

# OPMERKBAAR

**JUN  
14**



**RAILINFRA**  
opleidingen



## Nieuwe OBI in Utrecht operationeel RIO opleiders bieden 12 dagen ondersteuning 'on the job'



De nieuwe OBI werkplekken in bedrijf

Esther: "Tijdens de eerste indienststelling hebben de opleiders het opleidingsboek afgemaakt en een kennismakingscursus van het bedrijfsvoeringssysteem gegeven aan regisseurs van Asset Management (die samen met de Operators het OBI vormen) en aan enkele medewerkers van de centrale service desk. Deze laatste groep zal namelijk het eerste lijnsbeheer op zich nemen." De mannen van OBI Zuid hebben inmiddels een aantal maanden ervaring opgedaan met het nieuwe bedrijfsvoeringssysteem en kunnen hun kennis delen met de collega's uit Zwolle. In de maand juni vinden de opfrisdagen voor de mannen uit Zwolle plaats bij RIO.

Vorig jaar was in Opmerkelijk al te lezen dat de vier SMC's (schakel- en meldcentrum) van ProRail overgaan naar 1 centraal Operationeel Besturingcentrum Infra (OBI) in Utrecht. Bij Railinfra Opleidingen is een compleet ingerichte OBI Uitwijk ruimte gerealiseerd en tevens een nieuw test- en opleidingscentrum, waar inmiddels de eerste opleidingen hebben plaatsgevonden. Bij de overgang van de regio Zuid (Eindhoven en Rotterdam), waren opleiders Albert Holtrust, Hans Peters en Martin Bok bijna 14 dagen achtereenvolgens aanwezig om als vraagbaak te fungeren voor de operators.

**mbo'ers bestormen railinframarkt**  
**Girlsday**  
**RIO opleiders bouwen nieuwe wisselsturing**  
**Spoorwensdag**  
**Lunchboxjes?**  
**Over de drempel**

Leo van der Geest, werkzaam bij ProRail Projecten, is projectleider Systemen Realisatie OBI en vertelt over de samenwerking met RIO en de reden van de aanwezigheid van RIO opleiders. "De systemen zijn geheel nieuw en al in een vroeg stadium hebben we RIO bij het project betrokken. Het lastige van de opleidingen was vooral dat deze al tijdens de ontwikkelfase gegeven moesten worden. De operators zijn al naar het opleidings- en testcentrum bij RIO geweest, maar voor

sommigen is dat alweer enkele weken of maanden geleden. Op het moment dat we 'echt' over gingen, mocht er natuurlijk niets mis gaan. Vandaar dat we vanuit het Programma OBI hebben besloten dat er een maand voor indienststelling een opfrisdag werd gegeven en dat de opleiders na indienststelling 24/7 aanwezig zijn voor backup en vragen. Vanuit het Project Personeel van OBI is dit georganiseerd met RIO. Groot voordeel is dat zij niet alleen alle technieken en systemen beheersen, maar ook de

processen in Nederland kennen. Achteraf is het een waardevol besluit gebleken. Hun aanwezigheid was zeer nuttig en er werden diverse vragen gesteld door de aanwezige operators." Zwolle zal in juli gaan migreren naar Utrecht en als laatste is het de beurt aan Amsterdam. Dit keer heeft Esther Dammers (programmamanager OBI) vanuit project Personeel georganiseerd dat bij elke eerste dienst van de zeven operators uit Zwolle er een opleider van RIO aanwezig zal zijn op het OBI.

Gedurende bijna twee weken draaiden Hans, Albert en Martin 12-uursdiensten in Utrecht. Hans: "Voor de operators was er natuurlijk veel nieuw. Niet alleen het systeem, maar ook de nieuwe werkplek en de reis er naartoe. Dat er dan iemand letterlijk achter je staat om problemen bij de bediening op te lossen of vragen te beantwoorden geeft wat meer vertrouwen. Onze aanwezigheid werd zeer goed ontvangen en voor onszelf was het een interessante klus!"



# mbo'ers bestormen railinframarkt



De monteurs met hun mbo-diploma Monteur Railinfra E

De railsector in Nederland is negen nieuwe gediplomeerde Railmonteurs Elektrotechnisch rijker.

Zij namen op 25 maart 2014 in een feestelijke bijeenkomst bij Strukton Rail in Maarsse in hun mbo-diploma Monteur Railinfra E in ontvangst. Sinds september 2012 volgden zij de nieuwe Elektrotechnische Railopleiding op mbo-niveau 2 bij het ROC van Amsterdam. Tegelijkertijd deden zij in betaald dienstverband bij Strukton Rail de nodige praktijkervaring op.

De nieuwe mbo-opleiding werd ontwikkeld door Strukton Rail, het ROC van Amsterdam, Railinfra Opleidingen en de Stichting Consortium Beroepsonderwijs.

## Opleiden voor een vak

Door de combinatie van werken en leren ontwikkelden de deelnemers zich tot goede monteurs. Om de week

gingen de deelnemers naar het ROC van Amsterdam en Railinfra Opleidingen om modules te volgen die in het teken stonden van oriëntatie op het beroep, veiligheid aan het spoor, onderhoud en reparatie aan diverse typen wissels en overwegen. De opleiding werd in het buitenpracticum van Railinfra Opleidingen afgesloten met een Proeve van bekwaamheid.

Tijdens de opleiding hadden de praktijkbegeleiders van Strukton Rail een belangrijke rol in het oefenen van de praktische vaardigheden.

Naast het diploma hebben de monteurs meteen belangrijke railAlert certificaten behaald. Hierdoor zijn de aankomend railmonteurs snel inzetbaar voor werkzaamheden in het spoor.

## Girlsday

ProRail en Railinfra Opleidingen hebben meegewerkt aan de landelijke Girlsday op donderdag 24 april 2014. Girlsday is bestemd voor meisjes van 10-15 jaar en laat hen op een interactieve manier kennismaken met bètawetenschappen, techniek en ICT. Ruim 40 meisjes van basisschool De Bolster hebben met groot enthousiasme kennis gemaakt met verschillende onderdelen en vraagstukken. Wat doet een wissel en hoe werkt dat? Hoe worden de wissels zo gelegd dat de trein bij het juiste perron aankomt? Welke materialen zijn er rond het spoor, hoe werkt het omroepen en hoe ontwerp je een dienstregeling? Al met al een geslaagde dag en wie weet werkt een van hen straks mee aan 0 vermijdbare storingen.



## MET DE FRANSE SLAG

Railinfra Opleidingen is lid van het netwerk van Europese spoorwegopleidingsinstituten. Het netwerk komt twee keer per jaar bijeen om actuele ontwikkelingen te bespreken, kennis en ervaringen te delen en elkaar te inspireren. Om de beurt is een land gastheer en dit keer was dat Frankrijk. De nationale Franse spoorwegmaatschappij (SNCF) had een uitgebreid programma opgesteld waarbij we bezoeken brachten aan drie SNCF-opleidingsinstituten in Parijs; voor service, ingenieurs en infrastructuur. In totaal heeft de SNCF 80 opleidingsinstituten en dat geeft maar eens aan hoe groot de Franse spoorwegen zijn. Bij het serviceopleidingsinstituut werd ingegaan op de filosofie achter service en hoe de medewerkers worden getraind. Opmerkelijk was dat men de ontvangstbalie voor de deelnemers had ondergebracht bij Accor (de hotelketen) omdat daar de meeste kennis en ervaring zit met betrekking tot service. Bij het opleidingsinstituut voor de ingenieurs liet men ons kennis maken met de opleidingsfilosofie waarbij de deelnemer van meet af aan een actieve rol heeft. Geen lezingen, maar in kleine groepjes werken aan opdrachten, in een hoog tempo en uitdagend. Voor ons was het bezoek aan het infraopleidingsinstituut het meest interessant. We konden een kijkje in de keuken nemen bij de opleiding voor de monteurs treinbeveiliging. Dat was een feest van herkenning: een treinbaan, relaisrekken en een knoppenkast waarmee sturingen konden worden gesimuleerd. Erg interessant en inspirerend was de demonstratie van een 3D-computerprogramma voor het onderhoud van een overweg. De monteur leert met dit programma de opbouw en werking van het systeem. Vernieuwend was het combineren van de technische tekeningen met de overweginstallatie in 3D waardoor de deelnemer geholpen wordt om de vertaalslag te maken. Naast deze bezoeken bestaat er tijdens de bijeenkomst volop gelegenheid om van gedachte te wisselen met collega's uit andere landen. Hoe gaat het in Noorwegen, welke uitdagingen zijn er in Oostenrijk etc. Elke keer valt me weer op hoeveel we gemeen hebben. Dezelfde onderwerpen houden iedereen bezig. Van hoe om te gaan met de vergrijzing tot hoe kunnen we beter en goedkoper opleiden. Na zo'n bijeenkomst neem je altijd weer een koffer vol met indrukken en voornemens mee. Het toont voor mij aan hoe belangrijk netwerken is. Hoewel wij bij 'iets met de Franse slag doen' denken aan half werk leveren, heeft de SNCF voor mij een nieuwe betekenis aan deze zegswijze gegeven. Aan ons de uitdaging om het te evenaren en nog beter te doen want aanstaande november zijn NS Opleidingen en Railinfra Opleidingen de gastheren. Eens kijken hoe de Nederlandse slag bij de bezoekers valt.

Willem Brummel  
directeur Railinfra Opleidingen

# COLUMN



# RIO opleiders bouwen nieuwe wisselsturing

## 'een 1 op 1 kopie van de buitensituatie'

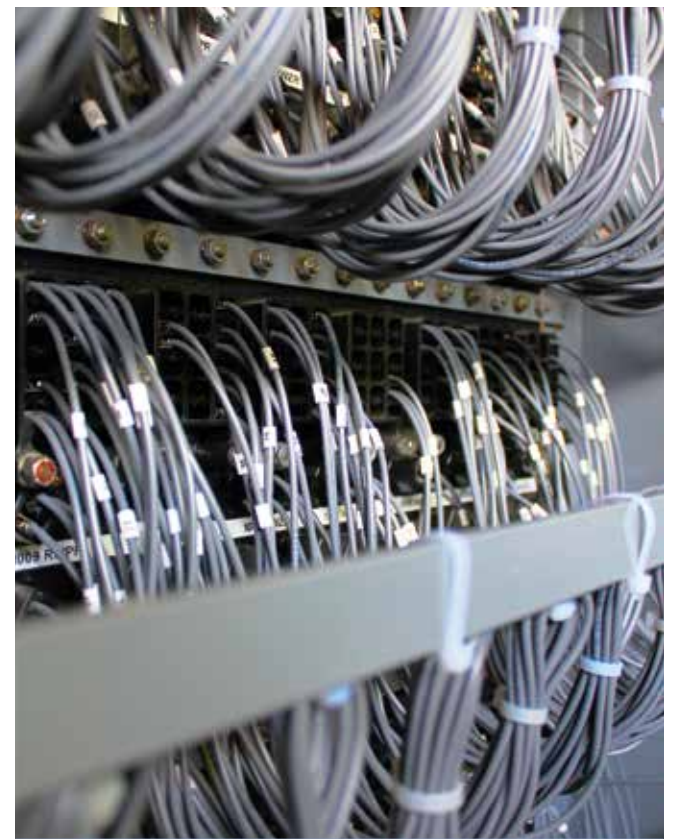
Als je het afgelopen jaar de wisselloods bij RIO binnenliep, was de kans groot dat je opleiders René Lestraden en Hans Westerveld tegenkwam. Zo'n twee a drie dagen in de week besteedden zij elk vrij uurtje om compleet nieuwe wisselsturing te bouwen. Om een indicatie te geven van het monnikenwerk: Er zijn vier rekken gebouwd en alleen al het trekken van de draden in 1 rek (600 draden) duurt ongeveer één maand...

In ieder opleiding bij RIO wordt zoveel mogelijk getracht de praktijksituatie na te bootsen. Zo ook bij de opleiding Wissels Elektrisch. Hans: "We hebben hier de werkelijke situatie nagebouwd. Omdat deelnemers 'buiten' voor een handeling eerst bijvoorbeeld een Treindienstleider moeten bellen, hebben we hier ook een TL-post gebouwd. Zo kunnen de deelnemers ook echt communiceren zoals ze

dat in de praktijk eveneens moeten doen. De rekken die we hier gebouwd hebben, zijn 1 op 1 een kopie van hoe het er buiten uitziet."

Rene: "De nieuwe verdeelkast is uniek, want geheel naar de Europese standaard gebouwd." Er zijn verschillende redenen waarom is besloten dit enorme project zelf uit te voeren. Rene: "Enerzijds natuurlijk het kostenplaatje. Een ingenieursbureau zou op een klus als deze gauw 5 à 6 man zetten. Dat gaat natuurlijk behoorlijk in de kosten lopen. Maar misschien wel het grootste voordeel is dat we de nieuwe wisselsturing geheel naar eigen wens kunnen bouwen. Zo hebben we hier verschillende storings ingebouwd. Totaal 16 per wissel. Hier in de wisselloods liggen 15 wissels, dus totaal zijn dat 15 x 16 storings die we kunnen gebruiken in de opleiding of voor testen."

Hans: "In juli willen we de nieuwe apparatuur in dienst



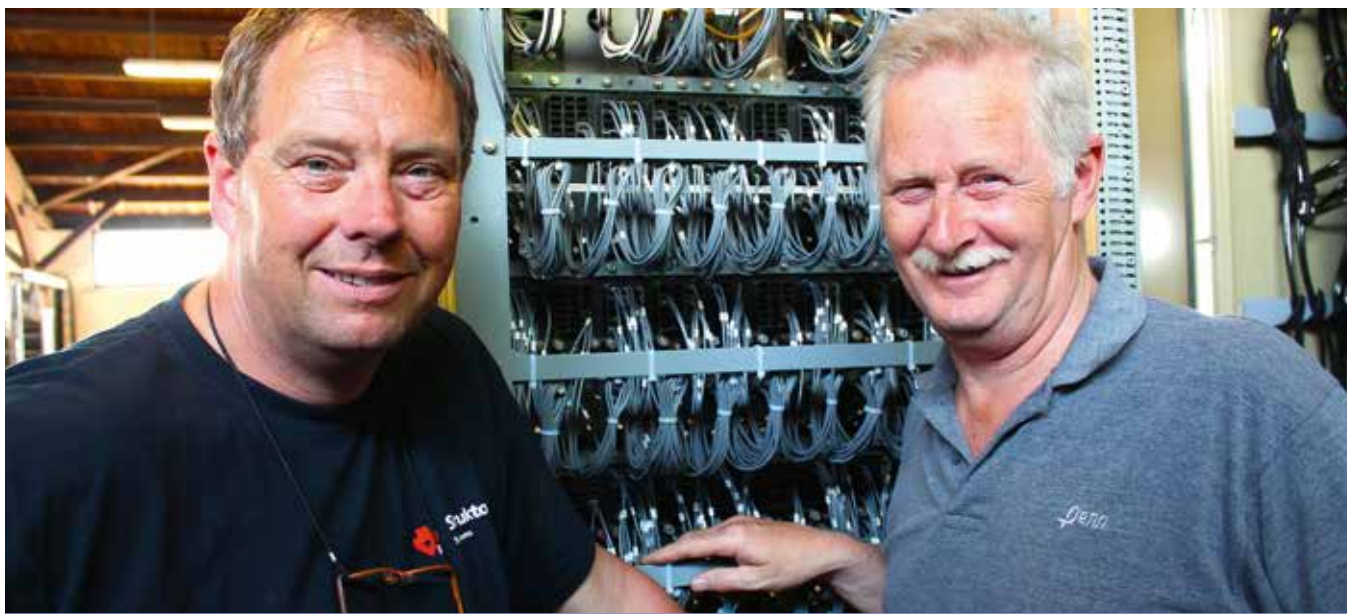
Kabels, kabels en nog eens kabels....

stellen. Uiteraard moeten we het uitvoerig testen op bijvoorbeeld softwarefoutjes, maar het einde is in zicht. We gebruiken nu nog 4 'oude' wissels voor de opleidingen. Deze moeten tot het laatste moment blijven werken omdat de opleidingen gewoon doorgaan." Het betekent ook dat het opleidingsmateriaal moet worden aangepast. Hetzelfde geldt voor de instructies voor de examinatoren.

### Met dank aan Theo Obbens

Hoeveel uur de mannen ook in dit enorme project hebben zitten, het was allemaal niet mogelijk geweest zonder Theo Obbens (opleider bij RIO die officieel per 1 mei met pensioen is), zo zeggen ze zelf. "Theo heeft echt een ongelooflijke klus geklaard. Alle programma's zijn door hem geschreven en hij heeft ook alle tekeningen gemaakt." Beide heren zijn dan ook vol lof over het werk van Obbens. "Het zijn weliswaar onze handen die het hebben gedaan, maar Theo's grijze cellen!"

Aan het eind van de zomer zullen de eerste opleidingen nieuwe stijl van start gaan. Ook wordt er gewerkt aan een nieuwe opleiding Wissel Vakman.



Hans Westerveld (l) en René Lestraden voor de nieuwe wisselsturing



Olix te midden van zijn ouders, Sylvie van der Poll (NS) en Jan Veekens (r)

### Unieke wensen voor bijzondere mensen

Sinds 2008 organiseren medewerkers van NS en ProRail jaarlijkse de Spoorwensdag om langgekoesterde en uiteenlopende spoorse wensen te vervullen. Dit jaar kwam er bij Railinfra Opleidingen een verzoek binnen van de Utrechtse Olix, een jongen van 11 die van kinds af aan gek is op spoorbomen. Hij vertelt dat hij al vele uren heeft gekeken bij spoorwegovergangen, kent alle gevaarlijke overgangen in de buurt en geniet van het geluid als er ergens spoorbomen dicht gaan. In zijn fotoboek houdt hij alles bij, van zelfgemaakte overwegen van lego, tot de nieuwste attracties in het Spoorwegmuseum. Olix wil graag weten hoe spoorbomen werken en hoe ze bediend worden. Op 28 mei ging zijn wens in vervulling en leidt opleider Jan van der Veeken hem rond op het RIO-terrein. Olix mocht zelf spoorbomen en wissels bedienen en nam een kijkje bij de modeltrein.



Olix met zijn zelf samengestelde fotoalbum

De middag wordt afgesloten met een speciale verrassing. Olix krijgt zijn eigen stuk spoorboom, compleet met verlichting mee naar huis. "Wat een plezier om met de spoorboom de trein in te gaan en op een vol Utrecht CS te lopen..." Wat hij later wil worden weet hij nog niet, maar het zou best eens iets met het spoor kunnen zijn.



# Lunch-boxjes?

Vorig jaar rond dit tijdstip was zo'n beetje heel Nederland in de ban van de grote examenfraude op de islamitische school Ibn Ghaldoun in Rotterdam. De zaak kostte de gemeenschap zo'n 3 miljoen euro en 50 medewerk(st)ers van de school verloren hun baan.

Het Bureau voor Toetsing en Certificering heeft uiteraard, net als andere exameninstellingen, de taak om de examens die zij in beheer heeft zo goed mogelijk te beschermen tegen kwaadwilligen. Het gaat immers om veiligheid op en rond het spoor en vakmanschap hoort niet op elke hoek van de straat te koop te zijn.

Goed beveiligde servers, hermetisch afgesloten kasten, betrouwbare medewerk(st)ers en strakke procedures: Het is hier 'all inclusive'...

De meest recent getroffen maatregel betreft de aanschaf van afsluitbare bakjes waar kandidaten tijdens het examen hun mobiele telefoon en/of andere zend-/ontvangstapparatuur in op kunnen bergen.

Een verbod op het bij je dragen van een dergelijk apparaat is niet van deze tijd, maar een fotootje van een examen is tegenwoordig zo gemaakt en 'geappt', en dat willen we natuurlijk graag voorkomen.



## FOOTOFON

### Opmerkelijk is een uitgave van Railinfra Opleidingen

#### Tekstredactie:

MP Tekst, Leusden

#### Eindredactie:

Jos Gabriëls, Railinfra Opleidingen

#### Redactieleden:

Margaret de Bruijne, Jeroen Gutte, Railinfra Opleidingen

#### Grafische verzorging:

Graphic, Leusden

#### Redactie-adres:

Postbus 243, 3800 AE Amersfoort  
T 033 467 47 27  
secretariaat@railinfraopleidingen.nl  
www.railinfraopleidingen.nl

# Over de drempel

In deze rubriek vangen we bezoekers van Railinfra Opleidingen bij de poort op om hen te vragen wat de reden is van hun bezoek...



**Naam:** Ilona Kecskés

**Leeftijd:** 44 jaar

**Functie:** Hoofdconductor bij NS

### 1 Waarom ben je hier vandaag?

Ik ben hier voor de cursus Contact met (mogelijk) suïcidale personen. De cursus is specifiek gericht op spoorwegpersoneel dat in contact kan komen met (mogelijk) suïcidale personen.

### 2 Hoe zag je programma eruit?

De opleiding duurt 1 dag; in de ochtend hebben we vooral veel feiten geleerd, de cijfers over suïcide (aantallen en de manier waarop mensen dat doen). Ik vond het verrassend te horen dat 99% van de personen die een poging doet, eigenlijk niet daadwerkelijk dood wil. Met de juiste hulp of begeleiding en op het juiste moment kun je hen weerhouden van een poging tot suïcide. In de middag ging het over hoe je het gedrag herkent, hoe je mensen moet aanspreken. Het gaat er om dat je op de juiste manier contact maakt, het vertrouwen wint, goed luistert en je hen daarna de juiste weg kunt wijzen voor nazorg en hulpverlening.

### 3 Wat kun je doen met de opgedane kennis?

Ik hoop natuurlijk dat ik nooit zo'n situatie mee hoeft te maken, maar ik ben blij dat ik deze cursus heb mogen doen, want nu heb ik een aantal zeer belangrijke tools gekregen om een situatie te herkennen, de juiste ingang te vinden om contact te maken en geleerd wat je vooral niet moet doen om de situatie te laten escaleren. Ook heb ik geleerd dat elke suïcidale poging de moeite waard is om te voorkomen. Jij kunt écht de reddende persoon zijn die het keerpunt is in iemands wanhoop.

### 4 Wat moet er nu écht eens worden aangepakt in de spoorsector?

Het zou fijn zijn als medewerkers minder negatief of sceptisch zouden reageren over een cursus als deze. Je kunt het beste resultaat bereiken door deze cursus beter onder de aandacht van de mensen te brengen.

Het onderwerp is namelijk erg belangrijk voor alle mensen/disciplines die rondom het spoor werkzaam zijn, zoals medewerkers van ProRail, Nedtrain, Volkerrail en alle medewerkers van de NS (rijdend- en walpersoneel). Nogmaals: niet elk suïcidaal persoon wil uiteindelijk dood, 90% is na de juiste hulp blij dat hij of zij nog leeft. Dit is helaas nog steeds te weinig bekend onder spoorpersoneel.



**Naam:** Victor Klever

**Leeftijd:** 47 jaar

**Functie:** Inspecteur Baan bij ProRail

### 1 Waarom ben je hier vandaag?

Ik ben hier voor de opleiding Beoordelen Veilige Bereikbaarheid, een opleiding van 7 dagen (met een totale doorlooptijd van enkele maanden) en vandaag is de derde lesdag hier bij RIO. Het is een nieuwe cursus en wij kunnen als groep een zekere invloed uitoefenen op de inhoud en de vorm van de cursus. Uiteraard staat het eindresultaat wel vast.

### 2 Hoe zag je programma er uit?

Gisteren, de tweede lesdag, hebben we vooral gekeken naar de procedures. Ook hebben we de ProRail-normen doorgenomen waar een en ander "tegenaan" moet worden gehouden. Dat is belangrijk om dat als basis voor je besluit te laten dienen. Vandaag zijn we veel buiten geweest. Het ging vooral om het 'meten'. We moesten bij RIO de spoorlijnen en wissels die daar liggen meten en vaststellen wat het verkantingsverschil is. Ook de theorie waarbij we bijvoorbeeld leren hoe je de straal van een boog berekent en hoe je afwijkingen daarop vast kunt stellen. Samen met de mentor (ook uit de regio) gaan we de gehele cursus door. In de periode van de cursus hebben we diverse opdrachten. Aan het einde zal er een examen komen waar het "geleerde" zal worden getoetst. Daarna mogen we ons een beoordelaar Veilige Bereikbaarheid noemen.

### 3 Wat kun je doen met de opgedane kennis?

Aan het eind van de opleiding moeten we in staat zijn om de veilige bereikbaarheid van de railinfra te beoordelen. Met andere woorden: Is het spoor veilig berijdbaar en zijn er geen afwijkingen die niet toelaatbaar zijn. Deze extra kennis is een goede aanvulling op het inspecteursvak.

### 4 Wat moet er nu écht eens worden aangepakt in de spoorsector?

Wat mij betreft zou de spoorsector sneller in moeten kunnen spelen op nieuwigheden die op de markt komen. Uiteraard wel na uitvoerig testen want het spoor moet er wel veilig bij blijven. Dat is dan wel weer een tegenstelling want testen kost tijd. Verder zou ik graag zien dat ook bij meerdere groepen binnen ProRail "expert judgement" zou kunnen worden toegepast, dat zou de dienstverlening als geheel denk ik aanmerkelijk verbeteren.

