

HENK BOTHOF, DIRECTEUR ICT PRORAIL

Veranderslag op het spoor

RAILINFRABEHEERDER PRORAIL WERKT AAN EEN DRASTISCHE HERZIENING VAN DE PRIMAIRE IT. EEN DEEL VAN DE UITBESTEDE ACTIVITEITEN WORDT TERUGGEHAALD OM MEER ZICHT TE KRIJGEN EN HOUDEN OP HET ALGEHELE PROCES. TEGELIJK HEEFT MEN EEN VERSIMPELING EN CENTRALISATIE VAN APPLICATIES EN INFRASTRUCTUUR VOOR OGEN. OM INTUSSEN TOCH TE KUNNEN BEANTWOORDEN AAN NIEUWE BEHOEFTE VANUIT DE BUSINESS, IS IN SAMENWERKING MET ICT-DIENSTVERLENER EDS BOVEN OP DE OUDE SYSTEMEN ALVAST EEN VERBETERD VERKEERSLEIDINGSYSTEEM (VKL) UITGEROLD.

De verbetering van het VKL-systeem, dat luisterde naar de projectnaam 'Top5', is inmiddels in de afrondende fase. "Natuurlijk niet zonder piepen of kraken, maar vanuit EDS wel met een volledig commitment", aldus Henk Bothof, directeur Ict bij ProRail.

De gedurende het Top5-project opgedane ervaring zal Bothof meenemen binnen het overkoepelende veranderprogramma 'Herman', waarbij zagezegd de totale IT-ondersteuning voor de verkeersleiding wordt herzien. Hiervoor is veel energie gestoken in de opbouw van een goed specificatie- en testteam. Voor de daadwerkelijke bouw en de 7x24-uursondersteuning van de nieuwe systemen gaat ProRail waarschijnlijk de markt op.

Als directeur Ict heeft Henk Bothof de verantwoordelijkheid voor onder meer het beheren van de *core assets* in de totale infrastructuur, zoals het genoemde verkeersleidingsysteem en andere belangrijke businessondersteunende ict. Hierbij wordt nog altijd op grote schaal gebruikt gemaakt van maatwerksystemen. Daarnaast moeten hij en zijn ruim 250 medewerkers zorg dragen voor de meer generieke ict, zoals de kantoorautomatisering en de SAP-omgeving. Bothof is anderhalf jaar in dienst bij ProRail.

De railinfrabeheerder werkte van ouds-

her met verschillende leveranciers voor de IT-infrastructuur. "Dat heeft een grote complexiteit in de systemen tot gevolg, wat leidt tot een grotere storingsgevoeligheid. Dat pakken we aan door de IT heel sterk vanuit de architectuur te vereenvoudigen en te centraliseren. Maar deze ontvlechting, die parallel loopt aan de versterking van de beheerorganisatie, gaat wel gepaard met de nodige risico's. De treinen moeten tenslotte blijven rijden. Je kunt de boel niet even uitzetten en wachten tot je klaar bent. Het proces waarmee die complexiteit gereduceerd wordt, moet dus heel robuust zijn. Het duurt bovendien lang, omdat er zeer zwaar getest wordt en er veel certificeringsslagen in zitten. Dat maakt dat een systeem bouwen soms vijf ton kost, maar het uitrollen misschien wel twee miljoen. Maar het is wel heel uitdagend."

Contracten

Hoewel ProRail zagezegd al diverse contracten had lopen, zijn de bestaande afspraken even opzij geschoven om eerst eens goed te kunnen kijken waar de organisatie qua mensen, systemen en processen precies staat. Bothof: "In het verleden zijn complete kennisdomeinen geoutsourced. Dat voel je niet op het moment dat de performance uitstekend is, maar je voelt 'm wel wanneer de presta-

ties te laag zijn en je als afnemer probeert bij te sturen. Als een externe partij dan ook nog eens onvoldoende is aangesloten op de andere bedrijfsprocessen, dan loop je het risico dat die ook een beetje droog komen te staan." Dit gold bijvoorbeeld ook voor de Operationstak waarvoor de directeur reeds een interne, geïnsourcete beheerorganisatie aan het werk heeft, waarin de kennis van de onderliggende technologie verankerd moet blijven.

De directeur Ict heeft met de bedrijfseenheden ICT Services en Verkeersleiding eerst de tijd moeten nemen om te leren specificeren. Het kost de mensen tijd om zich de nodige kennis eigen te maken. Dat wil trouwens niet zeggen dat de fase van analyse en hernieuwde afstemming met de marktpartijen straks een kwestie wordt van 'ProRail vraagt en de leveranciers draaien'. Bothof: "Tijdens de analyse en tests gebruiken we juist ook sterk de input van onze partners. Het feit dat je die soms multidisciplinair bij elkaar zet, creëert soms extra denkkracht. Het gaat tenslotte om een complex conglomeraat van hardware, software en beheer. Beheerders zien daarbij soms dingen die de softwaremannen, veelal de externe partijen, niet eens wisten. Maar ook omgekeerd. Die interactie moet je op gang brengen."

Het nieuwe, samen met EDS uitgerolde verbeterde VKL-systeem past zagezegd binnen de vereenvoudigings- en centralisatieslag: "Er vindt daarnaast een serverconsolidatie plaats. Daarbij worden de tot voor kort zeventien decentrale systemen voor verkeersleiding naar twee onderling uitwisselbare, centrale computers gebracht. Vorig jaar zijn al op de dertien posten voor de treindienstleiders in het land de vele oude VAX Alpha-computers vervangen door dubbel uitgevoerde clustercomputers. Hierop zijn medio dit jaar de belangrijke systemen voor de bijsturing van de treindienst geplaatst, wat nu merkbaar een veel hogere beschikbaarheid geeft. We gaan door met nog meer systemen hiernaar toe te brengen. Bovendien wordt het kopernetwerk langs het spoor landelijk omgezet naar het snellere en veel minder kwetsbare glas. Lokaal wordt op alle dertien posten de complete netwerkvoorziening vernieuwd en dubbel uitgevoerd. We hebben daarnaast ook naar de software gekeken, in de tweede helft van het jaar zullen we de kwetsbaarheid hierin aanzienlijk verminderen."

Beheercontract

De betrokkenheid van EDS kwam overigens niet toevallig tot stand, maar had een historie. Bothof: “Heel lang hadden ze een fors beheercontract dat betrekking had op het oude VKL. Iedere keer kwam de business evenwel met nieuwe wensen en eisen. Om eerlijk te zijn wilden we wel af van dat contract, om het VKL binnen het totaal te vernieuwen systeemlandenschap opnieuw te gaan bouwen. EDS werd daardoor kennelijk een beetje wakker geschud, want men gaf aan graag iets voor ons te willen betekenen.”

Bij EDS wilde men het verbeterde VKL daarbij als een module neerzetten die op de oude systemen zou aansluiten. Bothof: “Ik was wel gecharmeerd van die aanpak, omdat die geleidelijker is en minder risico met zich meebrengt. Het voordeel was bovendien dat EDS inzicht had in het oude systeem en de verantwoordelijkheid voor het project wilde nemen. Het vernieuwde VKL draait dus boven op het oude systeem en is hier als een service aan gekoppeld. Maar dus wel met een nieuwe user interface en tal van functionele uitbreidingen. Het voordeel van de modulaire aanpak is dat de treindienstleiding altijd nog op het oude systeem terecht kan wanneer het nieuwe niet werkt.”

Binnen EDS had Top5 steeds de hoogste prioriteit. “Als het even minder lekker loopt of er moeten lastige besluiten worden genomen, dan is juist een dergelijk commitment zeer belangrijk”, aldus Barry van Beem, directeur Overheid en Transport van de ict-dienstverlener. “We hebben onze lokale ‘spoorse’ kennis met succes aan onze offshoreontwikkelexpertise gekoppeld en hiermee belangrijke nieuwe functionaliteiten voor verkeersleiding gerealiseerd. Dat was en is nog geen andere partij gelukt en daar zijn we best trots op.”

Om dit complexe project tot een goed eindresultaat te brengen, was volwassensamenwerking tussen EDS en ProRail vanzelfsprekend een kritieke succesfactor. “Wat enorm geholpen heeft, is dat we bij de start van het project een vaste prijsafspraken hebben gemaakt. Dat triggerde ons om zo efficiënt mogelijk te werken en gaf ProRail bovendien zekerheid voor wat betreft de kosten. Je kunt je dan in het project zelf volledig richten op het resultaat; meer gebruikersgemak en nieuwe functies.”



EDS International B.V.
Rivium Quadrant 2
2909 LC CAPELLE AAN DEN IJSSEL
Tel. 088 750 1010
Fax: 088 750 2199
info-nl@eds.com