

OPWERK

DEC 13



RAILINFRA
opleidingen



Jonge onderzoekers bij RIO aan het werk



Opleider Albert Nieuwenhuis demonstreert de treinbeveiliging

120 derdejaars HAVO- en VWO-leerlingen van het Technasium, onderdeel van het Goois Lyceum in Bussum, namen onlangs een kijkje in de keuken van Railinfra Opleidingen. Zij waren er om de 'Conditie van het spoor te

bepalen' voor het vak 'Onderzoek & Ontwerpen' (O&O), een belangrijk vak op het technasium.

Opdrachtgever ProRail, vertegenwoordigd door de heer Johan Schouten (Regional Asset Information Manager), is de 'virtuele' werkgever van diverse leerlingenteams die tijdens dit project als 'echte' civiel engineers aan de slag gaan.

De opdracht luidt: maak of bedenk een meetinstrument waarmee je de actuele conditie van het spoor en bijbehorende objecten kunt bepalen. Om tot een goed resultaat te komen moeten de groepjes aan de slag met materiaalbeschrijving, een programma van eisen, ideeën en keuze en natuurlijk een prototype maken dat ook nog getest wordt.

Een pittige opdracht waarop je je zo goed mogelijk moet voorbereiden en een bezoek aan Railinfra Opleidingen is dan natuurlijk, vanwege de aanwezigheid van een compleet arsenaal aan railinfra-gerelateerde zaken, een logische start.

Onder de indruk

Talitha Laane (14 jaar): "Ik vond het leuk om een keer achter de schermen te mogen kijken bij Railinfra Opleidingen. Ik wist niet dat er zo veel werk gedaan moet worden en dat er zo veel techniek bij komt kijken." Ole de Koning (ook 14 jaar) sluit zich hierbij aan: "Ik was erg onder de indruk van wat er bij Railinfra Opleidingen stond, zoals een elektrische

trein die niet met knopjes werkt maar helemaal automatisch. Door dit bezoek heb ik nu een beter beeld van hoe treinen en het spoor werken. Het was erg indrukwekkend om te zien."

De opdracht wordt medio januari 2014 afgesloten met een presentatie aan de opdrachtgever. Hierin moet duidelijk gemaakt worden hoe de betreffende oplossing, voorzien van testresultaten en passend binnen het programma van eisen, tot stand is gekomen.



Opleider Jos ten Broeke doceert de wiskunde van wissels

Bachelor Class Signalling

Monteurs leren rijden op de vluchtstrook

Leren met 3D

Eerste fase Digitaal Veiligheidspaspoort succesvol afgerond

Dit project kent geen grenzen!

Het 'DVP backoffice': een kijkje achter de schermen

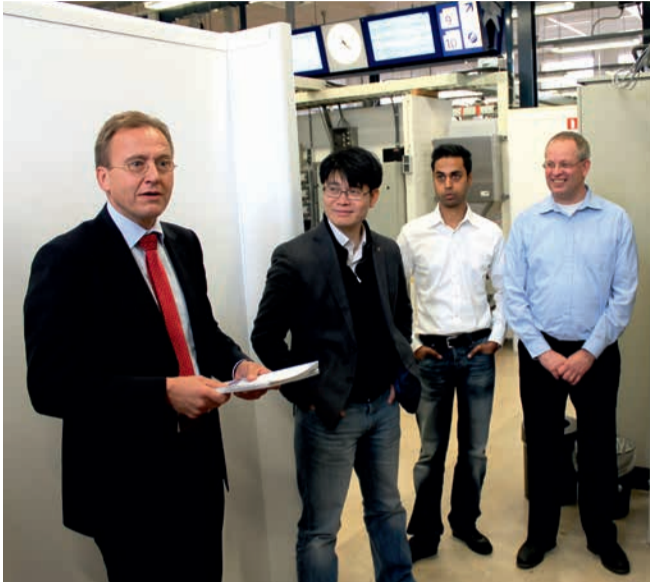
Niet het 'hoe' maar het 'waarom' is belangrijk

RIO decor voor film

Over de drempel



Bachelor Class Signalling



Gert Liefing spreekt studenten toe

Lloyd's Register Rail Europe (LRRE) timmert hard aan de weg als het gaat om haar Rail en Metro dienstverlening. De kennis en technische competenties op het gebied van infrastructuursystemen wil LRRE verstevigen en uitbreiden. Lloyd's klopte bij RIO aan en in nauwe samenwerking is een opleiding op maat gerealiseerd.

Wim Domnisse, senior consultant bij LRRE, besprak zijn wensen met adviseur Wiljo Florijn voor het inrichten van een Bachelor Class Signalling. Het belangrijkste

doel: zijn collega's kennis bijbrengen op het gebied van spoorbeveiligingssystemen, zodat ze in de toekomst inzetbaar zijn op infrastructuur projecten. De opleiding die samen met RIO is opgezet stond open voor nieuwe medewerkers zonder uitgebreide spoor kennis en geïnteresseerde collega's die zich in spoorbeveiliging wilden verdiepen.

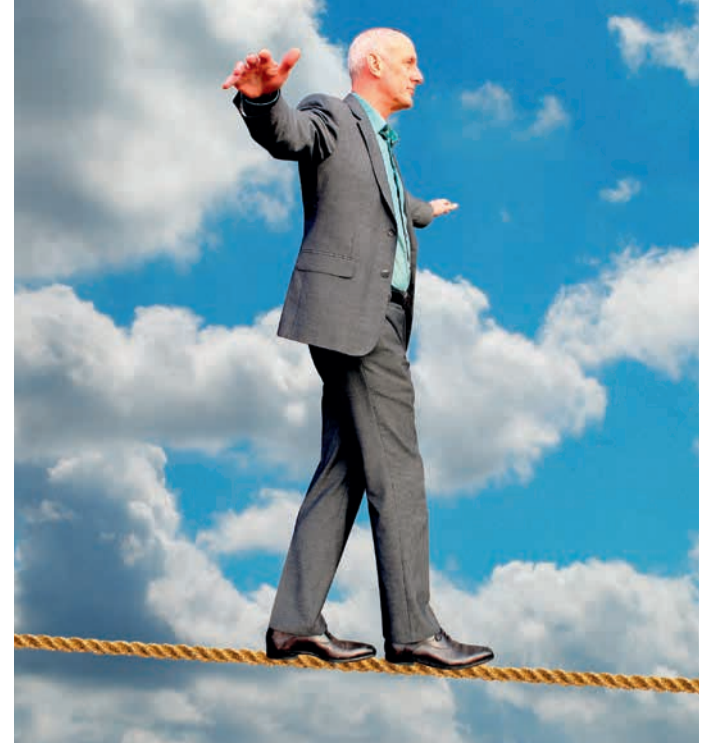
Feestelijke certificaatuitreiking

Tijdens de achtdaagse opleiding hebben de deelnemers gewerkt met casussen en praktijkopdrachten in de lokalen bij RIO. Daarnaast hebben ze als huiswerk in tweetallen uitgebreide verwerkingsopdrachten gemaakt. Elke deelnemer heeft in een persoonlijk verslag verhelderd wat hij/zij heeft geleerd en hoe het geleerde in de praktijk toe te passen. De deelnemers hebben via een elektronische leeromgeving (Trainweb) een portfolio opgebouwd en met elkaar belangrijke informatie verzameld. Alle acht deelnemers van de Bachelor Class Signalling hebben een RIO certificaat verdiend. Op 11 november 2013 is de Bachelor Class Signalling feestelijk afgesloten in Amersfoort. Gert Liefing, managing director van LRRE, heeft met een persoonlijke noot voor iedere deelnemer de certificaten uitgereikt. Hij was er samen met Marcel Slotboom, manager Safety & Testing en de LRRE begeleiders van het opleidingstraject Wim Domnisse en Tom Jansen om met de deelnemers het succes te vieren.

Een geslaagde samenwerking van deze eerste Bachelor Class Signalling tussen Lloyd's Register Rail Europe en Railinfra Opleidingen vraagt om een vervolg. Die gaat er zeker komen.



Gert Liefing (met rode stropdas) en Marcel Slotboom (met blauwe stropdas), samen met begeleiders Wim Domnisse (2e van rechts zittend) en Tom Jansen (zittend geheel links) temidden van de Bachelor Class. Rechts vooraan RIO-verantwoordelijke Wiljo Florijn.



MEER LEEF!

Bestuurslid en algemeen directeur Rob Mooren van Arcadis Nederland pleitte op BNR-radio voor meer lef en de bereidheid niet altijd voor een dubbeltje op de eerste rang te willen zitten. Volgens Rob houden verkramping en bureaucratie ons in de greep en spelen we te veel op zeker. Het geven van meer experimenteer ruimte waarin fouten maken mag, zorgt voor vernieuwing.

Het pleidooi van Rob sluit naadloos aan bij het inzicht dat vernieuwen het leren van fouten is. Een negatieve foutencultuur blijkt een belangrijk obstakel te zijn om tot vernieuwing te komen. In organisaties met een negatieve foutencultuur moeten medewerkers regels en procedures strikt naleven en moeten fouten kosten wat kost worden voorkomen. Het maken van fouten is taboe en medewerkers associëren fouten met falen. Als er toch fouten worden gemaakt, dan is men bang om hierop afgerekend te worden. Leren gaat echter gepaard met het maken van fouten, met vallen en weer opstaan!

Hier wil ik wel een kanttekening bij plaatsen, want hoewel het allemaal erg goed klinkt zou ik dit inzicht niet graag willen loslaten op veiligheid. Immers, dan halen we de doelstelling van 0 vermijdbare ongelukken nooit. Er moet dus een goede balans zijn tussen vernieuwen en controleren. Dit vraagt lef en vertrouwen van alle partijen. In de sector staan we aan de vooravond van een belangrijke vernieuwing met betrekking tot het onderhoud van het spoor, namelijk PGO 3.0. Deze vernieuwing zal niet zonder slag of stoot tot stand komen en er zal nog veel geleerd moeten worden, met vallen en opstaan. We maken graag onderdeel uit van dat leerproces en hierin is vertrouwen en bewezen kennis en kunde de basis om het ongewisse als een welkom avontuur aan te gaan. Dat er maar veel geleerd mag worden. Laat 2014 maar komen.

Willem Brummel
directeur
Railinfra
Opleidingen

Column

Monteurs leren rijden op de vluchtstrook



“Enig idee waarvoor jullie komen?” vraagt Harrie, trainer van de Politieacademie. De deelnemers antwoorden: “We gaan leren rijden op de vluchtstrook.”

Zes storingsmonteurs van verschillende aannemers zitten in een lokaal van de Politieacademie in Lelystad voor de opleiding ‘Verruimen rijbevoegdheid’. Ernaast ligt een 60 hectare groot terrein, waar politieagenten verschillende manoeuvres leren voor gladde, onverharde en bochtige wegen. Het parcours heeft een omloop van 2,5 kilometer en de monteurs gaan straks oefenen op de ‘gladde weg’.

Vanwege de lange aanrijtijd bij winterse omstandigheden kunnen storingsmonteurs een verruiming van hun rijbevoegdheden krijgen. Zij mogen bij spoedwerkzaamheden



onder andere de busbaan gebruiken en bij file met maximaal 30 km/u over de vluchtstrook rijden. Een storingsmonteur moet hiervoor een rijtraining bij de Politieacademie volgen. Verwachting is dat in totaal tussen de 500 en 750 storingsmonteurs dit zullen doen. Railinfra Opleidingen verzorgt de organisatie en administratie van de deelnemers aan de opleiding ‘Verruimen rijbevoegdheid’.

Uniek

Trainer Harrie legt uit welke extra rijbevoegdheden de storingsmonteurs krijgen en wat dat in de praktijk kan betekenen: “Een stilstaande file is de gevaarlijkste file.” De storingsmonteurs denken na over de reactietijd die je nodig hebt om te remmen en hoe lang de remweg is.



Gabriëlle van Brussel, werkzaam bij ProRail is vanaf het begin betrokken bij dit project: “Het is uniek dat de storingsmonteurs de verklaring ‘Verruimen rijbevoegdheid’ krijgen. We willen straks graag weten of de storingsmonteurs het hebben gebruikt en hoe dat was.”

Na de uitleg stappen de storingsmonteurs in de politieauto's en rijden naar de gladde baan. Harrie geeft de opdracht om vanaf de pionnen in één keer te remmen tot stilstand. Er wordt gas gegeven en het rempedaal wordt hard ingetrapt: “Hier leer ik remmen.” Harrie geeft aanwijzingen om de auto goed op de baan te houden. Terug in het lokaal sluit John, storingsmonteur bij BAM de training af: “Het gaat erom wat je zelf veilig vindt. Dat geldt voor het spoor én de weg.”

Leren met 3D

De opleiding voor NX installaties, de systemen voor het bedienen en beveiligen van spoorwegemplacementen, gaat er volgend jaar anders uitzien. Niet alleen de inhoud verandert, maar ook de manier van leren ondergaat een fikse vernieuwing. Voortaan wordt er geleerd aan de hand van 3D modellen.

Movares maakt in opdracht van RIO animaties van verschillende situaties die de stationsbeveiliging weergeven; de monteur leert straks aan de hand van simulaties storings op te lossen.

“De NX opleiding wordt een stuk moderner”, vertelt opleider Engbert de Haan. In deze opleiding leren deelnemers de storings van de stationsbeveiliging op te lossen. “Deelnemers aan de NX opleiding zijn veelal monteurs die al lang meedraaien. De opleiding is vaak de laatste stap naar een functie als hoofdmonteur. Op het moment dat ze starten met de NX opleiding hebben ze al veel kennis. Ze kunnen tekening lezen, kennen de principes en schakelingen, kortom het zijn

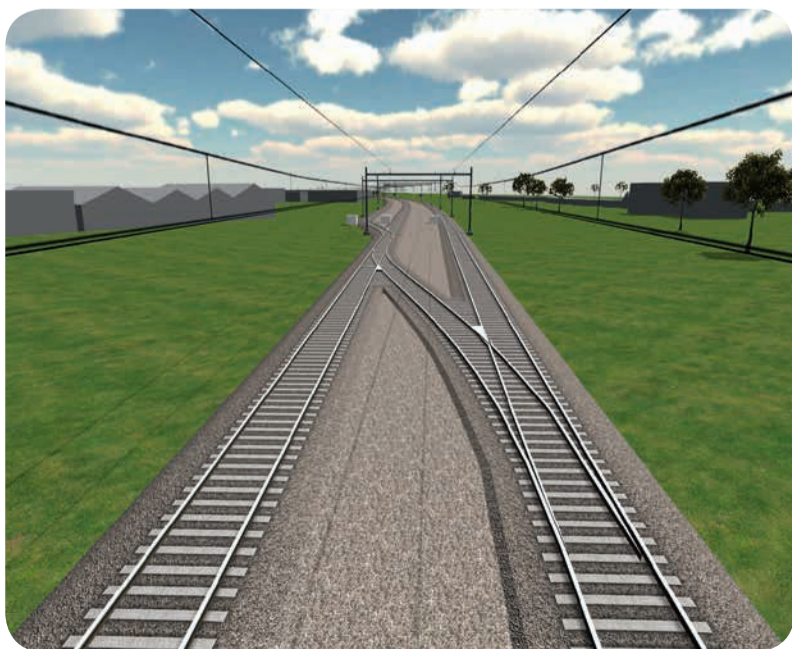
zeker geen beginners. Tijdens de opleiding behandelen we nu de NX circuits 1 voor 1. We halen de installatie als het ware uit elkaar en zetten hem vervolgens weer in elkaar. In de nieuwe opzet hebben we ervoor gekozen om de NX vanuit de functie van het geheel te behandelen. Dat wil zeggen: we kijken meer vanuit de praktijk en de werking: wat is stationsbeveiliging? Wat doet het systeem? Welke stappen moeten worden doorlopen om een rijweg in te stellen?

In de nieuwe opleiding gaan we uit van een station met NX beveiliging. Deelnemers gaan in logische stappen aan de gang met vragen als: is de rijweg vrij, zijn er geen rijwegen van de andere kant ingesteld? Het gaat dus meer om de logische werking van het systeem dan om de technische inhoud. In samenwerking met Movares wordt hiervoor een 3D animatie ontwikkeld. Met een bedieningstableau geef je een opdracht waarna je in het 3D model precies ziet wat er gebeurt. We visualiseren dus waar het systeem naar kijkt en

in welke stappen de rijweg tot stand komt.”

Tijdens een demonstratie over de mogelijkheden van 3D animaties, die werd verzorgd door Jan Beumer van Movares, ontstond het idee om de opleiding op de schop te nemen. “Het simulatieprogramma leek ons goed bruikbaar voor de NX opleidingen”, vervolgt Engbert. “Een monteur is natuurlijk geen treindienstleider, maar hij zorgt wél voor de installatie die de wens van de treindienstleider

moet uitvoeren. We hebben hier een NX installatie staan (station Barendrecht), waarop we het simulatieprogramma kunnen projecteren. Met de nieuwe opleiding proberen we de manier van denken te veranderen. Normaal gesproken werkt een monteur vanuit een eenvoudige vraag: is het spoor bezet? Loopt het wissel om? De achterliggende logica zit vooral in zijn hoofd. Nu gaan we andersom redeneren: welke stappen worden er ondernomen om een rijweg in te stellen?”



Eerste fase Digitaal Veiligheids

drs. Marion Gout-van Sinderen, president-directeur ProRail, blikt terug en kijkt vooruit

1 Wat is volgens u het belang, ofwel de winst van de invoering van het digitaal veiligheidspaspoort (DVP) voor de spoorsector?

Veiligheid blijft altijd een taai onderwerp. Je kunt veel zaken aanpakken, denk aan de techniek, planning, geen enkelsporige buitendienststellingen, maar dat is niet genoeg. Vooral het gevoel, het veiligheidsbewustzijn, moet veranderen. We hebben zelf ook metingen gedaan naar veiligheid op en langs het spoor en daaruit bleek dat we toch nog meer moeten doen. Het veiligheidsgevoel speelt hierin een belangrijke rol. We moeten elkaar durven aanspreken vanuit een positieve intentie; een positieve zorgfunctie.

In een overleg met de bonden kwam naar voren dat veiligheid nog hoger op de prioriteitenlijst moest komen te staan. Alle medewerkers stonden hier achter en vonden dit een goed idee. Het digitaal veiligheidspaspoort past heel goed in dit verhaal, al moeten we wel aandacht blijven houden voor specifieke informatie voor specifieke groepen. Ik vind het belangrijk dat de 9 life saving rules steeds terugkomen, maar kan me voorstellen dat er voor bepaalde doelgroepen ook nog extra aanvullende modules worden ontwikkeld. Zeker omdat het oude Veiligheid langs het Spoor meer kennisintensief was. Hier is vanuit het project Digitaal Veiligheidspaspoort al handen en voeten aan gegeven in de vorm van de kennismodule 'Veilig werken op het spoor'.

2 U bent zelf ook naar de training geweest, hoe heeft u deze ervaren?

Het was erg interessant. Ik was de enige vrouw tussen allemaal mannen van Heijmans en was in principe 'anoniem' om onafhankelijk de training te volgen en de dilemma's te bespreken. Net als alle anderen voelde ik ook de druk van het moeten slagen ("gelukkig ben ik geslaagd"). Het was mooi om te zien dat sommige deelnemers binnen komen met het idee 'ik moet van mijn baas', maar vervolgens zeer gemotiveerd aan de discussies meedoen. Iedereen erkent gedurende de training hoe nuttig en nodig de veiligheidsmaatregelen zijn. In vrijwel iedere groep zit wel iemand die een ervaring heeft gehad die de maatregelen ondersteunen. Er gebeuren nog teveel bijna-ongelukken. Dat maakt over het algemeen behoorlijke indruk op de aanwezigen en leidt tot echte gesprekken over veiligheidsbewustzijn. Dat is zeer belangrijk.

"We moeten elkaar durven aanspreken vanuit een positieve intentie."

3 ProRail streeft naar 0 vermijdbare ongevallen. Hoe draagt dit programma hieraan bij?

Nul vermijdbare ongevallen betekent dat we van alle 'near misses' moeten leren en waar nodig nieuwe maatregelen moeten nemen. Geen vermijdbare ongevallen betekent voor iedereen in de spoorsector: Doe iets als je iets ziet of opmerkt. Stel jezelf de vraag: wat kan ik hieraan bijdragen?



President-directeur drs. Marion Gout-van Sinderen

Dat kunnen grote dingen zijn, maar ook zeker kleine op het oog onbelangrijke zaken. Eigen initiatief in deze is belangrijk. Afgelopen jaar was er een treindienstleider in Kijfhoek die zelf een app heeft ontwikkeld. Loop je langs het spoor en er passeert een goederentrein, dan tik je het nummer van de trein in en je ziet precies welke stoffen de trein vervoert. Dat zijn natuurlijk prachtige initiatieven die vanuit de mensen zelf komen. Dat kunnen we als ProRail alleen maar toejuichen.

4 Deelnemers reageren wel eens in de trant van "zij hebben makkelijk praten". Volgens hen moet op de eerste plaats de klus worden geklaard... Hoe kijkt u aan tegen het vraagstuk veiligheid versus productie?

Dat is een belangrijk aandachtspunt en daar werken we heel

intensief aan. Daar hebben we bijvoorbeeld de aannemers heel hard bij nodig. Merken zij dat zij het werk niet veilig kunnen uitvoeren, dan moeten ze het werk stoppen. Dat kan ons tijd en ook geld kosten, maar veiligheid staat altijd op de eerste plaats. We moeten er met elkaar vervolgens wel voor zorgen dat zo'n situatie zich daarna niet meer voordoet. Het thema veiligheid komt ook telkens terug op de agenda bij de besprekingen met alle ProRail managers, maar ook bijvoorbeeld in de Stuurgroep PGO (Prestatie Gericht Onderhoud) behandelen we elke keer een veiligheidscasus en de laatste keer was dit het Digitaal Veiligheidspaspoort zelf. Om nog even terug te komen op de aannemers, we proberen hun vragen ook direct op te pakken. Wat doen we bijvoorbeeld met een minister of burgemeester die een bezoek brengt aan ProRail terrein? We kunnen hen voor een incidenteel bezoek moeilijk eerst naar de Veiligheidstraining sturen. We zijn voor dit soort uitzonderingen bezig met een speciale dagpas. Het is belangrijk om in gesprek te blijven, want we hebben elkaar nodig.

"Door veiligheid op 1 te zetten bevrijd je mensen van dilemma's."

Digitaal Veiligheidspaspoort

Veilig werken op en langs het spoor

paspoort succesvol afgerond

5 Welke verandering hoopt u met de spoorbranche door te voeren als het gaat om houding en gedrag?

We zijn nog steeds ver verwijderd van de top in veiligheid. Ook ProRail heeft hierin nog een lange weg te gaan.

Wat dat betreft kunnen we een voorbeeld nemen aan de petrochemische industrie. We werken er wel heel hard aan. Naast het DVP registreren we nu ook alle ongelukken op kantoor. Voorheen deden we dat alleen voor het buitenpersoneel. Is er iemand van een trappetje gevallen? Levert een toegangsdeurtje vervelende risico's op? Ook alle kleine ongevallen worden bijgehouden. En samen kijken we hoe we bepaalde situaties nog veiliger kunnen maken.

“Met de hele spoorsector blijven streven naar een maximaal veiligheidsniveau. Daar is iedereen bij gebaat.”

6 RIO is benaderd om voor alle ProRailers de DVP training te geven, ook dus voor hen die niet direct buiten werken, maar wat heeft iemand die 'binnen' werkt voor belang bij het volgen van de training?

Dat is de reden dat we de DVP training laten volgen voor alle ProRailers, dus ook de mensen op kantoor. Het gaat om het bewustzijn, ongeacht waar je werkt. Dat kan dus ook een los liggend snoetje of een wankale trap zijn.

Neem als voorbeeld een secretaresse. In eerste instantie kun je je afvragen waarom zij de veiligheidstraining moet volgen. Maar zij spreekt straks wel haar baas aan op onveilig gedrag: “Heb je een veiligheidsjas bij je? Beschik je over de juiste ‘papieren’ om op een bepaalde locatie

te komen?” Mensen worden alerter. Hetzelfde geldt voor de planners voor vervoer en dienstregeling. Daar begint veiligheidsbewustzijn al. Door veiligheid op 1 te zetten bevrijd je mensen van dilemma's.

7 Mensen die buiten werken hebben wel eens gezegd: dit is een eenmalige actie... wat is hierop uw reactie, anders gezegd zijn er vervolgcacties gewenst, en komen deze er ook?

Werken aan meer veiligheid betekent ook constant evalueren en verbeteren. Niet alleen intern maar met de hele spoorsector. Hoe zijn de reacties? Wat zijn veelgehoorde opmerkingen tijdens de DVP trainingen? Zoals ik al zei zullen we voor bepaalde groepen meer kennis in de diepte organiseren. Hier bleek behoefte aan te bestaan. We stellen ons continu de vraag: wat kunnen we nog meer doen? Alle goede initiatieven zijn welkom. We zijn druk bezig om te kijken wanneer mensen moeten terugkomen. Dat kan natuurlijk niet pas over tien jaar zijn en zal zoals het er nu uitziet eerder drie jaar zijn.

8 Handhaving en sanctivering vormen belangrijke pijlers onder het nieuwe beleid. Betekent dit dat er minder ruimte is om over veiligheid het gesprek aan te gaan?

We moeten met elkaar het gesprek aangaan, maar met alleen praten halen we onvoldoende resultaten. Het werkt alleen als je er ook consequenties aan verbindt. We willen allemaal veilig reizen, leven - dan gaat het bijvoorbeeld ook over omwonenden - en werken. Als er dingen fout gaan moeten we optreden, maar vooral uitleggen waarom het belangrijk is dat we bepaalde maatregelen nemen.

9 De implementatie van het DVP heeft in 2013 plaatsgevonden. Stel dat we drie jaar verder zijn, waar staat de spoorsector dan wat u betreft?

De Veiligheidsladder die we hebben ingesteld, kunnen we hierbij als graadmeter gebruiken. Over drie jaar willen we met ProRail 'dik' op trede drie staan en deels al op trede vier. Onze ambitie is om eind van dit jaar op de tweede trede te staan, een deel in drie en zelfs al een beetje op vier. Maar de laagste score telt. Het kost wel steeds meer inspanning. Over het algemeen is een inhaalslag maken relatief het eenvoudigst. Van goed naar beter vergt al grotere inspanningen en van beter naar excellent is nog moeilijker. Maar met de hele spoorsector moeten we blijven streven naar een maximaal veiligheidsniveau. Daar is iedereen bij gebaat...

Facts & Figures

• Totaal aantal deelnemers:	22.950
• Totaal aantal inschrijvingen:	25.303
• Bezettingspercentage	93%
• Nog beschikbare plaatsen t/m 7 februari:	582
• Toetsen Toegang tot het Spoor 'ongecontroleerd':	20.535
• Aantal mails per maand:	> 17.000
• Aantal telefoontjes per maand:	> 1.500
• Slagingspercentage:	89%
• Uitgevoerde voorleesexamens:	51

Dit project kent geen grenzen!



“We gaan voor een programma dat de mensen raakt.” Dat zei Martin Hartensveld ruim een jaar geleden. Samen met Jos Gabriëls (beide RIO) is hij verantwoordelijk voor de organisatie en uitvoering van de DVP-trainingen. Is RIO hierin geslaagd? En hoe kijken zij terug op één jaar DVP trainingen?

Martin: “In het verleden hebben we al verschillende grote projecten op het gebied van veiligheid gedaan. Vaak werd dat vooraf gezien als verplicht nummer, een ‘moetje’. Met het DVP zijn we er volgens mij zeker in geslaagd om de mensen te raken. Dat blijkt uit verschillende evaluaties, maar ook zie je tijdens de trainingen dat er al heel snel

goede discussies ontstaan. Al met al is dat een groot compliment voor alle betrokkenen, van programmamakers tot en met de trainers. Deelnemers vonden het vooral prettig dat er gevraagd werd naar hun beleving en dat het niet uitsluitend om regels ging.”

Jos: “Wat mij vooral opvalt is de wijze waarop de trainers hun rol hebben opgepakt. We wisten van tevoren dat we voor de veiligheidstrainingen praktijkmensen wilden hebben. Zij hebben dat meer dan goed opgepakt. Er is er geen eentje afgefallen omdat hij niet goed functioneerde. Sterker nog, ze zijn gegroeid in hun rol en leren nog steeds.”

M: Niet alleen het enthousiasme

van de trainers werkte aanstekelijk. Binnen onze organisatie zag je bij alle betrokkenen een enorme drive om het project te laten slagen.

J: We wisten dat er risico's waren. Wat doen we als internet uitvalt? Hoe gaan we al die duizenden mensen en de uitslagen van de toetsen verwerken?

M: We hadden de insteek dat het nooit aan ons kan en mag liggen. We kregen min of meer carte blanche van ProRail en dat geeft vertrouwen, maar ook verantwoordelijkheid.

J: Elk detail wilden we invullen en ieder risico uitsluiten. Dat gaat bij een internetstoring bijvoorbeeld tot en met de sleutel van de kluis waar de noodexamens liggen.

M: Van de ongeveer 2300 uitvoeringen die we hebben gehad, is er slechts eentje niet doorgegaan. Daar had de trainer onderweg een motorongeluk gehad. Pure pech dus. Trainers hebben voor open bruggen gestaan, op verkeerde locaties, of waren ziek, maar het lukte ons altijd om de situatie op te lossen.

J: Het succes zit hem ook zeker in de goede samenwerking met

de opdrachtgevers. Ze denken echt mee, bijvoorbeeld over de taalkwestie (in welke talen vertalen we de toets; dat waren er 4 en het werden er 6), en komen

“Dit is een uniek project waarbij we enorm veel tijd hebben geïnvesteerd in de voorbereiding, maar waarvan we nu duidelijk de vruchten plukken.”

dan ook met oplossingen. Als dit een testcase voor RIO was, in de zin van dat we een heel groot project aankunnen, dan durven

we te stellen dat we hier goed in geslaagd zijn.

M: We zijn in professionaliteit nog verder gegroeid. Als je het hardop zegt, lijkt het haast niet te bevatten dat je in ruim een jaar tijd meer dan 25.000 mensen op training mag ontvangen! En ik denk dat we de 30.000 ook nog wel gaan halen. Dit is echt een uniek project waarbij we enorm veel tijd hebben geïnvesteerd in de voorbereiding, maar waarvan we nu duidelijk de vruchten plukken.

J: Gelukkig gaat steeds meer vanzelf. Je ziet ook dat onze mensen van de backoffice geheel zelfstandig allerlei problemen oplossen.



Jos Gabriëls en Martin Hartensveld

Het 'DVP backoffice': een kijkje achter de schermen



Francisca Otter aan het werk in het zenuwcentrum

Met een enorme operatie als het Digitaal Veiligheidspaspoort, met maanden voorbereiding, duizenden deelnemers en de complete logistiek, zou je haast

"... of ik vanuit Amersfoort even een andere parkeerplaats kon regelen."

de dagelijkse afhandelingen vergeten. Telefoontjes met vragen over de Veiligheidstraining, voorlesexamens en soms honderden mailtjes per dag. Het zijn de werkzaamheden

van 'projectmedewerker DVP' Francisca Otter, die speciaal voor dit project is ingehuurd door Railinfra Opleidingen. Francisca maakt deel uit van het projectteam dat er voor zorgt dat de tienduizenden deelnemers rimpelloos de training en toets kunnen volgen en maken.

Wat maakt deze onmisbare schakel zoal mee? Wat houdt haar werk precies in? Een kijkje achter de schermen van 'het DVP backoffice'...

Francisca: "Via het uitzendbureau werd ik in eerste instantie

ingehuurd voor een project van 8 maanden. Inmiddels is de periode al drie keer verlengd en mag ik tot juni 2014 blijven." Het geeft aan dat er nog steeds voldoende werk is te verrichten. Wegens het enorme aantal aanvragen is de termijn van de Veiligheidstrainingen inmiddels verlengd tot 1 maart 2014. Daarna komen nog ongeveer 3.000 ProRailers aan de beurt, die voor 1 juni de DVP-training moeten volgen.

"Mijn werkzaamheden zijn heel divers, dat is het leuke van mijn functie. Inlogcodes verstrekken,

inschrijvingen verwerken, opdrachtbonnen maken voor de trainers, facturen invoeren en checken, toezichthouders inplannen, uitslagen verwerken... Je hebt het wel over 125 mensen per dag die de training volgen. Iedere werkdag van de week! Verder moeten we natuurlijk op elk scenario zijn voorbereid. De examens worden op de computer afgenomen, dus wat doen we als er een storing zoals het verbreken van de netwerkverbinding plaatsvindt? Gelukkig hebben we dit maar weinig meegemaakt; in dat geval treedt het noodplan in werking. In een speciale kluis liggen papieren examens, die na het invullen direct met een

en kwamen hierdoor te laat voor de training! Ik kreeg de vraag of ik vanuit Amersfoort even een andere parkeerplaats kon regelen. Verder zijn er heel veel verschillende nationaliteiten waarmee je te maken hebt. Je kunt de toets Toegang tot het spoor al maken in vijf verschillende talen, maar er wordt regelmatig gevraagd om tolken. Ook dat regelen we. Een Ghanees die slaagde voor het examen vloog ons letterlijk om de hals! Zeker de laatste weken krijgen we veel telefoontjes van mensen die soms lichtelijk in paniek vertellen dat ze écht een DVP pas nodig hebben om een opdracht uit te kunnen voeren. Of dat nog even



koerier hier worden gebracht. We proberen in alle opzichten zo flexibel mogelijk te zijn. We zien het als een uitdaging om alle mogelijke problemen op te lossen."

Anekdoten

Met zo'n grote en diverse doelgroep zijn er vast anekdoten te vertellen. Francisca: "Hoewel de trainingslocaties dichtbij het spoor liggen, komen veel deelnemers toch met de auto. Of met busjes, zoals in dit geval. Ik kreeg op een gegeven moment een telefoontje dat er diverse busjes niet in de parkeergarage pasten. De kandidaten waren al een kwartier naar een parkeerplaats aan het zoeken

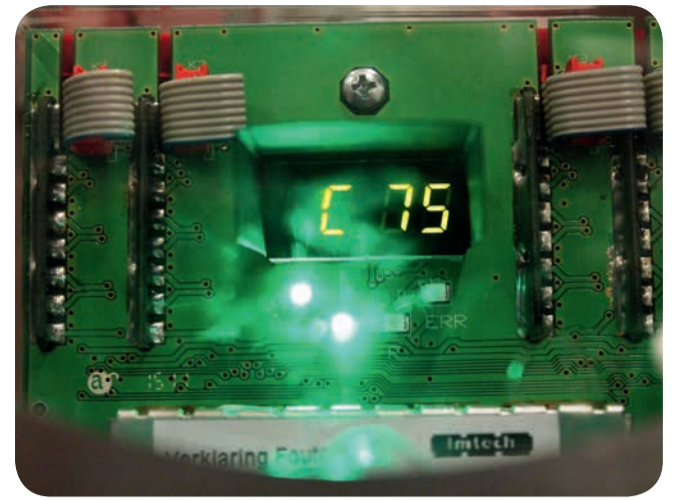
snel geregeld kan worden... De meeste vragen gaan over de toets maken in gecontroleerde of ongecontroleerde omgeving en over de inlogcodes. Vooral bij kleinere bedrijven komt het voor dat ze inlogcodes bij ons opvragen. Maar meestal kan dat alleen via de opdrachtgever of bij ProRail. Om nog even terug te komen op de taalproblemen. We zien regelmatig mensen die nog nooit met een computer hebben gewerkt. Of zelfs niet kunnen lezen. Maar zoals ik al zei: problemen zijn er om op te lossen en dat proberen we met zijn allen iedere dag opnieuw. We hebben nog niet meegemaakt dat we iemand niet konden helpen!"



Trainer Erik-Jan Gründmann in actie

Niet het 'hoe' maar het 'waarom' is belangrijk

Nieuwe opleiding treinbeveiliging voor hbo/wo-ers



De eerste opleiding van vier dagen (1 keer per week) is inmiddels afgerond en in maart 2014 staat de volgende gepland. Het is de bedoeling om de opleiding twee keer per jaar te geven.

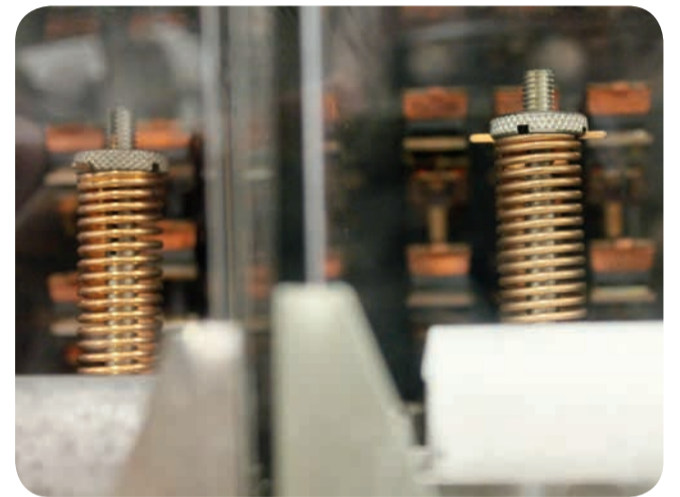
Deelnemer aan het woord

Hoe heeft Linda Verheijen, Rail Systems Engineer bij ProRail, de opleiding ervaren? Linda: "Wat me erg aanspreekt is dat de opleiding goed is te volgen voor iedereen. Ik kan me herinneren ooit de Basis cursus Railtechniek te hebben gedaan en dan stond ik in een ruimte vol kasten, waarvan ik dacht: 'het zal wel'. Als je er in je werk weinig mee doet, zegt het je ook weinig. Deze opleiding daarentegen is heel



In de bestaande opleiding Treinbeveiliging (de '754') werd vooral gekeken naar het oplossen van technische problemen. RIO heeft de opleiding flink op de schop genomen waarbij de nadruk ligt op de achterliggende oorzaken.

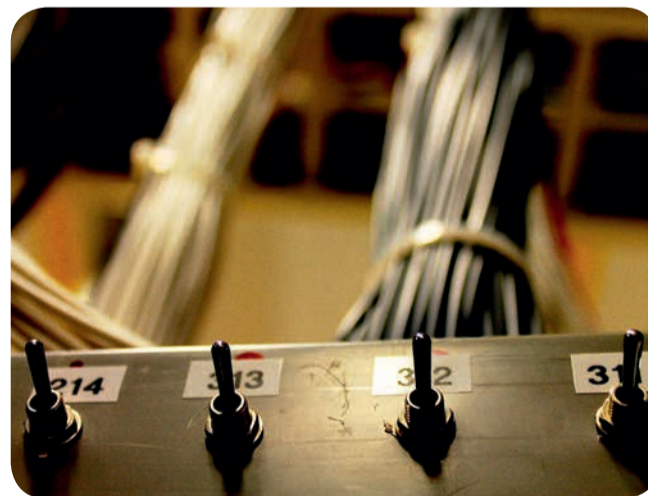
Rikus Koops, specialist Railverkeertechniek & Railverkeerskunde bij Arcadis en gastdocent bij RIO, vertelt over de nieuwe opleiding, waarvan de eerste onlangs succesvol is afgerond. De opleiding is geschikt voor beginnende en meer ervaren beveiligingstechnici op hbo/wo niveau bij aannemers, ingenieursbureaus en ProRail. De achtergrond, de principes en de toepassingen van (trein)beveiligingssystemen geven een stevig fundament voor iedereen die vanuit basiskennis mee wil praten en denken over (trein)beveiliging. "We kijken in de opleiding zoals gezegd naar het waarom. Waarom zijn bepaalde situaties ontstaan en wat is de beste oplossing? We behandelen veel praktijkvoorbeelden en doen opdrachten waarbij verschillende afwegingen moeten worden gemaakt. Beveiliging versus capaciteit, beveiliging versus het kostenplaatje... Zeker door de gemiddelde groep van



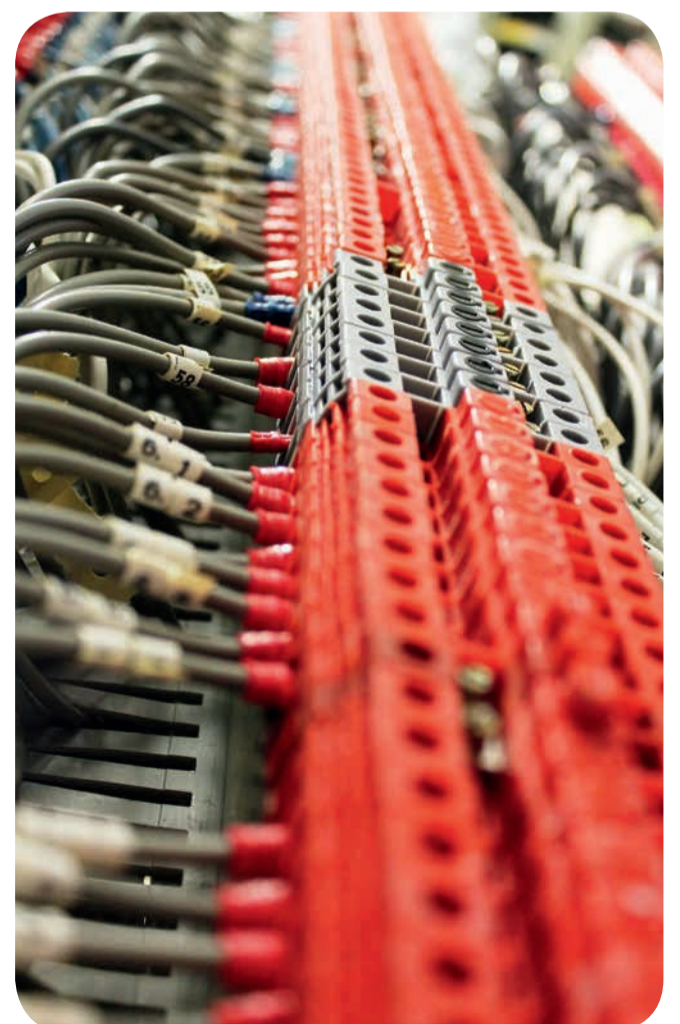
veelzijdig, je krijgt relatief weinig techniek en er zijn veel interessante discussies. Aan de hand van verschillende casussen en opdrachten maak je je eigen afwegingen, waarbij vooral het (veiligheids)bewustzijn centraal staat. De vereiste basiskennis valt mee, dus in principe kan iedereen deze opleiding volgen."



Of, zoals verantwoordelijk gastdocent Rikus Koops van Arcadis het noemt, 'het hoe'. Hoe moeten bepaalde veiligheidssituaties worden opgelost? Een technische achtergrond was hierbij haast een vereiste. In de vernieuwde opleiding gaat het vooral om de 'waarom' vraag. Bewustzijn op het gebied van beveiliging en de gevolgen die gemaakte keuzes hebben voor de spoorwegveiligheid staan centraal.



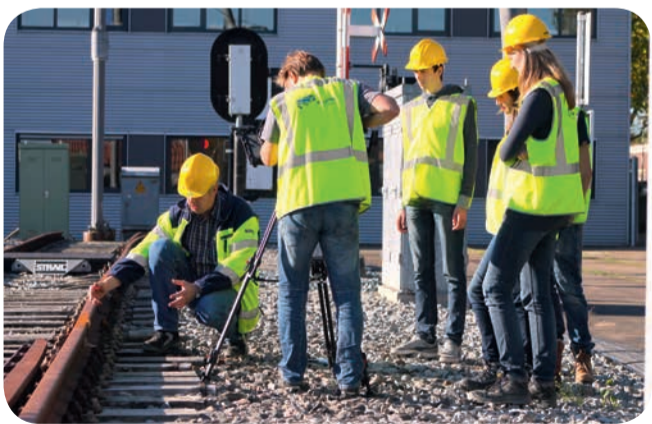
aannemers (de uitvoerende kant) en voorbereiders (vooral ProRailers) ontstaan tijdens de opleiding interessante discussies. Dat is ook de bedoeling. Het mooie van de opleiding is dat je in principe weinig technische voorkennis nodig hebt. Deelnemers volgen ter voorbereiding vijf e-learning modules. Het is interessant om te zien dat bijvoorbeeld de mensen van ProRail sterk denken vanuit '0 risico's'. Dat zit bij hen echt in de bedrijfscultuur. Wanneer een aannemer een bepaald risico acceptabel vindt, ontstaan boeiende discussies."



RIO decor voor film



De tweede minor Railtechniek is in volle gang, de 17 studenten bijten zich vast in hun opdrachten en binnen de Hogeschool Utrecht is deze vreemde eend in de bijt opgevallen. Het enthousiasme over de minor die zich afspeelt in de spoorse wereld is zo groot dat de Hogeschool heeft besloten er een promotiefilm voor te maken. Uiteraard is RIO dan de place to be omdat je daar zonder ingewikkelde procedures veilig de spoorse wereld in beeld kunt brengen. Studenten en opleiders zijn gewillige acteurs en de eerste reacties zijn veelbelovend, de animo voor deze minor groeit en dat is precies wat onze sector nodig heeft. De promotiefilm is via deze QR code te bekijken: http://youtu.be/fAvDCs4r2_M



Over de drempel

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



Naam: **Delano Kemble**
Leeftijd: 43 jaar
Functie: Uitvoerder bij Imtech

1 Waarom ben je hier vandaag?

Ik ben hier voor de Herinstructie BFI (Bedrijfsklaar maken, Functie testen en Instellen).

2 Hoe zag je programma eruit?

Een halve dag theorie en de andere halve dag oefenen in de praktijk. Het was nuttig en deze opleiding was volgens mij uitgebreider dan de basisopleiding. Ik heb veel nieuwe dingen gehoord, er is veel gewijzigd. Het is belangrijk goed op de hoogte te zijn van wijzigingen in procedures en voorschriften.

In de praktijk oefen je met het ombouwen van de installatie, plakken en daarna functietesten uitvoeren. Ik merk dat het oefenen belangrijk is, vooral omdat je het niet alle dagen doet.

3 Wat kun je doen met de opgedane kennis?

In mijn functie van uitvoerder is het belangrijk dat ik de jongens in mijn team goed informeer over de veranderingen; zij en ik hebben daar belang bij, dus ik leer hen wat ik vandaag heb geleerd, dat hoort bij mijn rol en het is goed te herhalen wat je hebt geleerd.

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

We moeten beter letten op onze gekwalificeerde mensen. Ik zie te veel dat mensen hun eigen techniek toepassen en die zijn niet altijd meer van deze tijd. Je kunt veel meer storingen oplossen als je goed op de hoogte bent van de actuele voorschriften. Het waarborgen van kennis moet echt beter; ik heb het idee dat veranderingen maar beperkt doordringen en voor monteurs beperkt toegankelijk zijn. Hier bij RIO is men goed op de hoogte van de laatste wijzigingen, maar buiten in de praktijk zie ik dat te weinig terug.



Naam: **Erik van Keulen**
Leeftijd: 43 jaar
Functie: Uitvoerder BAM Rail

1 Waarom ben je hier vandaag?

Ik kom voor het examen Werkverantwoordelijke Onderstations en Schakelstations.

2 Hoe ziet je programma eruit?

Het eerste deel van het examen gaat voornamelijk over de veiligheidsvoorschriften van ProRail (RLN), vervolgens een praktijkopdracht waarbij we storingen moeten zoeken en tot slot nog een casus werk voorbereiden. Ik zit hier dus nog wel even...

3 Wat kun je doen met de opgedane kennis?

Ik ben hier al eerder geweest, maar na vijf jaar moet je een hercertificering doen. Op zich is het nuttig om je kennis na een paar jaar weer op te frissen. Er komen toch altijd wat nieuwe dingen bij en het systeem verandert ook weer net iets.

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

De werktijden! We zouden wat meer tijd moeten hebben voor een klus. Regelmatig heb je bijvoorbeeld 's nachts maar drie uur de tijd, terwijl je eigenlijk meer nodig hebt. Zelf doe ik voornamelijk nieuwbouw, dus dan gaat het niet eens zozeer om onttrekkingstijd of de buitendienststelling, maar eerder om geld.



Opmerkelijk is een uitgave van Railinfra Opleidingen

Tekstredactie: MP Tekst, Leusden

Eindredactie: Jos Gabriëls, Railinfra Opleidingen

Redactieleden: Margaret de Bruijne, Jeroen Gutte, Railinfra Opleidingen

Aan deze uitgave werkten mee: Claudine Verbiest en Wiljo Florijn, Railinfra Opleidingen

Grafische verzorging: Graphic, Leusden

COLOFON

Redactie-adres:

Postbus 243, 3800 AE Amersfoort

T 033 467 47 27

secretariaat@railinfraopleidingen.nl

www.railinfraopleidingen.nl