

OPMERKING

**OKT
14**



RAILINFRA
opleidingen



Railinfra Opleidingen pakt uit tijdens de SpoorParade Amersfoort

Van 16 t/m 21 oktober vindt op de Wagenwerkplaats in Amersfoort de SpoorParade plaats. Voor jong en oud, over de historie en de toekomst van het spoor.

Een bijzonder evenement over techniek en innovatie, over de mensen van het spoor, de reizigers en over nog heel veel meer. SpoorParade Amersfoort inspireert, vermaakt, verrast en

is voor jong en oud een gezellig dagje uit. Met onverwachte theatervoorstellingen, artiesten, spoorcolleges, treinshows en unieke interactieve demonstraties.

Railinfra Opleidingen zal tijdens de SpoorParade haar wisselloods openstellen voor publiek.

Er vinden demonstraties plaats en het publiek krijgt de gelegenheid een wissel te krukken.

Kom naar SpoorParade Amersfoort

Bekijk voor meer informatie en het programma de website.



Aanspreken op onveilig gedrag: gewoon doen!
RIO gastheer internationale conferenties
ERTMS-lab: testen voor Zevenaar
Beveiliging van rangeergebieden sterk verbeterd!
Kunstwerken en de kunst van het leren
WB-0 examens voortaan met digitale casustoetsen

**Dit jaar reist Nederland
175 jaar over het spoor en
dat vieren we graag met jou!**

Installatie PLC Interlocking bij RIO in volle gang!

PLC Interlocking (Programmable Logic Controllers) is een treinbeveiligingssysteem dat door Movares in samenwerking met ProRail is ontwikkeld. Door gebruik te maken van kant-en-klare onderdelen uit de procesindustrie, kan het spoor met PLC Interlocking in de toekomst sneller maar vooral goedkoper worden beveiligd. Bij RIO is de installatie van de PLC Interlocking in volle gang en binnenkort gaan de eerste opleidingen van start.

De bestaande beveiliging met B-relais (NX) in Santpoort Noord is tijdens een proefperiode vervangen door een PLC Interlocking. In de proef werden de bestaande relaishuizen vervangen door elektronicahuizen met PLC Interlocking. Bij eventuele uitval van het PLC-systeem kon door een omschakeling worden teruggevallen op de NX met B-relais, maar dat is nooit voorgekomen, aldus Roel Liemburg (RIO). Nu de proef is geslaagd, zijn de oude relaishuizen in Santpoort Noord vervallen. Hiervoor in de plaats komt één elektronicahuis (RH110) waarmee het gehele emplacement door middel van het PLC-systeem wordt bestuurd. Momenteel wordt ook Beverwijk voorzien van PLC Interlocking, zodat het gebied Beverwijk-Santpoort-Noord volledig wordt voorzien van dit nieuwe treinbeveiligingssysteem. Het grote voordeel van PLC Interlocking is dat het een open source systeem is, waardoor er minder afhankelijkheid is van een bepaalde leverancier.

Roel: "Voorheen gebruikten we een testopstelling voor de PLC-opleiding, maar nu bouwen we hier het eerste PLC-systeem uit Santpoort Noord op. Dit systeem is vrijgekomen



Momenteel wordt hard gewerkt aan de installatie van de PLC Interlocking

na de definitieve ombouw in Santpoort Noord. Wanneer dit gereed is, wordt het systeem gebruikt voor testen maar ook om volwaardige opleidingen te kunnen verzorgen. Bij RIO kunnen we de eerste deelnemers voor opleidingen en certificeringen begin volgend jaar al ontvangen." De nieuwe opleiding met bijbehorend examen wordt ontwikkeld door Roel Liemburg en Marcel Boots.

Railinfra Opleidingen gastheer internationale conferenties

In de maand november is Railinfra Opleidingen tweemaal gastheer van internationale conferenties.

Op 6 en 7 november komen tien opleiders uit vijf landen in Amersfoort bijeen om ervaringen en kennis uit te wisselen. De deelnemers zijn afkomstig uit Noorwegen, Duitsland,

het Verenigd Koninkrijk, België en Nederland. Allen hebben gemeen dat ze opleider zijn, afkomstig uit het vakgebied Treinbeveiliging. Tijdens de tweedaagse wordt kennis uitgewisseld over leermethodes, ontwikkelingen binnen het vakgebied maar ook de wijze waarop de opleiders zich ontwikkelen. Zo is vergrijzing een onderwerp dat binnen bijna alle opleidingsinstellingen leeft. Hoe gaan zij om met deelnemers die één of twee generaties jonger zijn? Is men in staat andere leermethodes toe te passen die aansluiten bij de vragen van de jongere generatie? Kunnen zij inspelen op de technologische veranderingen in het vakgebied? ERTMS is een onderwerp dat in alle genoemde landen speelt en men gaat op zoek naar de verschillen en overeenkomsten.

Een week later, 13 en 14 november, zijn opleidingsmanagers van Europese opleidingsinstellingen te gast. De eerste dag zal NS gastheer zijn en de tweede dag wordt een kijkje genomen in de keuken van RIO. Ook hierbij staat het uitwisselen van ervaringen en kennis centraal en worden praktijkvoorbeelden getoond van de wijze waarop we in Nederland het leren vormgeven. Op het programma staat een aantal workshops, onder andere over vakmanschapontwikkeling, veiligheidsbewustzijn, simulatietraining voor verkeersleiders en simulatietraining tunnelevacuatie.



70:20:10

In opleidingsland waart een 'nieuwe' kijk op leren rond: het 70:20:10 model. Nieuw tussen aanhalingstekens want dit model is gebaseerd op een in 1996 gepubliceerd onderzoek over hoe succesvolle en effectieve managers leren. Volgens het onderzoek leren we 70% op de werkplek door het opdoen van ervaring, uitvoeren van taken en het oplossen van problemen, 20% via feedback en door contact en interactie met anderen zoals collega's en 10% via traditionele scholing, trainingen, cursussen, workshops en lezen. Door Charles Jennings is het model actueel geworden. Op YouTube staat een video waarin Jennings het 70:20:10 model toelicht (met Google heeft u het zo gevonden). De afgelopen jaren heeft hij het model bij grote en kleine organisaties geïntroduceerd en er ervaring mee opgedaan. Dat heeft geleid tot een aantal inzichten. Zoals dat 70:20:10 niet gaat over getallen, maar om een andere manier van kijken naar leren, beseffen dat het meeste leren gebeurt op de werkplek en niet in het klaslokaal. En dat de verhoudingen afhankelijk van de situatie zullen variëren. 70:20:10 is dus niet bedoeld als een in beton gegoten formule maar als bewustwording. Dat je het meeste leert op de werkplek en in het dagelijks leven en meer leert van het maken van fouten dan van het gelijk de eerste keer goed doen, moet geen nieuws voor ons zijn. Denk maar eens aan het aloude spreekwoord 'door schade en schande wordt men wijs'. Of aan het halen van je rijbewijs waarna niemand zal beweren dat je gelijk goed kunt rijden. Het duurt vele kilometers voordat je zover bent. En dan nog zijn er momenten dat het net goed gaat. Wat is dan waarde van dit model? Dat we met elkaar beseffen dat je het leren niet kunt uitbesteden aan een opleidingsinstituut, ook al is dat Railinfra Opleidingen. Betrokkenheid van de bedrijven is essentieel. Alleen samen kunnen we werken aan verbetering van vakmanschap. Doet u mee?

Willem Brummel
directeur Railinfra Opleidingen

COLUMN

ERTMS-lab: testen voor Zevenaar

In de miljoenennota hebben we gelezen dat de regering 2,4 miljard heeft gereserveerd voor de verdere ontwikkeling en invoering van ERTMS. Na de Betuweroute, HSL, Hanzelijn en het traject Amsterdam-Utrecht wordt nu de indienststelling voor Zevenaar voorbereid. En waar kan er beter getest worden dan bij RIO?

Bij RIO staan al geruime tijd exacte kopieën van ERTMS-beveiligingssystemen van de Hanzelijn, Betuweroute en het traject Amsterdam-Utrecht. De systemen worden gebruikt voor opleidingen, functionele testen en integratietesten voor treinen. Momenteel worden er nieuwe functionaliteiten geïmplementeerd voor Zevenaar-Oost - Emmerich. Omdat de treinen daar tijdens de ombouw naar ERTMS gewoon moeten blijven rijden, is testen op het baanvak ingrijpend. Testen op de apparatuur bij RIO is bovendien goedkoper.

Op 8 december is de indienststelling voor Zevenaar gepland en momenteel wordt het ERTMS-systeem getest in het 'ERTMS-lab' bij RIO. Hierbij wordt vooral gekeken op

de functionaliteit en veiligheid voldoen aan de ProRail eisen. Een nieuwe opleiding voor machinisten en treindienstleiders is niet nodig, omdat het in feite gaat om een verlenging van de Betuweroute, maar de treindienstleiders worden uiteraard op de hoogte gebracht van de veranderingen. Betrokken partijen zijn ProRail (als opdrachtgever), Alstom, Arcadis en Bombardier.

Remote verbinding met baansimulatie in Amersfoort

"Het 'RIO laboratorium voor ERTMS' zal in de nabije toekomst verder worden uitgebreid", vertelt Adrick Broeils van ProRail. "Testen die we voorheen op de baan uitvoerden willen we in de toekomst steeds meer in het ERTMS-lab uitvoeren. Dan

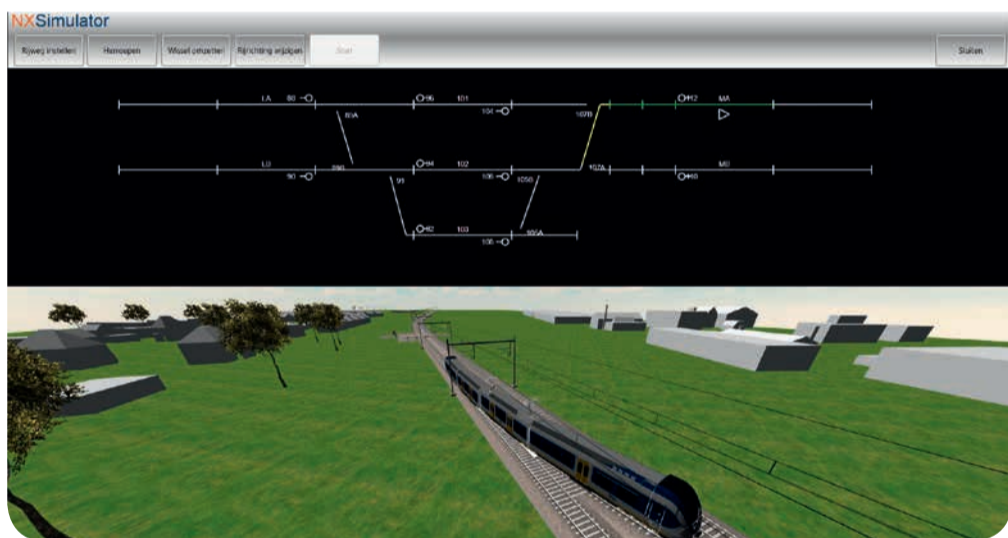


Een kijkje in 'het RIO laboratorium voor ERTMS'

gaat het met name om baan-trein integratietesten. Het is de bedoeling dat we straks ook op afstand testen kunnen uitvoeren. Zo kan bijvoorbeeld een trein

die in het buitenland wordt gebouwd al in een vroeg stadium vanuit die fabriek of werkplaats worden getest zonder dat de trein daarvoor naar Nederland hoeft te

komen. Dat gebeurt dan door een remote verbinding te maken met de baansimulatie in Amersfoort. Dat scheelt natuurlijk heel veel tijd en geld."



Metamorfose NX-opleiding: leren met 3D-modellen

De opleiding voor NX installaties (bedienen en beveiligen van spoorwegemplacements) heeft een metamorfose ondergaan. Kleinere groepen, een kortere looptijd, een gewijzigde inhoud en vooral een andere manier van leren. Aan de hand van 3D-animaties wordt meer vanuit de werking van NX gekeken dan naar de technische specificaties, zoals voorheen het geval was. Met de nieuwe 3D-modellen zien de deelnemers een animatie die de werkelijke situatie weergeeft.

"Kijken naar het grote geheel, dus meer vanuit de werking in plaats van naar de details, kan beter met 3D animaties", vertelt RIO-opleider Engbert de Haan. "In de vernieuwde opleiding kunnen storingsmonteurs kijken zoals ze ook in de praktijk zouden moeten kijken om fouten in de NX op te sporen. Ze zien middels een animatie dan ook een weergave van de werkelijke situatie. We kunnen op een beeldscherm een trein echt laten rijden en van alles laten zien zoals seinbeelden en het omlopen van een wissel. Via

een gebruiksvriendelijk bedieningsscherm met klikmenu is het eenvoudig te bedienen."

Engbert is zeer enthousiast over het nieuwe programma: "Je ziet nu praktisch hetzelfde als wat de treindienstleider ziet!" Door een camerabeeld vanuit de cabine kijk je mee vanuit de trein en zie je bijvoorbeeld ook de seinen. Daarnaast is er een optie om 'op de trein te kijken', zodat je als het ware met een helikopter meevliegt en tot slot kun je ook gewoon

rechtstreeks naar het eindpunt navigeren.

De eerste opleidingen zijn begin 2015 gepland en momenteel vinden de laatste testen plaats.

In de nieuwe opzet worden de groepen aanzienlijk kleiner en daardoor de opleidingsduur korter. Minder onttrekkingstijd betekent minder kosten (4 deelnemers en 8 dagen ten opzichte van 8-12 deelnemers en 13 dagen). Het terugbrengen van het aantal opleidingsdagen scheelt aanzienlijk in de onttrekkingstijd. Iedere lesdag bestaat uit 50% theorie en 50% praktijk. Het leslokaal bevindt zich naast het practicum dus de deelnemers kunnen eenvoudig heen en weer lopen.

RIO bouwt 'onderstation van de toekomst'

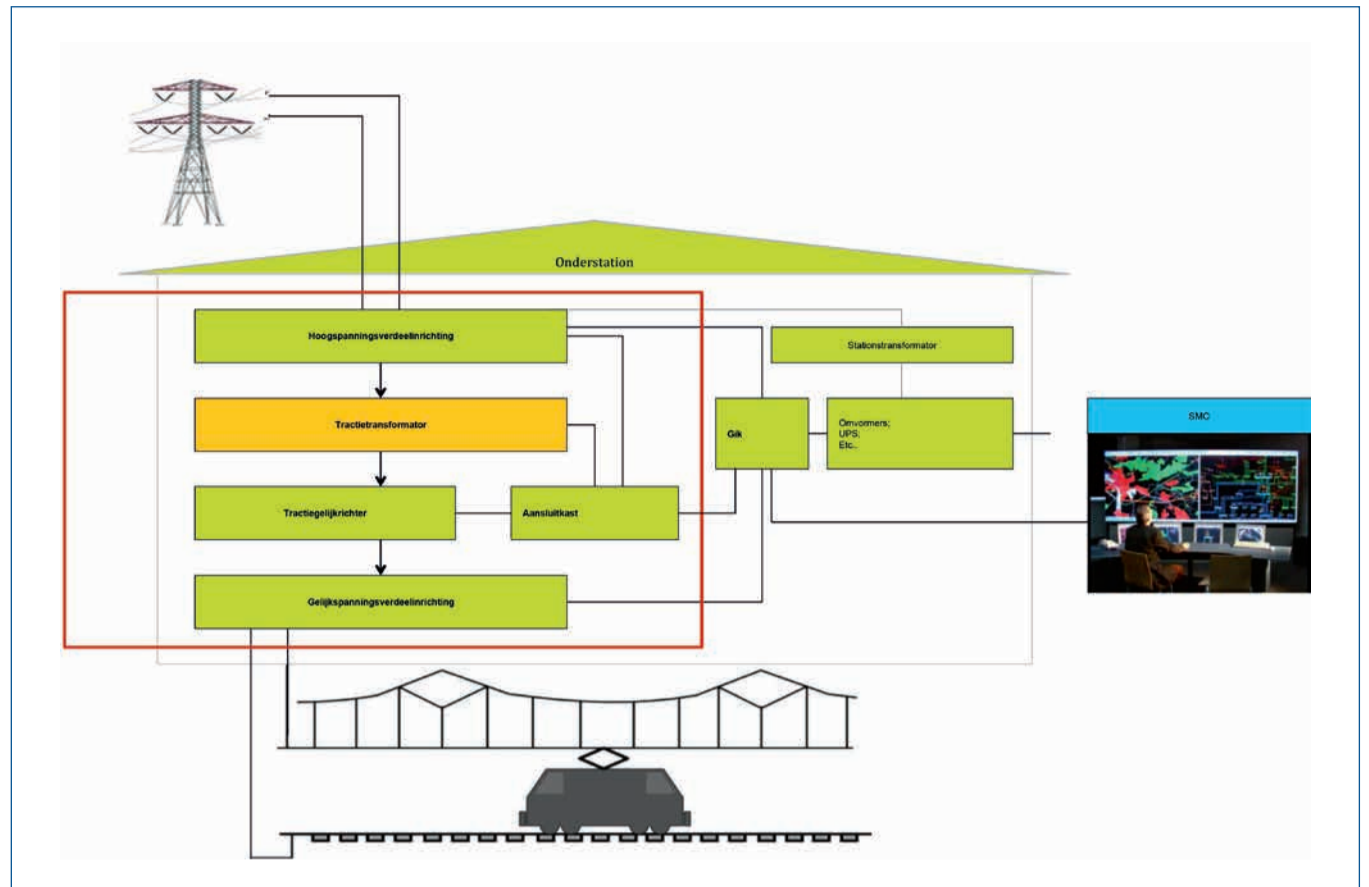
ProRail heeft recent de nieuwe contracten voor de componenten van de 1500V onderstations aanbesteed. Dit betekent dat er nieuwe leveranciers zijn bijgekomen met gewijzigde apparatuur. Zo levert SGB de tractietransformator en Siemens de hoogspanningsverdeelinrichting (HVI) en de gelijkstroomverdeelinrichting (GVI). De aanbieder van de tractiegeleijkrichter is op dit moment nog niet bekend. ProRail heeft Railinfra Opleidingen gevraagd mee te werken aan de bouw van een nieuw onderstation voor het testen en opleiden van medewerkers van ingenieursbureaus, aannemers en ProRail.

Alles digitaal

Martin Bok, projectleider namens RIO en verantwoordelijk voor de realisatie: "De nieuwe apparatuur is aanleiding geweest om hier bij RIO een compleet nieuw onderstation te bouwen, inclusief besturing en bewaking. Met het vervangen van de vele dikke bundels met kabels door een netwerk bussysteem met glasvezelverbindingen bouwen we al met het oog op de toekomst. Alles wordt digitaal, zo zal het buiten in de toekomst ook zijn."

Goede samenwerking ProRail en RIO

Eerst kan bij RIO ervaring worden opgedaan en daarna zal de nieuwbouw op verschillende plaatsen in Nederland worden uitgerold. Het project is tot stand gekomen door goede samenwerking tussen ProRail en Railinfra Opleidingen. Hierdoor is het mogelijk het onderstation in korte tijd te realiseren op het RIO terrein, terwijl het aanbestedings- en besluitvormingsproces bij ProRail zorgvuldig is doorlopen.



Schematische weergave met de aanbestedings-scope rood omkaderd

"Inmiddels is gestart met de bouw, de computervloer ligt er al in", vertelt Bok. "Het wachten is nu op de nieuwe verdeelinrichtingen van Siemens en daarna op

het busstelsel. De eerste opleidingen met de nieuwe apparatuur zullen begin volgend jaar al van start gaan."

Beveiliging van rangeergebieden sterk verbeterd!



Roel Liemburg bij de EBI-track in Amersfoort

Voorheen kostte het veel tijd om op rangeerterreinen een trein een route te laten rijden. Machinisten moesten bij elk wissel uit de cabine stappen en handmatig met een druk op de knop een wissel omzetten. Dat is niet meer van deze tijd.

ProRail ging op zoek naar een nieuw systeem dat wissels via een routesysteem kan bedienen, zodat het rangeren en het in- en uitrijden sneller en efficiënter kan plaatsvinden. Bombardier heeft een nieuw systeem ontwikkeld voor niet-centraal-bediendegebieden (NCBG), dat momenteel operationeel is op het emplacement De Binckhorst (Den Haag). De opleiding hiervoor wordt bij RIO ontwikkeld door Roel Liemburg en Marcel Boots.

"Het nieuwe systeem werkt voor het treinproces aanzienlijk sneller", vertellen zij. "Nu heeft de treindienstleider op een scherm overzicht over het gehele emplacement met daarop onder andere de posities van treinen en de routes die deze gaan rijden."

Op het scherm kan de treindienstleider routes inleggen voor treinen die van en naar opstelsporen, wisselstraten en hoofdbaan rijden.

Wit licht betekent voor de machinist dat de route is ingelegd en bij toestemming van de treindienstleider kan hij gaan rijden. Mocht het systeem uitvallen, dan kan de machinist altijd nog de wissels op de oude manier door middel van een drukknop in de goede stand leggen om op het juiste spoor te komen.

Een complete kopie van het nieuwe systeem staat nu opgesteld bij RIO voor opleidingen. Arnhem is het volgende rangeerterrein dat met het NCBG systeem wordt uitgerust.

Het is de verwachting dat in de toekomst meerdere rangeerterreinen en opstelreinen worden omgebouwd.

Bombardier bouwt een vergelijkbaar systeem voor de 'SUNIJ-lijn' (Sneltram Utrecht Nieuwegein IJsselstijn). Het onderhoud is in handen van Strukton. RIO heeft specifiek voor de monteurs die de SUNIJ-lijn gaan onderhouden een 8-daagse opleiding ontwikkeld waarin onder andere de onderdelen EBI-track, EBI-lock en de OCS-kast aan bod zullen komen. De opleiding wordt afgesloten met een toets.



De OCS-kast

Aanspreken op onveilig gedrag: gewoon doen!



Mensen aanspreken in een 'echte' situatie

De kans krijgen om iemand in de echte situatie aan te spreken op onveilig gedrag; dat was een

belangrijk leerdoel van de herinstructie Veiligheid voor ruim 80 bouwadministrateurs van ProRail.

Leren aanspreken door het gewoon te doen!

Jaarlijks stelt Railinfra Opleidingen, in samenwerking met de Kenniskring Veiligheid van ProRail, de inhoud en aanpak van de herinstructie Veiligheid vast. De Kenniskring inventariseert vragen en onderwerpen op het gebied van veiligheid binnen de afdeling Bouwmanagement. Om veiligheid naar een hoger niveau te tillen was dit jaar de wens dat iedere bouwadministrateur tijdens de herinstructie, in een zo echt mogelijke situatie, in ieder geval één keer gaat aanspreken op onveilig gedrag. Zo ervaren

de deelnemers de kracht van ervaren leren, dus leren door te doen. In de praktijk betekent dit dat twee groepen op Utrecht Centraal langs verschillende situaties lopen die om aanspreken vragen. Bouwmedewerkers (acteurs) zijn ingezet om onveilige situaties na te bootsen op de stationslocatie en de bouwadministrateurs spreken beurtelings de medewerker aan. Onder begeleiding van Anton Thonen en Frank Nobel (Railinfra Opleidingen) en acteurs krijgt iedere bouwadministrateur de kans om in het echt te oefenen met aanspreken. Uitgerust met korte aanwijzingen en feedback

van begeleiders, acteurs en collega deelnemers gaat vervolgens iedereen in een leslokaal het aanspreken verder aanscherpen.

De één lag er vooraf van wakker, de ander schudde het zo uit de mouw. Feit is dat iedereen de spanning heeft gevoeld van het aanspreken. Veel bouwadministrateurs hebben gemerkt dat aanspreken persoonlijk is, niet lastig hoeft te zijn, en vooral een kwestie is van doen.

De uitdaging is dus om het te blijven doen, want daarmee til je veiligheid echt naar een hoger niveau.

Kunstwerken en de kunst van het leren

Het spoorse landschap kent tal van fraaie, bijzondere kunstwerken die in technisch opzicht veelal uniek zijn. Het onderhoud hiervan vraagt een zeer breed pallet van vakmanschap. Steeds minder monteurs die meer moeten kunnen, dat vraagt om een uitgekende leerweg.

“ProRail wil de vakbekwaamheid voor het onderhoud van kunstwerken borgen”, vertelt projectleider Ron van der Zwan. “Ook bij kunstwerken neemt het aantal medewerkers met specifieke kennis, noodzakelijk voor met name het onderhoud, de komende jaren af. Daar komt bij dat de kennis van kunstwerken heel specifiek is. Vooral bij beweegbare bruggen zitten er veel verschillen in bijvoorbeeld bewegings- en aandrijfmechanismen. Met een geheel nieuw leertraject willen we de vakbekwaamheid voor nieuwe én zittende monteurs op niveau brengen en houden.”

Eind van dit jaar wordt gestart met een bijzonder nieuw leertraject Kunstwerken. Na een uitgebreide voorbereiding waarbij opdrachtgever ProRail, de grote aannemers, ingenieursbureaus en RIO zijn betrokken, is de eerste

module (van 5 modules in totaal) dan gereed. De nieuwe opleiding bestaat naast een basismodule uit vier modules voor verschillende taken, die worden afgerond met een certificaat. Eén van de bijzonderheden is dat deelnemers niet alle modules hoeven te doorlopen, maar ook voor afzonderlijke onderdelen kunnen inschrijven.

“Overigens leiden we op tot taken, dus niet voor een functie. Dát is vakmanschap.”

Twee jaar geleden is begonnen met het vaststellen van de vakbekwaamheidseisen. Bij deze eisen zijn naast deskundigen van opdrachtgever ProRail, ook de grote aannemers, ingenieursbureaus en Railinfra Opleidingen betrokken. Deze werkgroep heeft, aangevuld met



een klankbordgroep, technische kennis verzameld en meegedacht over de invulling van de opleiding.

Claudine Verbiest, projectleider bij RIO: “De zogeheten ‘0-module’ is een basismodule waarbij we de kennis en vaardigheden van monteurs die kunstwerken onderhouden toetsen. Deze is gericht op de startbekwaamheid voor de verschillende taken. Deze verplichte module wordt afgesloten met een diploma. In vervolmodules verwerft de deelnemer de vereiste kennis en vaardigheden om verder ervaring op te doen en te groeien in zijn vak. Hierbij gaat het om vier modules die elk één van de vastgestelde taken omvat (Kunstwerken, Bedienung en besturing, Beoordelen kunstwerken, Installatie verantwoordelijk). In de vervolmodules staat het leren van praktijkgerichte vakkennis en vaardigheden centraal. Het kan dus zijn dat bijvoorbeeld een werktuigbouwkundige alleen

de modules 0 en 1 doet. Of dat inspecteurs van ProRail module 3 volgen omdat het beoordelen van kunstwerken ook voor hun van toepassing zou kunnen zijn.”

Portfolio opbouwen

Het nieuwe leertraject wijkt qua aanpak sterk af van de klassieke opleiding in het klaslokaal. Er wordt met name op de werkplek opgeleid. Zoveel mogelijk bij de kunstwerken zelf, wat dus betekent dat er door heel Nederland opgeleid wordt. Deelnemers worden begeleid door een mentor vanuit het eigen bedrijf en een begeleider van RIO. De deelnemer kan in principe zijn eigen plan uitstippelen en zelf aangeven wanneer hij er ‘klaar voor is’. De verwachting is dat een module gemiddeld een doorlooptijd kent van 3 tot 6 maanden. Naast kennisblokken zijn er praktijkblokken waarin de deelnemer op de werkplek kan meekijken, oefenen, opdrachten kan uitvoeren en bij een positieve beoordeling kan

hij op deze manier een portfolio opbouwen. De beoordeling na een module vindt plaats tijdens een eindpresentatie voor de mentor, de leidinggevende en de vakdeskundige van RIO.

Ron: “Voor ProRail is dit ook een bijzondere pilot. Het is de eerste opleiding waarbij de certificering gelijktijdig verloopt met het leertraject. Tijdens de opleiding wordt al getoetst. We kijken dus tijdens de opleiding al of een deelnemer capabel is. Overigens leiden we op tot taken, dus niet voor een functie. Dát is vakmanschap. Ook de mentoren worden opgeleid. Dit loopt synchroon met het leertraject. Gedurende het jaar zijn er verschillende studiedagen, waarbij kennis gedeeld kan worden en minimaal één keer per jaar ga je naar een vakdag. Hierbij staat telkens een thema centraal, bijvoorbeeld een nieuwe ontwikkeling of trend. Ook hier is het delen van ervaringen het hoofddoel.”



WB-O examens voortaan met digitale casustoetsen



Projectleider Jan Lamain

De tijd van de grote vellen papier bij de examens WB-O behoren binnenkort tot het verleden. Het vele schrijven en tekenen tijdens de casustoetsen wordt vervangen door een digitale toets, die is ontwikkeld door Stichting railAlert in samenwerking met Railinfra Opleidingen. Projectleider Jan Lamain vertelt dat het eigenlijk wel hoog tijd werd...

Jan: "Deelnemers zijn niet meer gewend om veel te schrijven en te tekenen. Daarover kregen we uit de branche steeds meer opmerkingen en daarbij waren de examens ook alweer 10 jaar oud. In samenwerking met Henriëtte van Amerongen van RIO hebben we de toets gedigitaliseerd. Eén van de

vereisten was dat de deelnemers niet over computerkennis hoeven te beschikken. We hebben uitgebreid gekeken welke computerprogramma's er in de branche gebruikt worden en zijn uiteindelijk bij Adobe terechtgekomen. De software is zeer gebruiksvriendelijk zodat iedereen er mee kan werken. De OBE-bladen worden in het programma aangeboden, waarna de examenkandidaten zelf op de computer lijnen en symbolen kunnen toevoegen. Op het bijbehorende digitale antwoordformulier kunnen ze eenvoudig standaard teksten aanpassen.

Voor de zomer hebben we enkele pilotexamens gehouden, waarna we nog enkele kleine dingen hebben aangepast. Zo kende het programma niet alle symbolen. Deze hebben we gemaakt,

bijvoorbeeld een symbooltje voor de kortsluitlans, zodat de deelnemers ook deze standaard kunnen gebruiken."

Extra informatie

Medio oktober is op www.railalert.nl een introductiefilmpje te bekijken over de digitale casustoets voor de WB-O. Niet alleen het WB-O examen is vernieuwd. Dit geldt voor alle examens van de Voorbereidende

taken NWW, dus ook VGC-O, VGC-U, WB-V en WB-U. Op 22 oktober is er een voorlichtingssessie bij Van der Valk in Breukelen. Hierin geeft Jan Lamain namens de Stichting railAlert een toelichting op de vernieuwingen van alle examens voor de Voorbereidende taken. Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Stichting railAlert.



Van grote vellen papier naar digitaal...

Bureau voor Toetsing en Certificering

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: Ryan Olmberg

Leeftijd: 37 jaar

Functie: Aspirant monteur bij Asset Rail



Naam: Marco Gerritsen

Leeftijd: 44 jaar

Functie: WB-U bij Gründmann Infra



1 Waarom ben je hier vandaag?

"Ik ben hier voor de opleiding Vrije Baan Beveiligingen: linker spoor. Vandaag is de eerste dag van een zesdaagse opleiding, dat wordt afgesloten met een examen."

2 Hoe zag je programma eruit?

"Eerst hebben we ons aan elkaar voorgesteld, verteld wie we zijn, wat we gedaan hebben, welke opleidingen we gevolgd hebben, etcetera. Vervolgens zijn we een praktijklokaal ingegaan waar een complete modelspoorbaan stond opgesteld. Alles functioneert hier vrijwel hetzelfde als buiten. Hierna zijn we aan de gang gegaan met tekeningen en relais. In de middag hebben we verschillende opdrachten uitgevoerd, waarbij het vooral ging om tekening lezen."

3 Wat kun je doen met de opgedane kennis?

"De kennis die ik hier op doe, kan ik in mijn werk gebruiken voor met name het zoeken van storingen. Bijvoorbeeld bij seinen. En alles heeft te maken met beveiliging. In dit geval van het linker spoor."

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

"Wat mij betreft zouden de buitendienststellingen wel wat langer mogen duren. We hebben vaak maar heel weinig tijd, waardoor je als bedrijf veel meer personeel moet inzetten. Ik snap het belang van de reizigers en vervoerders, maar als we iets meer tijd zouden krijgen, kun je het als bedrijf af met minder personeel, waardoor er ook meer te verdienen valt. Het zou mooi zijn als hier in de toekomst meer rekening mee gehouden kan worden."

1 Waarom ben je hier vandaag?

"Ik ben hier al meerdere malen geweest. Vandaag ben ik hier voor de tweedaagse opleiding Begeleider Buiten Dienst gesteld spoor."

2 Hoe zag je programma eruit?

"Na het gebruikelijke voorstellen hebben we vooral theorie behandeld. Aan de hand van een boek hebben we onder andere proeftoetsjes gemaakt ter voorbereiding op het examen. Verder discussiëren we over verschillende onderwerpen. We zijn ook nog even in de Wisselloods geweest. De bedoeling was om hier een wissel te krukken, maar dit doen we al jaren, dus eigenlijk was dit voor deze groep overbodig."

3 Wat kun je doen met de opgedane kennis?

"Deze opleiding heb je gewoon nodig. Veel dingen weet je wel, maar je leert ook altijd nieuwe dingen. Daar kun je buiten op doorborden. Onderwerpen die we hier behandelen zie je in de praktijk weer terugkomen."

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

"Ik merk bij mezelf en om me heen dat er veel onduidelijkheid is over regelgeving. Daar zouden ze eens iets aan moeten veranderen. De regels veranderen heel vaak, wat de situatie niet makkelijker maakt. Ik zit zelf op kantoor dus zie bijvoorbeeld de nieuwsbrieven van Stichting railAlert voorbij komen, maar de jongens buiten hebben nog wel eens zoiets van: 'Daar heb je weer zo'n nieuwsbrief. Het zal wel...'"

Tekstredactie: MP Tekst, Leusden

Eindredactie: Jos Gabriëls, Railinfra Opleidingen

Redactieleden: Margaret de Bruijne, Jeroen Gutte, Railinfra Opleidingen

Aan deze uitgave werkte mee: Wiljo Florijn, Railinfra Opleidingen

Grafische verzorging: Graphic, Leusden

Opmerkelijk is een uitgave van Railinfra Opleidingen

COLOFON

Redactie-adres:

Postbus 243, 3800 AE Amersfoort

T 033 467 47 27

secretariaat@railinfraopleidingen.nl

www.railinfraopleidingen.nl

