertrouwen ontstaan en het lerend ontwikkelen succesvol worden.

1.3 Uitwerking

Het OCCR concept is in de afgelopen jaren steeds verder uitgewerkt. Daarbij werd door alle betrokken partijen gewerkt volgens het principe van het lerend ontwikkelen. Vertrekpunt was dus niet een volledig uitgewerkte blauwdruk. Telkens werd middels intensieve participatie van de medewerkers een stukje van de denkbeeldige puzzel uitgewerkt, beproefd, geëvalueerd, indien nodig bijgesteld en vervolgens geleidelijk geïmplementeerd.

Zo werd in 2006 een eerste prototype gemaakt van wat later het OCCR zou worden. De resultaten van het prototype en de beproefde werkwijze waren zo veelbelovend dat de Back Office van de ProRail Calamiteitenorganisatie en ProRail Verkeersinformatie besloten in deze setting te blijven werken. In 2007 werd op basis van verschillende oefensessies met partijen uit de sector het concept verder uitgewerkt en werden steeds meer partijen uitgenodigd te participeren. In 2008 werd gestart met het ontwerp van de nieuwe OCCR-locatie en werden de concepten voor het centraliseren van de ProRail Verkeersleiding en NS Reizigers Transportbesturing eerst apart en later - in 2009 - in samenhang beproefd in de context van het OCCR.

1.4 Resultaat

Dit document beschrijft het uiteindelijke resultaat: het Operationeel Controle Centrum Rail. Een 'tussenresultaat' want het OCCR zal blijvend worden doorontwikkeld. In de hierna volgende hoofdstukken wordt het OCCR verder toegelicht. Er wordt onder andere ingegaan op de toegankelijkheid van het OCCR, hoe het zich verder zal ontwikkelen en de aan het gebruik van het OCCR verbonden kosten.

2 Operationeel Controle Centrum Rail

Het Operationeel Controle Centrum Rail is niet alleen een landelijke control room. Het is ook een operationeel samenwerkingsverband van de spoorsector met een eigen identiteit om de gezamenlijkheid te benadrukken. In de volgende paragrafen worden deze aspecten van het OCCR nader toegelicht.

2.1 Landelijke control room

De beoogde samenwerking tussen beheerder(s) en vervoerders vraagt om een voldoende grote ruimte om de partijen samen te brengen: het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR). Het OCCR kan gezien worden als de landelijke control room voor de spoorsector. De control room is daarom toegankelijk voor zowel de beheerder(s) als alle spoorwagondernemingen. Zie hoofdstuk 3 voor de toegang tot de control room.

2.1.1 Hoofdlocatie

Om de locatie aanvaardbaar te maken voor alle partijen is de locatie gehuurd van een onafhankelijke derde partij. De locatie biedt ruimte voor maximaal 100 werkplekken in de control room, circa 45 management- en stafwerkplekken, circa 10 flexplekken en diverse overleg- en recreatieruimten. In eerste aanleg zijn er 76 werkplekken in de control room ingericht. Als gevolg van de 7x24-uurs bezetting van de locatie zullen circa 350 medewerkers gebruik maken van de faciliteit.

In het OCCR wordt een aantal gecentraliseerde functies samengebracht op één locatie. Daarmee ontstaat een organisatorisch 'single point of failure'. Bovendien heeft een faciliteit als het OCCR een maatschappelijke rol te vervullen tijdens een crisis. Verstoring van de continuïteit bij het uitvoeren van één van haar kerntaken is daarom niet acceptabel en kan mogelijk leiden tot imagoschade. Voor de gehele OCCR-locatie geldt daarom een hoge beschikbaarheid. De locatie ligt net buiten het afzetgebied van het stationsgebied van Utrecht. Cruciale voorzieningen zijn redundant - veelal tweezijdig en onafhankelijk - uitgevoerd. Mede hierdoor is de kans op uitval van de locatie tot een minimum beperkt.

Daarnaast is met het realiseren van een uitwijklocatie voor het OCCR de continuïteit van de dienstverlening ook bij het verloren gaan van de hoofdlocatie gewaarborgd.

2.1.2 Uitwijklocatie

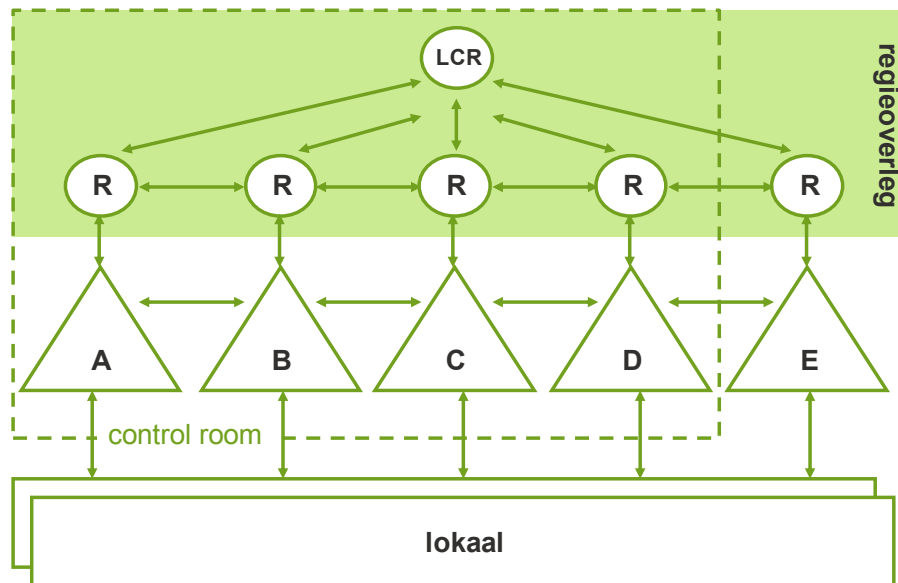
De OCCR uitwijklocatie voorziet in een beperkte doch doelmatige centrale uitwijk voor de belangrijkste onderdelen van de logistieke functie en de ProRail calamiteitenorganisatie. De locatie biedt ruimte aan 20 werkplekken voor de cruciale operationele werkplekken (inclusief één gastwerkplek), 10 werkplekken voor management en staf en beperkte overleg- en recreatievoorzieningen. De overige in het OCCR gehuisveste disciplines dragen zorg voor eigen uitwijkvoorzieningen.

2.2 Samenwerkingsverband

Het OCCR is meer dan de control room. Het is tevens een operationeel samenwerkingsverband. Het onder één dak brengen van partijen van verschillende organisaties met elk hun eigen taken en verantwoordelijkheid leidt niet vanzelf tot de beoogde samenwerking. Cruciaal in de samenwerking zijn de eigen verantwoordelijkheden van de betrokken partijen en het eerlijk en non-discriminatoir handelen (in overeenstemming met de eisen die de Spoorwegwet en de Europese richtlijnen stellen) van ProRail. Er is daarom onderzoek gedaan naar de wijze waarop deze vernieuwde samenwerking vormgegeven moest worden. In samenwerking met TNO is het zogenaamde *OCCR Samenwerkingsconcept* uitgewerkt.

Het samenwerkingsconcept gaat uit van de eigen verantwoordelijkheid van de betrokken partijen en kent drie pijlers:

- het onderkennen van een centraal aanspreekpunt per betrokken organisatie(onderdeel) – de *regisseur*;
- het overleg dat de regisseurs met elkaar voeren: het zogenaamde *Regieoverleg* met als voorzitter
- de nieuwe functionaris *Landelijk Coördinator Rail* (vanaf hier de LCR).



LCR: Landelijk Coördinator Rail - R: regisseur - A,B,C,D: landelijke operatie binnen muren OCCR - E: (landelijke) operatie buiten muren OCCR

- schematische weergave van het samenwerkingsconcept -

Deze pijlers worden in de hierna volgende paragrafen nader toegelicht. Zie paragraaf 4.1 voor het participeren in het operationeel samenwerkingsverband.

2.2.1 Regisseurs

In het OCCR hebben betrokken partijen elk hun *eigen wettelijke taken en verantwoordelijkheden* overeenkomstig de Spoorwegwet en de richtlijnen 91/440/EG en 2001/14/EG. De operationele aansturing van de betrokken partijen blijft onveranderd; zij worden aangestuurd door hun eigen lijnmanagement. Elk(e) betrokken organisatie(onderdeel) benoemt een eigen zogenaamde *regisseur*. Regisseurs zijn het *centrale aanspreekpunt* voor andere partijen en vertegenwoordigen de belangen van hun eigen organisatie(onderdeel) op het OCCR. Partijen zullen, afhankelijk van de taakbelasting, zelf vaststellen of de regisseur een rol of aparte functie is/wordt. Regisseurs hebben het mandaat vanuit hun eigen organisatie om beslissingen te nemen, eventueel na afstemming met de andere regisseurs.

De regisseur is in dienst van de eigen organisatie. De loonkosten van de regisseur worden dus ook gedragen door de eigen organisatie.

2.2.2 Regieoverleg

De samenwerking, informatie-uitwisseling en besluitvorming binnen het OCCR wordt bevorderd door het overleg dat tussen de regisseurs van de verschillende partijen plaatsvindt. Dit overleg kent verschillende vormen:

- het periodiek overleg (bij begin en einde van de dienst, bedoeld voor informatiedeling, organisatiebewustzijn en evaluatie in een streven naar continue ontwikkeling en professionalisering);
- of een gebeurtenisgedreven overleg (bij verwachte en onverwachte verstoringen).

Het staat regisseurs vrij om zaken – buiten het *Regieoverleg* om - onderling te bespreken en/of te regelen. Hierbij dienen vanzelfsprekend de regels inzake de scheiding van beheer en verkeer te worden gerespecteerd.

2.2.3 Landelijk Coördinator Rail

Het *Regieoverleg* wordt voorgezeten door een *onafhankelijk voorzitter*, de Landelijk Coördinator Rail (LCR). Naast het voorzitterschap zijn taken onderkend die naar verwachting de samenwerking zullen versterken. De taken zijn:

- het *faciliteren van de samenwerking* op het OCCR;
- het *ondersteunen van de doorontwikkeling* van het OCCR en het samenwerkingsconcept;

- het bieden van een *centraal aanspreekpunt* voor het Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement (RBI), het Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement (LBI) en externe partijen;
- het *anticiperen* op gebeurtenissen in het kader van de risicobeheersing.

Gelet op de neutrale rol van de voorzitter van het *Regieoverleg* is de functie ondergebracht bij ProRail Verkeersleiding.

De LCR geeft uitvoering aan bovengenoemde taken en stimuleert en faciliteert de totstandkoming van het ideaalbeeld voor optimale samenwerking. Hij treedt op als een verbindend leider. De aanwezigheid van een LCR ontslaat de individuele regisseurs niet van het nemen van eigen verantwoordelijkheid en ontslaat de verantwoordelijke lijnmanagers niet van hun plicht de gewenste taakvolwassenheid van haar eigen regisseurs na te streven. Er blijft ruimte voor reflectie en periodieke heroverweging. Het nut en de noodzaak van de LCR zal daarom jaarlijks worden heroverwogen of zoveel eerder als noodzakelijk blijkt.

Als voorzitter van het *Regieoverleg* heeft de LCR initieel het volgende mandaat:

- de bevoegdheid om het *Regieoverleg* te initiëren;
- de bevoegdheid om bij verschillen van inzicht tussen regisseurs het mandaat te duiden en indien nodig de eindbeslissing te nemen (de zogenaamde scheidsrechterrol);
- de bevoegdheid om te escaleren naar het LBI met de voorzitter LBI als aanspreekpunt.

Beslissingen worden onderbouwd en er is altijd de mogelijkheid tot evaluatie achteraf. Ontwikkelenderwijs zal worden bepaald welke aanvullende bevoegdheden kunnen bijdragen aan een effectievere en/of efficiëntere besluitvorming in het *Regieoverleg*. Voorstellen voor wijziging van het mandaat worden ter besluitvorming voorgelegd aan de verantwoordelijke lijnmanagers. Bij overeenstemming zal het mandaat van de LCR desgewenst worden gewijzigd.

De aan de inzet van de LCR verbonden kosten vloeien direct voort uit de exploitatie van de treindienst en komen alle spoorpartijen ten goede. De loonkosten van de LCR (in 2011 vijf FTE) zullen daarom worden doorbelast in de gebruiksvergoeding voor het minimum toegangspakket.

2.3 Positionering

Het OCCR wordt gepositioneerd als een plek waar dé spoorexperts van Nederland samenwerken om 24 uur per dag, zeven dagen per week non-stop te werken aan de prestaties van de spoorsector. Een plek waar partijen samenwerken om schijnbaar 'onoplosbare' problemen in de treindienst op een slimme wijze op te lossen en/of zelfs voor te zijn. Het OCCR krijgt daarom een eigen identiteit – een zogenaamde *brand* – met een eigen logo en een eigen huisstijl waarin de sectorbrede samenwerking centraal staat.

2.3.1 Naamgeving

OCCR – het Operationeel Controle Centrum Rail – is en blijft de naam voor zowel de control room als het operationeel samenwerkingsverband. Tot eind 2009 werd OCCR gebruikt als werknaam. De naam raakte in de loop der tijd zo ingeburgerd in de sector, dat uiteindelijk is besloten deze te handhaven. Belangrijk minpunt van de naam is dat het een afkorting is. Insiders weten inmiddels waar het voor staat, maar buitenstaanders weten dat niet. Daarom wordt in veel uitingen, naast het logo (zie de hierna volgende paragraaf) een zogenaamde *descriptor* gebruikt. In 2010 is de descriptor *Rail Control*, zodat in één keer duidelijk is waar het OCCR voor staat. Afhankelijk van de ontwikkeling van het OCCR en de bekendheid van het begrip OCCR zal in de loop van de tijd de descriptor wellicht worden aangepast of zelfs komen te vervallen.

2.3.2 Beeldmerk

Het beeldmerk is een oneindigheidsymbool dat de continuïteit van de treindienst symboliseert. De gekleurde banen in het symbool staan voor de samenwerkende partijen die in het OCCR gebundeld zijn: non-stop betrokken en alert. Waar het symbool kruist is een 'lichtflits' te zien. Deze visualiseert het moment waarop de oplossing voor een specifiek probleem gevonden is. Het oneindigheidsymbool en het woord OCCR vormen samen het logo van het OCCR.

2.3.3 *Kleur van de huisstijl*

Groen is de meest bepalende kleur in de OCCR huisstijl. Deze kleur groen heeft een verbindende uitstraling en past helemaal in het tijdbeeld van nu. Voor kleurvlakken is een 'levend groen' ontwikkeld dat de dynamiek van OCCR benadrukt. Groen onderstreept ook het onafhankelijke karakter van het OCCR.

3 Control Room

3.1 Toegang tot de operationele werkvloer

De OCCR control room is toegankelijk voor beheerder(s) van de hoofdspoorweginfrastructuur en alle spoorwegondernemingen. Voor het gebruik van de OCCR control room wordt onderscheid gemaakt tussen permanente toegang en incidentele toegang of anders gezegd toegang voor vaste bewoners of gastgebruik.

3.1.1 Permanente toegang - Huurdersvereniging OCCR

Beheerder(s) van de hoofdspoorweginfrastructuur en spoorwegondernemingen die er voor kiezen één of meer vaste werkplekken te bezetten in de OCCR control room dienen lid te worden van de *Huurdersvereniging OCCR*.

Doel en juridische vorm

De initiatiefnemers ProRail en NS hebben overeenstemming bereikt over- en besloten tot de oprichting van een huurdersvereniging. De vereniging waarborgt de *facilitaire randvoorwaarden* voor de in één fysieke ruimte samenwerkende partijen uit de spoorsector om zo te komen tot de best mogelijke vervoersprestatie.

Reikwijdte

De reikwijdte van de huurdersvereniging is als volgt bepaald: de vereniging heeft zeggenschap over de huur van de OCCR operationele ruimten (de control room), de huur van OCCR perifere ruimten (LBI ruimte, persruimte, keuken, recreatieruimte, technische ruimte, management- en stafkaamers et cetera), de generieke faciliteiten (gas, licht, water, receptie, beveiliging, schoonmaak, et cetera) en de generieke middelen (tafels, stoelen, stoffering, generieke hardware, et cetera). Met andere woorden: het gebruik van het pand en het gebruik- en verbruik van generieke faciliteiten. De vereniging heeft geen zeggenschap over de operationele samenwerking.

Leden

Beheerder(s) en spoorwegondernemingen kunnen lid worden van de huurdersvereniging. De vereniging kent een aantal lidmaatschapscategorieën. Binnen een categorie treedt één lid per rechtspersoon toe tot de vereniging. De leden van een bepaalde categorie benoemen een namens hen handelend bestuurslid. Het bestuur bestaat daarmee uit tenminste twee natuurlijke- en/of rechtspersonen.

De categorieën zijn:

Voor wat betreft de beheerder(s) van de hoofdspoorweginfrastructuur (lidmaatschapscategorie A):

- a. een lid is houder van een concessie als bedoeld in artikel 16 van de Spoorwegwet – lees ProRail - of

Voor wat betreft de spoorwegondernemingen (lidmaatschapscategorie B tot en met E):

- b. een lid is houder of uitvoerder van een concessie als bedoeld in artikel 67 lid 2 van de Wet personenvervoer 2000 – lees NS Reizigers (aangewezen door de NV NS) - of;
- c. een lid is houder van een concessie als bedoeld in artikel 20 lid 3 van de Wet personenvervoer 2000 - lees HiSpeed en NS Internationaal - of;
- d. een lid is houder van een concessie als bedoeld in artikel 64 van de Wet personenvervoer 2000 - lees de regionale vervoerders - of;
- e. een lid is een andere spoorwegonderneming niet zijnde houder van concessies als bedoeld in de Wet personenvervoer 2000 die beschikt over een bedrijfsvergunning als bedoeld in artikel 28 van de Spoorwegwet – lees de goederenvervoerders en de aannemers.

Voor de leden van de vereniging wordt verwezen naar bijlage B.

Toetreding tot de vereniging

Alle spoorwegondernemingen worden / zijn direct na de oprichting van de huurdersvereniging door het verenigingsbestuur gevraagd lid te worden van de vereniging en een werkplek te bezetten in het OCCR.

Spoorwegondernemingen die op een later moment lid willen worden van de huurdersvereniging, kunnen zich wenden tot de voorzitter van het verenigingsbestuur. Tot de oprichting van de huurdersvereniging kunnen potentiële leden een e-mail richten aan info@occr.nl onder vermelding van naam, functie, organisatie en contactgegevens.

Contactgegevens bestuursvoorzitter *Huurdersvereniging OCCR*:

- Voorzitter [nog te bepalen]
- E-mail [om misbruik te voorkomen zijn in dit exemplaar de contactgegevens verwijderd]
- Telefoon [om misbruik te voorkomen zijn in dit exemplaar de contactgegevens verwijderd]

Stemverhouding

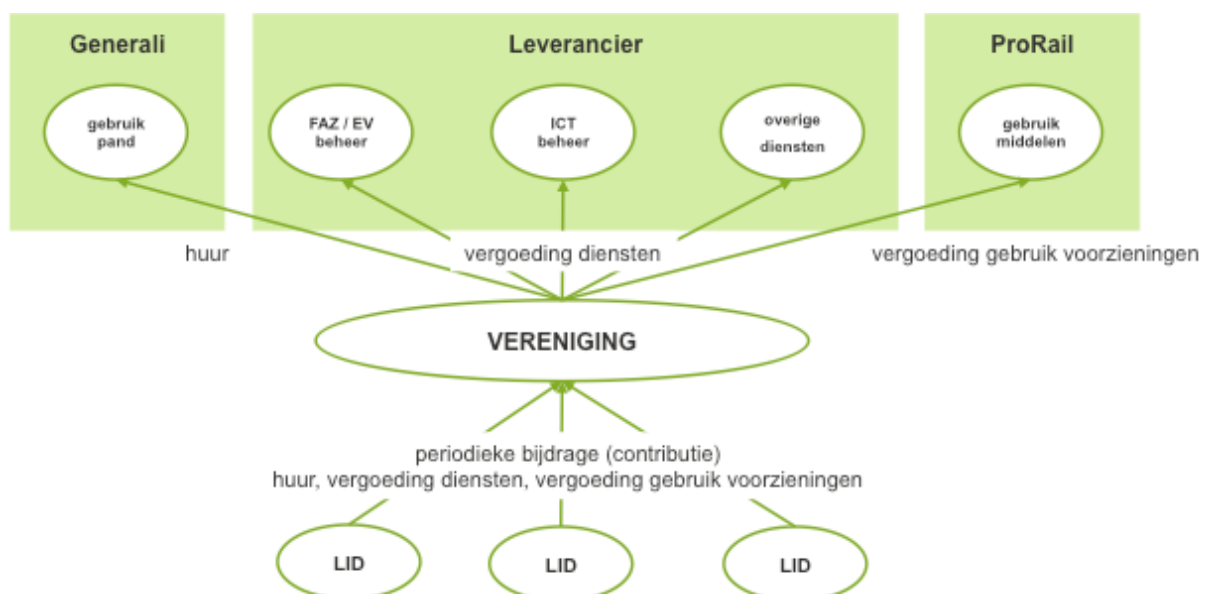
Van het totaal aantal stemmen is 50% belegd bij leden A - de beheerder(s) - en 50% belegd bij de overige leden B t/m E – de vervoerders. De verdeling van het percentage van de vervoerders (50%) wordt bepaald door het aantal treinkilometers in Nederland. De verdeling van het percentage van de beheerder(s) (50%) moet nog worden bepaald; gedacht wordt aan een verdeling op basis van het aantal trajectkilometers.

Besluitvorming vindt in eerste aanleg plaats op basis van een gekwalificeerde meerderheid (75% van de stemmen). Op basis van de opgedane ervaring zal worden bepaald welke dossiers zich lenen voor besluitvorming op basis van een normale meerderheid (51% van de stemmen).

Financieringsmodel

De vereniging huurt de OCCR-locatie. ProRail voorziet in het facilitair beheer, het beheer van de energievoorziening en het ICT beheer van de locatie en stelt de generieke middelen ter beschikking aan de vereniging; de vereniging heeft geen eigendom. De huur, de aan de voorzieningen verbonden kosten en de kosten voor het gebruik- en verbruik van de generieke middelen worden vergoed door de vereniging en in rekening gebracht bij de leden.

Bovenstaande kan als volgt grafisch worden weergegeven:



Zie hoofdstuk 7 voor de aan het lidmaatschap verbonden kosten.

Akte van oprichting

Het bovengenoemde en zaken als toetreding, uittreding en procedures voor de herverdeling van de ruimte zijn verwoord in de akte van oprichting. De akte kan na oprichting worden geraadpleegd op de OCCR website www.occr.nl in de rubriek *documenten*. Tot die tijd kan de conceptakte door potentiële leden worden opgevraagd door een e-mail te richten aan info@occr.nl onder vermelding van naam, functie, organisatie en contactgegevens.

3.1.2 Incidentele toegang - gastgebruik

Beheerders van de hoofdspoorweginfrastructuur en spoorwegondernemingen die er voor kiezen geen vaste werkplek te bezetten in de OCCR control room kunnen in geval van een calamiteit (of ter voorkoming daarvan) per direct toegang krijgen tot een werkplek in de OCCR control room. ProRail heeft hiertoe een aantal werkplekken in de control room gereserveerd.

De reguliere contactpersoon van een beheerder of spoorwegonderneming kan zich voor incidentele toegang richten tot de Landelijk Coördinator Rail. Hij/zij zal hem/haar toegang verschaffen tot de control room en een werkplek duiden die kan worden gebruikt. De toegang wordt verleend voor de duur van de calamiteit en/of de volledige afhandeling en evaluatie daarvan. De Landelijk Coördinator Rail markeert de start en het einde van de incidentele toegang.

Contactgegevens Landelijk Coördinator Rail:

- E-mail [om misbruik te voorkomen zijn in dit exemplaar de contactgegevens verwijderd]
- Telefoon [om misbruik te voorkomen zijn in dit exemplaar de contactgegevens verwijderd]

De beschikbaar gestelde werkplek is in ieder geval voorzien van toegang tot internet. Alle OCCR-faciliteiten staan de gast ter beschikking. Aan het incidenteel gebruik van de faciliteiten zijn per etmaal / per werkplek kosten verbonden. De aan het gebruik van de werkplek verbonden kosten zullen door de huurdersvereniging in rekening worden gebracht bij de gebruiker. De opbrengsten worden door de huurdersvereniging in minder gebracht op de kosten van ProRail die de gastwerkplekken reserveert en daarom ook betaald. De kosten voor dergelijke werkplekken worden niet in de gebruiksvergoeding doorbelast omdat zij niet rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Hierdoor hoeven spoorwegondernemingen alleen voor het daadwerkelijk gebruik te betalen. Zie paragraaf 7.2.3 voor de aan het incidenteel gebruik verbonden kosten.

3.2 Toegang tot de periferie

Leden van de *Huurdersvereniging OCCR* kunnen ook gebruik maken van de faciliteiten in de OCCR-periferie, zoals gebruik van management- en stafruimten, overlegkamers, flexplekken en de gemeenschappelijke recreatieruimten. Het gebruik van deze ruimten wordt gecoördineerd door de huurdersvereniging. Zie paragraaf 7.2.4 voor de kosten die zijn verbonden aan het gebruik van de management- en stafwerkplekken in het OCCR.

3.3 Toegang tot de technische ruimte

Leden van de *Huurdersvereniging OCCR* kunnen ook gebruik maken van de technische ruimte van het OCCR.

3.4 Toegang tot het parkeerterrein

Bij het OCCR is gelegenheid tot parkeren. Omdat van het merendeel van de bewoners wordt verondersteld dat zij met de trein komen, is het aantal parkeerplaatsen wel beperkt en met name bedoeld voor de late- of nachtdienst. Het OCCR heeft totaal 38 afgeschermd eigen parkeerplaatsen op eigen terrein. In de nacht kan tevens gebruik worden gemaakt van de parkeerplaatsen van de andere huurders van het complex waarin het OCCR is gehuisvest. De kosten voor het gebruik van de parkeerplaatsen is verdisconteerd in de kosten voor OCCR werkplekken.

3.5 Bereikbaarheid van het OCCR

Het OCCR ligt in het centrum van Utrecht net buiten het afzetgebied van het stationsgebied van Utrecht. De loopafstand is daarom net iets groter dan gebruikelijk voor spoorse locaties. De loopafstand vanuit het hart van het Centraal Station bedraagt ongeveer 15 minuten. Bewoners kunnen gebruik maken van OCCR fietsen om te pendelen tussen het station en het OCCR. De locatie is ook met de bus en met de sneltram bereikbaar alleen kost reizen op deze manier meer tijd dan lopen of fietsen.

4 Samenwerkingsverband

4.1 Toegang tot het Regieoverleg

Het samenwerkingsverband is – net als de OCCR control room - toegankelijk voor de beheerder(s) van de hoofdspoorweginfrastructuur en alle spoorwegondernemingen. Voor spoorpartijen die niet voor een vaste werkplek in het OCCR kiezen is fysieke deelname aan het *Regieoverleg* niet voor de hand liggend. Omdat deelname aan de samenwerking voor spoorwegondernemingen een verplicht onderdeel van de toegangsovereenkomst is, zijn aanvullende voorzieningen getroffen om – bijvoorbeeld op afstand – toch toegang te krijgen tot het overleg.

Voor het gebruik van deze aanvullende voorzieningen kan contact worden gezocht met de Landelijk Coördinator Rail:

- E-mail [om misbruik te voorkomen zijn in dit exemplaar de contactgegevens verwijderd]
- Telefoon [om misbruik te voorkomen zijn in dit exemplaar de contactgegevens verwijderd]

De LCR kan in alle gevallen en naar eigen inzicht in overleg treden en/of contact zoeken met partijen die niet aanwezig of vertegenwoordigd zijn in het OCCR. Hij zal daarbij gebruik maken van de door de partij geprefereerde communicatiewijze. Hij/zij bevordert deelname van spoorwegondernemingen aan overleggen met betrekking tot calamiteiten waarbij zij betrokken zijn.

De verschillende manieren om toegang te krijgen tot het *Regieoverleg* worden in de volgende paragrafen beschreven.

4.1.1 Permanente fysieke aanwezigheid

Voor partijen die er voor hebben gekozen een fysieke werkplek te bezetten in het OCCR is deelname aan het *Regieoverleg* verplicht. Het *Regieoverleg* vindt plaats bij einde en aanvang dienst en bij calamiteiten naar behoefte. De voorzitter van het *Regieoverleg* – de LCR – roept het overleg bijeen en zet indien nodig of gewenst de lijnen open voor partijen die op afstand aan het overleg deelnemen (zie paragrafen 4.1.3 en 4.1.4).

4.1.2 Incidentele fysieke aanwezigheid

Een regisseur van een spoorpartij die ervoor kiest geen vaste werkplek te bezetten in de OCCR-locatie kan op zijn/haar initiatief wel (fysiek) deelnemen aan het *Regieoverleg*. Hij/zij kan zich hiervoor richten tot de Landelijk Coördinator Rail die hem / haar toegang zal verschaffen tot het pand en tot het *Regieoverleg*. Voor een partij die op enig moment incidenteel gebruik maakt van een werkplek in het OCCR (zie paragraaf 3.1.2) is deelname aan het *Regieoverleg* – net als voor de vaste bewoners – verplicht.

4.1.3 Video conferencing

Een regisseur van een spoorpartij die er voor kiest geen vaste werkplek te bezetten in de OCCR-locatie, maar wel wil participeren in het samenwerkingsverband kan door middel van video conferencing oplossingen toegang krijgen tot het overleg. Video conferencing biedt een redelijk alternatief voor de fysieke aanwezigheid in het *Regieoverleg*, omdat een groot deel van de *non-verbale cues* wordt overgebracht. Een nadeel is wel dat het bij video conferencing moeilijk is om oogcontact te krijgen en vast te houden. Hierdoor is het lastig is in te schatten of de ander je begrijpt. Fysieke aanwezigheid in het overleg blijft daarom de voorkeur houden boven video conferencing.

Het investeringsniveau van de gewenste video oplossing kan door een spoorpartij zelf worden beïnvloed. Afhankelijk van de beschikbare financiële middelen en de verwachting van het gebruik van de voorziening kan worden gekozen voor het gebruik van een eenvoudige webcam, maar kan ook worden gekozen voor een meer geavanceerde oplossing.

De verbinding met het OCCR wordt opgezet via een derde partij die de virtuele vergaderruimte beschikbaar stelt. Van deze partij kan, indien gewenst, ook apparatuur voor eigen rekening worden gehuurd en/of gekocht. Zie paragraaf 7.2.6 voor meer details van de aan deze dienst verbonden kosten.

Voor partijen die kiezen voor video conferencing is deelnemen aan het regieoverleg niet verplicht. De spoorpartij kan er voor kiezen om altijd deel te nemen aan het overleg maar kan er ook voor kiezen om incidenteel, op eigen initiatief of

op initiatief van de Landelijk Coördinator Rail deel te nemen. Voor de accountgegevens voor toegang tot de video conferencing set van het *Regieoverleg* kan contact worden gezocht met de Landelijk Coördinator Rail.

4.1.4 *Audio conferencing*

Als video conferencing geen optie is voor een spoorpartij – bijvoorbeeld om dat de persoon die de rol van regisseur vervult ambulant is - is er de mogelijkheid van deelname via audio conferencing. Hierbij moet worden opgepast dat te vaak uit gemak voor deze oplossing wordt gekozen omdat de afwezigheid van visuele cues bij audio communicatie tot miscommunicatie kan leiden. Video conferencing blijft dan ook de voorkeur houden boven audio conferencing.

Voor partijen die kiezen voor audio conferencing is deelname aan het overleg niet verplicht. De spoorpartij kan er voor kiezen om altijd deel te nemen aan het overleg maar kan er ook voor kiezen om incidenteel, op eigen initiatief of op initiatief van de Landelijk Coördinator Rail deel te nemen. Voor de inbelgegevens voor toegang tot de audio conferencing oplossing van het *Regieoverleg* kan contact worden gezocht met de Landelijk Coördinator Rail.

4.1.5 *Meegeven boodschap*

Als laatste mogelijkheid kan een regisseur van een spoorpartij - bij voorkeur via mail maar ook via de telefoon - contact zoeken met de Landelijk Coördinator Rail en hem/haar vragen een bepaalde boodschap mee te nemen in het overleg. Deze boodschap wordt altijd opgenomen in het verslag van het *Regieoverleg* (zie paragraaf 4.1.6).

4.1.6 *Verslaglegging*

Zoals uit de voorgaande paragrafen kan worden afgeleid, is het *Regieoverleg* voor regisseurs van alle spoorpartijen op elk moment toegankelijk. Omdat niet alle partijen bij elk overleg aan zullen sluiten, wordt van het *Regieoverleg* een verslag gemaakt en kort na het overleg beschikbaar gesteld aan de sector. Naar verwachting zal hiervoor gebruik worden gemaakt van het op termijn in gebruik te nemen OCCR Extraweb (zie hoofdstuk 5). Tot die tijd wordt het verslag via de e-mail verspreid. De verslagen van het *Regieoverleg* worden door de LCR gedurende 5 jaren bewaard.

4.2 **Deelname van vervoerders**

4.2.1 *Reizigersvervoerders*

Reizigersvervoerder NS heeft – als mede initiatiefnemer van het OCCR – gekozen voor vaste werkplekken op het OCCR. Met de overige reizigersvervoerders is een aantal varianten besproken om aan te sluiten op (de ontwikkeling van) het OCCR, te weten:

- door het plaatsen van een eigen medewerker op het OCCR;
- het zich (gezamenlijk) laten vertegenwoordigen door een eigen (derde) partij op het OCCR;
- het zich gezamenlijk laten vertegenwoordigen door een medewerker van ProRail op het OCCR.

Na diverse gesprekken hebben Arriva, Connexxion, HiSpeed, Syntus en Veolia aangegeven geen eigen medewerker in de OCCR-locatie te plaatsen en zich ook niet te laten vertegenwoordigen. Uiteindelijk heeft dit geleid tot de introductie van video conferencing om deze vervoerders in staat te stellen aansluiting krijgen bij het *Regieoverleg*. Diverse vervoerders hebben hiervoor inmiddels hun belangstelling getoond (zie bijlage B).

4.2.2 *Goederenvervoerders*

Al geruime tijd wordt onderzocht wat de beste manier is om de goederenvervoerders te vertegenwoordigen in het OCCR samenwerkingsverband. Goederenvervoerder DB Schenker (destijds Railion en mede-initiatiefnemer van het OCCR) heeft in een vroeg stadium aangegeven geen plaats te nemen in het OCCR, maar onderzoekt bij het uitkomen van dit document de mogelijkheden om alsnog aan te sluiten op het OCCR. De overige goederenvervoerders hebben tot nu toe geen interesse voor een vaste werkplek in het OCCR. Er is ook geen gehoor gevonden voor het zich gezamenlijk laten vertegenwoordigen door een (derde) partij. Het duiden van een centraal 'loket' bij ProRail voor de goederenvervoerders in het OCCR lijkt wel in goede aarde te vallen maar moet nog verder worden uitgewerkt.

4.3 Nabijheid van vervoerders

Cruciaal voor het succes van het OCCR is het gegeven dat te allen tijde geborgd wordt dat voldaan wordt aan eisen van transparantie en non-discriminatie voor wat betreft de taakuitoefening van de beheerder binnen het OCCR. Het fysiek in een ruimte plaatsen van vervoerders en beheerder(s) noopt de beheerder er dan ook toe om er voor te zorgen dat vervoerders die niet in deze ruimte aanwezig zijn hiervan geen nadeel ondervinden en dat de eerlijke en non-discriminatoire behandeling gewaarborgd blijft.

In algemene zin kan worden gesteld dat het primaire proces van een partij binnen- of buiten het OCCR niet anders verloopt. Wat wel verandert, is de snelheid waarmee het primaire proces kan worden doorlopen. Daar waar het primaire proces afstemming vraagt tussen partijen die er voor hebben gekozen fysiek plaats te nemen in het OCCR, kan de communicatie zeer snel en slagvaardig plaatsvinden (zie paragraaf 1.2.3). Dit is de essentie van het OCCR. De contactmomenten tussen vervoerder en beheerder blijven dezelfde, alleen de effectiviteit ervan is vele malen groter.

4.4 Doorontwikkelen

De start van de vernieuwde samenwerking op 1 februari 2010 en het betrekken van de nieuwe OCCR-locatie in oktober zijn het resultaat van een lang ontwikkeltraject maar zeker ook een startpunt voor een verdere verbetering van de samenwerking en daarmee een verdere verbetering van de spoorprestatie.

4.4.1 Afstemming met andere control rooms

Gedurende het ontwikkeltraject heeft op verschillende manieren en op verschillende momenten afstemming plaatsgevonden met (buitenlandse) spoorse- en niet spoorse partijen over zowel de inrichting van een control room als over het beoogde samenwerkingsverband. Ook in de toekomst zal de dialoog worden gezocht met andere Europese spoorse control rooms en zal kennis- en ervaring worden uitgewisseld. Het accent zal daarbij liggen bij de effectiviteit van de samenwerking van partijen en wellicht in de toekomst ook op de samenwerking van de verschillende landen.

4.4.2 Evaluatie en doorontwikkeling samenwerkingsverband

Zoals in paragraaf 1.3 al kort is beschreven vindt de ontwikkeling van het OCCR ontwikkelenderwijs plaats. Het OCCR zal zich ook de komende jaren nog sterk ontwikkelen. Nieuwe partijen zullen toetreden, de werkplekverdering in de OCCR control room zal wijzigen en de processen zullen steeds verder worden geharmoniseerd. Ook zal de rol van de ICT steeds belangrijker worden. Evalueren en documenteren van het geleerde is in een dergelijk ontwikkelproces cruciaal.

In dit verband is een belangrijke taak weggelegd voor de LCR maar ook voor het verantwoordelijk lijnmanagement (zie tevens paragraaf 4.5.2). De verantwoordelijk lijnmanagers bewaken elk hun eigen prestatieindicatoren in het licht van het OCCR. Bovendien zal de komende tijd worden gezocht naar één of meer eenduidige prestatieindicatoren waarmee het functioneren van het samenwerkingsverband expliciet kan worden gemaakt.

4.4.3 Evaluatie Landelijk Coördinator Rail

Binnen het OCCR is de Landelijk Coördinator Rail een nieuwe functie. Ook deze functie zal zich, net als het OCCR, in de loop van de tijd ontwikkelen. Bovendien zal de taakvolwassenheid van de regisseurs steeds verder toenemen. De functie en het functioneren van de LCR worden tenminste jaarlijks geëvalueerd en daar waar nodig bijgesteld.

4.5 Governance

4.5.1 Directeurenoverleg OCCR

Doorontwikkeling van het OCCR vraagt om aansturing, afstemming en besluitvorming van verschillende organisatie(onderdelen). Omdat het bestuur van de *Huurdersvereniging OCCR* geen zeggenschap heeft over het samenwerkingsverband is een operationele tegenhanger ingericht om richting te geven aan de doorontwikkeling van het OCCR: het *Directeurenoverleg OCCR* (D-OCCR).

Het D-OCCR komt naar behoefte bij elkaar. De taken van het D-OCCR zijn als volgt omschreven:

- draagt zorg voor een effectieve samenwerking en maakt daarover afspraken;
- monitort deze afspraken en de gerealiseerde prestaties en effecten;
- draagt actief bij aan de doorontwikkeling OCCR;
- richt zich op oplossingen bij operationele escalatie over samenwerking en doorontwikkeling.

Dit overleg is toegankelijk voor de operationeel directeurs van beheerder(s) en alle spoorwegondernemingen. Ook hier geldt, naar analogie van het *Regieoverleg*, dat het overleg fysiek, via video conferencing of via audio conferencing kan worden bijgewoond. Deelname aan het overleg is niet verplicht.

Om deel te nemen aan het overleg kunt u zich richten tot Hans Burghard, directeur ProRail Verkeersleiding, voorzitter van het D-OCCR:

- E-mail [om misbruik te voorkomen zijn in dit exemplaar de contactgegevens verwijderd]
- Telefoon [om misbruik te voorkomen zijn in dit exemplaar de contactgegevens verwijderd]

Omdat niet alle partijen bij elk overleg aan zullen sluiten wordt van het overleg een (beknopt) verslag en actielijst gemaakt en beschikbaar gesteld aan de sector. Naar verwachting zal hiervoor gebruik worden gemaakt van het op termijn in gebruik te nemen OCCR Extraweb (zie hoofdstuk 5). Tot die tijd is het verslag op aanvraag beschikbaar. De verslagen van het overleg worden door de voorzitter vijf jaren bewaard.

Zie bijlage B voor de deelnemers aan dit overleg.

4.5.2 Platform Operationeel Managers OCCR

De dagelijkse leiding van het OCCR is in handen van de operationeel managers van de bij het OCCR betrokken partijen. Zij handelen elk conform hun eigen taken en bevoegdheden. Afstemming vindt plaats in het zogenaamde Platform Operationeel Managers OCCR (afgekort POMO).

Het POMO komt vooralsnog wekelijks bij elkaar en heeft tot doel het faciliteren van het behalen van het maximaal rendement van het OCCR door het creëren van een platform voor:

- het monitoren van prestaties/resultaten, samenwerking, ontwikkeling, lerend vermogen en klanttevredenheid van het OCCR zelf en in relatie tot haar omgeving;
- het bespreken en in gang zetten van verbetervoorstellen ten behoeve van directies van OCCR partijen;
- het informeren over individuele ontwikkelingen binnen de verschillende kolommen.

Dit overleg is toegankelijk voor het operationeel management van beheerder(s) en alle spoorwegondernemingen. Ook hier geldt, naar analogie van het *Regieoverleg*, dat het overleg fysiek, via video conferencing of via audio conferencing kan worden bijgewoond. Deelname aan het overleg is niet verplicht.

Om deel te nemen aan het overleg kunt u zich richten tot Hans Smits, manager Incidentenregie ProRail Verkeersleiding, voorzitter van het POMO:

- E-mail [om misbruik te voorkomen zijn in dit exemplaar de contactgegevens verwijderd]
- Telefoon [om misbruik te voorkomen zijn in dit exemplaar de contactgegevens verwijderd]

Omdat niet alle partijen bij elk overleg aan zullen sluiten wordt van het overleg een (beknopt) verslag en actielijst gemaakt en beschikbaar gesteld aan de sector. Naar verwachting zal hiervoor gebruik worden gemaakt van het op termijn in gebruik te nemen OCCR Extraweb (zie hoofdstuk 5). Tot die tijd is het verslag op aanvraag beschikbaar. De verslagen van het overleg worden door de voorzitter vijf jaren bewaard.

Zie bijlage B voor de deelnemers aan dit overleg.

5 Informatiebeveiliging

5.1 Toegang wederzijdse netwerken

Partijen in het OCCR krijgen toegang tot het OCCR-netwerk. Het OCCR-netwerk geeft toegang tot gemeenschappelijke faciliteiten zoals bijvoorbeeld de printers in het OCCR en op termijn een OCCR voorziening om informatie te delen. Via het OCCR-netwerk wordt de toegang tot de netwerken van de vaste bewoners van het OCCR geregeld. Partijen krijgen geen toegang tot de wederzijdse netwerken.

Spoorpartijen die geen vaste werkplek in het OCCR hebben krijgen op het moment dat de voorziening voor het delen van informatie in het OCCR operationeel is de mogelijkheid om op basis van een gebruikersnaam en wachtwoord de daar gedeelde informatie te raadplegen.

5.2 Toegang wederzijdse informatiesystemen

Het hebben van een fysieke werkplek in het OCCR is niet van invloed op de toegang tot informatiesystemen. De toegang is veelal geregeld door een partij of individu te autoriseren voor het gebruik van een specifiek informatiesysteem. Toegang tot de control room geeft dus geen privileges voor het gebruik van informatiesystemen.

Zie tevens bijlage C voor de door ProRail Verkeersleiding gebruikte systemen in de control room.

5.3 Omgang vertrouwelijke informatie

5.3.1 *Bedrijfsvertrouwelijke informatie*

Bedrijfsvertrouwelijke informatie wordt door alle partijen geweerd op het OCCR. Alleen indien strikt noodzakelijk en na afstemming met de relevante spoorwegondernemingen is bedrijfsvertrouwelijke informatie slechts voor de beheerder beschikbaar. Hierbij wordt de aannahme gehanteerd dat bedrijfsinformatie als vertrouwelijk wordt aangemerkt indien de spoorwegonderneming dit heeft aangegeven.

5.3.2 *Informatie-uitwisselingsprotocol*

Alle bewoners van het OCCR ontvangen een document waarin is beschreven wat wel- en wat niet is toegestaan bij het uitwisselen van informatie op de werkvloer.

5.3.3 *Voorkomen meekijken*

Doordat partijen werkzaam zijn in dezelfde ruimte bestaat de kans op meekijken en/of het oneigenlijk gebruik van informatiesystemen (bijvoorbeeld door achter een onbeheerd beeldscherm plaats te nemen). Om dit te voorkomen zijn de volgende maatregelen getroffen:

- werkplekken worden zo verdeeld dat vanaf de eigen werkplek niet kan worden meegekeken op een beeldscherm van een concurrent en/of de beheerder(s);
- geprint materiaal kan desgewenst alleen van de printer worden gehaald door degene die de printopdracht heeft gegeven;
- op de zaal zijn op verschillende plekken papiervermietigers geplaatst;
- er wordt voor alle medewerkers gewezen op: het voorkomen van het ongewenst meekijken, het 'locken' van de schermen bij het (tijdelijk) verlaten van de werkplek en het vernietigen van gevoelige informatie.

5.3.4 *Aparte ruimte*

In de control room is een aparte ruimte beschikbaar voor het voeren van een vertrouwelijk gesprek.

6 Huisstijl

6.1 Gebruik huisstijl

6.1.1 Gebruik term OCCR

OCCR – Operationeel Controle Centrum Rail – is een beschermde handelsnaam. De term OCCR mag alleen worden gebruikt daar waar hij refereert aan de control room en/of het samenwerkingsverband. De term OCCR mag niet worden gebruikt als onderdeel van de naam van een team, organisatieonderdeel of andersoortig samenwerkingsverband.

6.1.2 Gebruik presentatiemateriaal

Het OCCR presentatiemateriaal – bijvoorbeeld briefpapier of het Power Point sjabloon – mag alleen worden gebruikt voor uitingen die het OCCR betreffen.

6.1.3 Gebruik bij identificatie

Het OCCR logo en/of verwijzingen naar het OCCR op zaken als visitekaartjes en bijvoorbeeld de handtekening onder de e-mail mag alleen worden gebruikt voor medewerkers die functioneel verbonden zijn aan het werken op het OCCR en onder de uitdrukkelijke vermelding van hun eigen organisatieonderdeel.

6.2 Toepassing huisstijl

Het gebruik van de OCCR huisstijl is aan strikte regels gebonden. Voor een goed gebruik van de huisstijl wordt verwezen naar het OCCR *brand book*. Het *brand book - OCCR Richtlijnen d.d. november 2009 versie 1.0*. Voor extern gebruik van de huisstijl moet vooraf toestemming worden gevraagd bij de directeur corporate communicatie van ProRail.

NB: Uitingen in de OCCR huisstijl worden geacht uitingen te zijn namens de gezamenlijke OCCR partijen en dus ook te zijn afgestemd met deze partijen.

6.3 OCCR website

Oktober 2010 is de OCCR-website in gebruik genomen. In eerste aanleg is een sobere site ingericht met alleen basisinformatie over het OCCR, een beeldbank en contactgegevens. Deze *Wegwijzer OCCR* is ook op de website gepubliceerd. Na oprichting van de huurdersvereniging zal ook de akte van oprichting worden toegevoegd.

De OCCR-website heeft als URL www.occr.nl. Deze domeinnaam is vastgelegd door ProRail.

De domeinnaam zal vooralsnog niet worden gebruikt voor e-mailverkeer anders dan het e-mail adres info@occr.nl. Alle betrokken partijen blijven in hun e-mail communicatie duidelijk herkenbaar als werkzaam voor één van de deelnemende partijen.

7 Service catalogus Huurdersvereniging OCCR

7.1 Voorzieningen en kosten

Voor de exploitatie van het OCCR zijn een aantal kostensoorten te onderscheiden, te weten: kosten van de huur, de kosten voor het inbouwpakket, de kosten van de inrichting en de kosten voor het beheer en het onderhoud. De verschillende kostensoorten worden in de hierna volgende paragrafen beschreven. Alle in dit hoofdstuk genoemde kosten zijn exclusief BTW.

7.1.1 Huur

Hoofdlocatie

De OCCR hoofdlocatie in Utrecht wordt door de *Huurdersvereniging OCCR* gehuurd van Generali Real Estate Investments B.V. (vanaf hier Generali). Het gehuurde omvat ca 4.200 m² VVO verdeeld over drie verdiepingen en 38 parkeerplaatsen op eigen terrein. Het huurcontract is aangegaan voor de duur van 15 jaren met de optie om tweemaal met een periode van 5 jaren te verlengen. Het gebouw wordt gedeeld met andere spoorse partijen.

De huur bedraagt op 1 januari 2010 195,00 Euro per vierkante meter per jaar en worden jaarlijks geïndexeerd. Voor meer details wordt verwezen naar het huurcontract OCCR. De met de huur gemoeide kosten – ca 850.000 Euro per jaar - zullen door de huurdersvereniging worden doorbelast aan haar leden.

Uitwijklocatie

De OCCR uitwijklocatie wordt vooralsnog ondergebracht in het hoofdkantoor van ProRail in Utrecht. Dit pand wordt gehuurd van NS Poort. Het gehuurde omvat ca 350 m² VVO. Deze ruimte wordt daar waar mogelijk vanuit het oogpunt van efficiency hergebruikt door ProRail medewerkers.

De huur bedraagt op 1 januari 2010 185 Euro per vierkante meter per jaar en inclusief voorschot op de servicekosten. De kosten worden jaarlijks geïndexeerd. De met de huur gemoeide kosten van de management-, staf-, overleg- en recreatieruimten zullen – als gevolg van het hergebruik van de faciliteit - door ProRail worden gedragen. De met de huur gemoeide kosten van de ruimten met de 20 control room werkplekken – ca 250 m² / ca 46.000 Euro per jaar - zal worden doorbelast aan de huurdersvereniging. [NB: hier moet nog besluitvorming over plaatsvinden]

Als (langdurig) moet worden uitgeweken dan wordt de uitwijklocatie de hoofdlocatie en zullen alle kosten alsnog worden doorbelast aan de huurdersvereniging die op haar beurt de kosten zal doorbelasten aan de leden.

7.1.2 Inbouwpakket

Pandeigenaar Generali heeft het inbouwpakket van de OCCR hoofdlocatie gerealiseerd en voorgefinancierd. De kosten van het inbouwpakket – ongeveer 6,1 MIO - zijn begin 2011 door ProRail ineens terugbetaald aan Generali. De afschrijving van het investeringsdeel van deze kosten - waarde ongeveer 5,1 MIO - zal door ProRail als 'gebruik van middelen' zonder winsttoegmerk worden doorbelast aan de huurdersvereniging ten behoeve van een toekomstige vervingingsinvestering. De huurdersvereniging zal de kosten op haar beurt doorbelasten aan de leden van de vereniging. Omgerekend bedragen de kosten voor het inbouwpakket in dat geval ca 81 Euro per vierkante meter per jaar voor een totaal van ca 340.000 Euro per jaar.

ProRail heeft de verbouw van de uitwijklocatie gerealiseerd en gefinancierd. Omdat de aan de verbouw verbonden kosten beperkt zijn – er is gebruik gemaakt van een bestaande locatie - en omdat een groot deel van de locatie wordt hergebruikt door ProRail, worden deze kosten niet doorbelast aan de huurdersvereniging.

7.1.3 Inrichting – beschikbaar gestelde middelen

Generieke middelen

De inrichting van het OCCR (zowel de hoofdlocatie als de uitwijklocatie) wordt daar waar het generieke middelen betreft gefinancierd door ProRail. De middelen worden door ProRail ter beschikking gesteld aan de huurdersvereniging. De kosten zullen door ProRail als 'gebruik van middelen' zonder winsttoegmerk worden doorbelast aan de *Huurdersvereniging OCCR*. De ontvangen gelden worden door ProRail gereserveerd ten behoeve van latere

herinvesting in de beschikbaar gestelde middelen. De huurdersvereniging zal de kosten op haar beurt doorbelasten aan de leden van de vereniging.

De kosten per jaar voor een ter beschikking gesteld middel zijn gelijk aan de investeringskosten voor het middel eventueel vermeerderd met de installatie / montagekosten gedeeld door de afschrijftermijn in jaren. De totale afschrijvingskosten per jaar voor de OCCR hoofdlocatie bedragen naar schatting 0,6 MIO Euro per jaar. De totale afschrijvingskosten per jaar voor de OCCR uitwijklocatie bedragen naar schatting 175.000 Euro per jaar.

De projectkosten (incidentele exploitatiekosten) van het OCCR gemaakt in de jaren voorafgaande aan de ingebruikname van het OCCR in oktober 2010 zijn voor rekening van ProRail en zullen niet worden doorbelast.

Specifieke middelen

Partij specifieke middelen zijn middelen die op verzoek van één van de leden worden aangeschaft en/of slechts één van de leden ten goede komen. Dergelijke middelen worden aangeschaft door het lid zelf en voor rekening en risico van het lid aan de inrichting toegevoegd.

Aanschaf nieuwe middelen

Als de behoefte wordt geuit voor aanschaf of vervanging van één van de middelen wordt allereerst bepaald of het middel kan worden toegevoegd aan de inrichting en vervolgens of het een generiek of een specifiek middel betreft. Als over één van de twee aspecten geen overeenstemming kan worden bereikt dan wordt de behoefte voorgelegd aan het verenigingsbestuur van de huurdersvereniging.

7.1.4 Facilitair beheer

De *Huurdersvereniging OCCR* heeft het facilitair beheer en onderhoud van de OCCR-locaties uitbesteed aan ProRail FAZ. Gelet op de garantietermijnen en de vervolgwerkzaamheden aan het complex waarin het OCCR is gevestigd heeft zij op haar beurt het beheer en het onderhoud van de E- en W-installaties uitbesteden aan de project installateurs. De aan het beheer en onderhoud verbonden kosten zullen door de huurdersvereniging worden doorbelast aan de leden van de huurdersvereniging.

ProRail FAZ heeft het pakket leveringen en diensten vanuit de verhuurder voor zowel de hoofdlocatie als voor de uitwijklocatie ingekocht en zal deze zelf (laten) uitvoeren. Voor de beide locaties worden de hieruit voortvloeiende kosten in rekening gebracht bij de *Huurdersvereniging OCCR*. Voor de uitwijklocatie zullen de kosten naar verwachting – als gevolg van het hergebruik van de faciliteit door ProRail – voor een groot deel door ProRail worden gedragen.

Als (langdurig) moet worden uitgeweken dan wordt de uitwijklocatie de hoofdlocatie en zullen alle kosten alsnog worden doorbelast aan de huurdersvereniging die op haar beurt de kosten zal doorbelasten aan de leden.

De kosten voor facilitair beheer van de hoofdlocatie worden geraamd op ca 0,9 MIO per jaar. Dit is inclusief de kosten voor extra stroomverbruik en het beheer en onderhoud van de energie voorzieningen (zie paragraaf **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). De kosten voor facilitair beheer van de uitwijklocatie worden geschat op 0,1 MIO per jaar.

7.1.5 ICT Beheer

De *Huurdersvereniging OCCR* heeft het overkoepelend en generiek ICT beheer en onderhoud van de OCCR-locaties uitbesteedt aan ProRail ICT Services. De hieraan verbonden kosten – naar schatting 0,6 MIO per jaar voor de hoofdlocatie en 0,2 MIO per jaar voor de uitwijklocatie - zullen door de huurdersvereniging worden doorbelast aan de leden van de huurdersvereniging.

7.1.6 EV Beheer

De *Huurdersvereniging OCCR* zal naar verwachting op termijn het beheer van de energie voorzieningen van de OCCR-locatie uitbesteden aan ProRail Asset Management. Gelet op de garantietermijnen en de vervolgwerkzaamheden in het complex waarin het OCCR is gevestigd is dit vooralsnog belegd bij de project installateur. Het beheer en onderhoud is daarom vooralsnog geregeld onder de noemer facilitair beheer (zie paragraaf 7.1.4). De aan het beheer en onderhoud verbonden kosten zullen door de huurdersvereniging worden doorbelast aan de leden van de huurdersvereniging.

7.1.7 Overige kosten

De *Huurdersvereniging OCCR* heeft 0,1 MIO gereserveerd voor overige vormen van dienstverlening van derden en de aanschaf en/of het gebruik van communicatiemiddelen van algemeen nut.

7.2 Kostenverdeling

Begin 2011 zullen de verschillende verdeelsleutels voor de in de vorige paragraaf genoemde kostensoorten definitief worden vastgesteld door het bestuur van de huurdersvereniging. Bij de verdeling van de kosten wordt uitgegaan van een differentiatie naar soorten werkplekken en het omrekenen van alle kosten naar een prijs per werkplek. Het zogenaamde *kostenmodel* is voor leden en potentiële leden op aanvraag beschikbaar bij de penningmeester van de huurdersvereniging OCCR. Dit is mogelijk door een e-mail te richten aan info@occr.nl onder vermelding van naam, functie, organisatie en contactgegevens.

7.2.1 Kosten

Hoofdlocatie

De totale kosten van hoofdlocatie wordt geschat op 3,4 MIO per jaar inclusief de afschrijving van het inbouwpakket en de afschrijving van beschikbaar gestelde middelen. Daarnaast wordt als gevolg van het onderverhuren van een deel van de technische ruimte (zie paragraaf 7.2.5) rekening gehouden met 0,1 MIO aan opbrengsten. De baten zullen naar verwachting in 2012 hoger uitvallen.

In het kostenmodel wordt uitgegaan van een maximum aantal van 100 control room werkplekken en 55 management- en stafwerkplekken. Allereerst zijn de kosten berekend voor de management- en stafwerkplekken op basis van huur, inbouwpakket en beheerlasten. De resterende exploitatiekosten zijn vervolgens verdeeld over de 100 mogelijke control room werkplekken waarbij ProRail naast de kosten van de eigen werkplekken ook de kosten draagt voor zowel de niet bezette maar wel reeds ingerichte werkplekken, als de nog te creëren werkplekken. Zie bijlage A voor de werkplekverdeling.

Uitwijklocatie

De totale kosten van de OCCR uitwijklocatie wordt geschat op ongeveer 0,5 MIO per jaar inclusief de afschrijving van beschikbaar gestelde middelen. Deze kosten zijn relatief laag omdat een groot deel van de faciliteit door ProRail zal worden hergebruikt. In het kostenmodel wordt daarom uitgegaan van 20 control room werkplekken waarover de kosten moeten worden verdeeld. De management- en stafwerkplekken in de uitwijklocatie worden hergebruikt en zijn daarom kosten neutraal.

7.2.2 Kosten operationele werkplek

Er worden vier soorten standaard / generieke werkplekken in de control room onderscheiden en één soort voor de uitwijklocatie:

- Control room vrije werkplek in de hoofdlocatie;
- Control room werkplek met Inttel telefonie oplossing in de hoofdlocatie;
- Control room werkplek met VoIP (Voice Over IP) telefonie oplossing in de hoofdlocatie;
- Control room werkplek met Inttel telefonie oplossing in de uitwijklocatie.

Hoofdlocatie

Naar verwachting bedragen de totale exploitatiekosten voor het gebruik van een control room werkplek met een Inttel telefonie oplossing 24.000 Euro per jaar per vaste werkplek. Voor het gebruik van de door ProRail beschikbaar gestelde middelen op deze werkplek moet op 11.000 Euro per jaar worden gerekend. De totale kosten voor het gebruik van deze werkplek komt daarmee op 35.000 Euro per jaar.

De alternatieve werkplek met een VoIP telefonie oplossing kost naar schatting 19.000 Euro per jaar per vaste werkplek. Voor het gebruik van de door ProRail beschikbaar gestelde middelen op deze werkplek moet op 6.000 Euro per jaar worden gerekend. De totale kosten voor het gebruik van deze werkplek komt daarmee op 25.000 Euro per jaar.

Uitwijklocatie

Een werkplek Inttel telefonie in de uitwijklocatie kost naar verwachting 18.000 Euro per jaar per werkplek. Voor het gebruik van de door ProRail beschikbaar gestelde middelen op deze werkplek moet op 9.000 Euro per jaar worden gerekend. De totale kosten voor het gebruik van deze werkplek komt daarmee op 27.000 Euro per jaar.

7.2.3 Kosten incidentele toegang control room

Naar verwachting bedragen de totale kosten voor het incidenteel gebruik van een control room werkplek – normaal gesproken met een VoIP telefonie oplossing – ca 70 Euro per etmaal per werkplek exclusief administratiekosten.

7.2.4 Kosten management- en stafruimten

Naar verwachting bedragen de totale exploitatiekosten voor het gebruik van een staf werkplek 14.000 Euro per jaar per vaste werkplek. Voor het gebruik van de door ProRail beschikbaar gestelde middelen op deze werkplek moet op 5.000 Euro per jaar worden gerekend. De totale kosten voor het gebruik van deze werkplek komt daarmee op 19.000 Euro per jaar. Een management werkplek is met name als gevolg van het grotere oppervlakte van de kamer duurder dan de staf werkplek. De totale jaarlijkse kosten voor deze werkplek liggen 5.000 Euro per jaar hoger dan de stafwerkplek.

Voor management- en stafwerkplekken wordt het *mobiel-tenzij* principe gehanteerd voor de telefonie. Alleen indien strikt noodzakelijk wordt een werkplek voorzien van een VoIP telefoon oplossing.

7.2.5 Kosten technische ruimten

Leden van de huurdersvereniging kunnen desgevraagd gebruik maken van de technische ruimte van het OCCR. Het gebruik van de technische ruimte is gebonden aan strikte voorwaarden.

De kosten voor het gebruik van de ruimte wordt uitgedrukt in aantallen kasten (racks). De kleinste eenheid is één kast. Vooralnog wordt uitgegaan van een kostprijs per jaar van ongeveer 10.000 Euro per kast per jaar. Dit is met inbegrip van huur, gebruik van ProRail middelen en alle generieke beheer- en onderhoudskosten (facilitair, ICT en energie voorziening).

7.2.6 Kosten video conferencing

De kosten voor toegang tot de video conferencing vallen uiteen in een drietal kostensoorten. De kosten voor het communicatiemiddel (webcam, beeldscherm of combinatie), de kosten voor de client software en de hostingkosten (opbouwen van verbinding en communicatiekosten). Door ProRail is een contract gesloten met een service provider die voorziet in de hosting. De hostingkosten worden gedragen door ProRail om zo alle partijen in de gelegenheid te stellen aansluiting te zoeken op het *Regieoverleg*.

De kosten van de communicatiemiddelen kunnen zelf worden bepaald. Er kan worden gekozen voor een hoogwaardige video conferencing oplossing of een webcam van een tiental Euro's. Om aan te sluiten op het OCCR kan desgewenst en voor eigen rekening een beroep worden gedaan op de door ProRail gecontracteerde service provider die een oplossing kan bieden op basis van full operational lease. Voor meer informatie over het aansluiten op het OCCR kunt u een e-mail zenden aan info@occr.nl.

7.3 Gebruiksvergoeding

De in dit hoofdstuk genoemde kosten vloeien voort uit het gebruik van de OCCR-locatie en worden – met uitzondering van de kosten voor de generieke video conferencing voorzieningen – door de *Huurdersvereniging OCCR* doorbelast aan haar leden. Geen van de in dit hoofdstuk genoemde kosten zullen worden doorbelast in de gebruiksvergoeding.

BIJLAGE A: OCCR bezetting en werkplekverdeling

OCCR bezetting

Stand per 22 februari 2011

Bezetting (geclaimde werkplekken)

OCCR control room	: 62 werkplekken
OCCR periferie	: 43 werkplekken
OCCR uitwijklocatie	: 19 werkplekken

In 2013 zal het aantal werkplekken van ProRail Asset Management met 14 control room werkplekken en 3 management- en stafwerkplekken worden uitgebreid als gevolg van de komst van de Schakel- en Meldcentra naar het OCCR.

OCCR werkplekverdeling

Stand per 22 februari 2011

<i>Werkplekverdeling</i>	<i>Hoofdlocatie control room</i>	<i>Hoofdlocatie mngmt & staf</i>	<i>Uitwijklocatie control room</i>	<i>Uitwijklocatie mngmnt & staf</i>
ProRail Verkeersleiding	15	25	10	0
NS Reizigers LBC	11	10	5	0
ProRail Asset Management	13	2	2	0
ProRail ICT Services CSD	17	0	2	0
Materieel Bureau NedTrain	6	6	0	0
ProRail ingerichte niet bezette werkplekken	14	9	1	10
ProRail nog max in te richten werkplekken	24	3	0	0
Totaal	100	55	20	10

BIJLAGE B: OCCR deelnemers

Leden Huurdersvereniging OCCR

Leden van de *Huurdersvereniging OCCR* – peildatum 22 februari 2011:

- ProRail BV
- NS NV
- NedTrain

Bewoners OCCR

Bewoners OCCR-hoofdlocatie – peildatum 22 februari 2011:

- ProRail Verkeersleiding - Verkeersregie - Landelijke Verkeersleiding (LVL)
- ProRail Verkeersleiding - Verkeersregie – Landelijke Reisinformatie (LRI)
- ProRail Verkeersleiding – Incidentenregie – Landelijk Coördinator Rail (LCR)
- ProRail Verkeersleiding – Incidentenregie - Back Office
- ProRail Asset Management – Operationeel Besturingscentrum Infra (OBI)
- ProRail Asset Management - Weerbureau
- ProRail Asset Management – ProcesContractAannemers (PCA)
- ProRail ICT Services – Beheer Non Stop - Centrale Service Desk (CSD)
- NS Reizigers – Landelijk BesturingsCentrum (LBC)
- NedTrain – Materieel Bureau NedTrain (MBN)

Deelnemers Regieoverleg

Deelnemers aan het *Regieoverleg*– peildatum 22 februari 2011:

- | | | |
|---|----------|------------------------------------|
| • Landelijk Coördinator Rail (voorzitter) | ProRail | fysiek aanwezig |
| • Regisseur Landelijke Verkeersleiding | ProRail | fysiek aanwezig |
| • Regisseur OBI | ProRail | fysiek aanwezig |
| • Regisseur Centrale Service Desk | ProRail | fysiek aanwezig |
| • Regisseur Landelijk BesturingsCentrum | NS | fysiek aanwezig |
| • Regisseur Materieel Bureau NedTrain | NedTrain | fysiek aanwezig |
| • Regisseur (rol) Syntus | Syntus | video conferencing – naar behoefte |
| • Regisseur (rol) HiSpeed | HiSpeed | video conferencing – naar behoefte |
| • Regisseur (rol) Veolia | Veolia | telefonisch – naar behoefte |
| • Regisseur (rol) Arriva | Arriva | telefonisch – naar behoefte |

Deelnemers Directeurenoverleg OCCR

Deelnemers D-OCCR – peildatum 22 februari 2011:

- Directeur ProRail Verkeersleiding (voorzitter)
- Directeur ProRail Assetmanagement
- Directeur ProRail ICT Services
- Directeur NS Reizigers
- Manager Operations Support Nedtrain
- Voorzitter van het Platform Operationeel Managers OCCR

Deelnemers Platform Operationeel Managers OCCR

Deelnemers POMO – peildatum 22 februari 2011:

- Manager ProRail Verkeersleiding / Incidentenregie (voorzitter)
- Manager ProRail Verkeersleiding / Landelijke Verkeersleiding
- Manager ProRail Verkeersleiding / Incidentenregie Backoffice en Verkeersinformatie
- Manager ProRail Infra Operatiën (Asset management)
- Manager ProRail Centrale Service Desk (onderdeel ICT Services / BNS)
- Manager Landelijk Besturingscentrum NSR
- Manager Nedtrain MBN
- Manager Operatiën Syntus
- Landelijk Coördinator Rail