

Profiel medewerker en inhoud werkzaamheden

**Besturen en begeleiden
voertuigen Metro Baan**

Versie: 1.1

Vertrouwelijkheidsniveau: Openbaar

Colofon

GVB

Uitvoering Energie

Contactpersoon M. Prins

Telefoonnummer 06-53241020

1.1 Inhoud werkzaamheden

Metro Baan

De afdeling Metro Baan binnen het Railinfrabedrijf (GVB Railinfra B.V.) verzorgt onderhoudswerkzaamheden aan de metrobaan, inclusief het verhelpen van storingen. Bijvoorbeeld: het vernieuwen van spoorstaven, wisseldelen, derde rail en dwarsliggers.

Metro Baan voert voor verschillende componenten (objecten) inspecties uit. Het uitvoeren van nieuwbouw- of vervaningsprojecten behoort ook het takenpakket van Metro Baan. Verschillende werkzaamheden voor interne afdelingen van GVB en derden worden op logistieke wijze uitgevoerd. Een belangrijke taak is CVC (Controleur Veilige Berijdbaarheid); Metro Baan is de enige die de baan vrij mag geven voor exploitatie, bij ontsparingen en/of werkzaamheden aan spoor/wissels.

Functie Pilot/machinist

Metro Baan maakt gebruik van dienstverleners die (gedurende de nacht) transport- en andere spoorgerelateerde werkzaamheden verrichten, zoals het besturen van de onderhoudsvoertuigen, dit betreft de "machinisten". Het begeleiden van onderhoudsvoertuigen wordt door "pilots" verzorgd.

Beide functies kunnen uitgevraagd worden met een LWB-niveau (Leider Werkplek Beveiliging). De LWB is ervoor verantwoordelijk dat werkzaamheden op een zodanige wijze worden uitgevoerd, dat de exploitatie niet wordt verstoord of verstoord kan worden. De LWB is verantwoordelijk voor de beoordeling, inzet en naleving van werkplekbeveiligingsmaatregelen (bijvoorbeeld aanrijdgevaar).

Er worden daarom vier functieniveau's uitgevraagd:

1. Pilot
2. Pilot met LWB-niveau
3. Machinist
4. Machinist met LWB-niveau

Verantwoordelijkheden en verplichtingen

1a. De pilot is verantwoordelijk voor:

- Het waarnemen van de seinen;
- Het geven van zodanige opdrachten en aanwijzingen aan de machinist van een voertuig, zodat deze kan voldoen aan het gestelde onder punt 2.

1b. De pilot is verplicht:

- Te letten op het vrij en onbelemmerd zijn van het te berijden spoor en de daarin gelegen overpaden en (weg)kruisingen; hiertoe moet hij zich zodanig opstellen of bewegen, dat hij te allen tijde het spoor vóór het (werk)voertuig kan overzien en de door hem te geven seinen voor de machinist waarneembaar zijn;

- Te letten op vaste en andere seinen, op de stand van wissels en andere in het spoor gelegen inrichtingen, alsmede op het aansluiten van de tongen van de tegen de punt te berijden (hand)wissels;
- De snelheid van de (werk)trein naar uitzicht, beremming en stand van de vaste seinen te doen regelen (zulks met inachtneming van het gestelde onder punt 2);
- Niet toe te staan, dat het (werk)voertuig in beweging wordt gesteld, vóórdat hij zich heeft overtuigd, dat de rijbeweging veilig kan worden aangevangen;
- Tijdig het sein of bevel tot stoppen te geven als het seinbeeld het voorbij rijden verbiedt of zulks uit anderen hoofde nodig is;
- Er rekening mee te houden, dat een zich op hetzelfde spoor en in dezelfde rijrichting vóór de (werk)trein bewegend (werk)voertuig (plotseling) tot stilstand kan komen.

2a. De machinist is verantwoordelijk voor:

- Het opvolgen van de opdrachten en aanwijzingen hem door de pilot gegeven;
- Het waarnemen van seinen en het gevolg geven daaraan.

2b. De machinist is verplicht:

- Bij een begeleide rijbeweging: te letten op de seinen en te letten op de veilige berijdbaarheid van de rijweg – voor zover hem/haar dit zonder de pilot uit het oog te verliezen – mogelijk is.

**De snelheid van een werktrein moet aan de omstandigheden, zoals baansituatie en beladingswijze, worden aangepast. Daarnaast geldt als maximum snelheid op de hoofdbaan:*

- 40 km/h, als de locomotief de trein trekt;
- 25 km/h, als de locomotief de trein duwt.

Indiensttreding en opleidingsproces

Dienstverleners werkzaam als pilot/machinist, al dan niet voorzien van LWB-niveau, worden aangemeld door de leverancier bij GVB Metro Baan. Dit gebeurt via een registratieformulier.

Na goedkeuring van de VOG (Verklaring Omtrent Gedrag) wordt er een personeelsnummer toegewezen en een bedrijfspas verstrekt.

Opleiding en kosten

“Opleiding” maakt een belangrijk onderdeel uit van het indiensttredingsproces als pilot/machinist.

Om pilot te worden, dient allereerst de volledige (reguliere) rijopleiding gevolgd te worden bij het opleidingscentrum van GVB. De kosten hiervan zijn voor rekening van de betreffende leverancier. Een belangrijke toegangseis is dat kandidaten een WLS-vergunning hebben (Wet Lokaal Spoor).

Tijdens de rijopleiding zal een specialisatie gevolgd worden om “pilot” te worden, via speciale modules. De gehele rijopleiding (inclusief de specialisatie tot pilot) bedraagt ongeveer drie weken.

Geschatte kosten: EUR. 10.500 (aan deze indicatie kunnen geen rechten ontleend worden)

Om als machinist te kunnen werken, gelden aanvullende eisen. Na het succesvol volbrengen van de rijopleiding (inclusief specialisatie tot pilot) kan gestart worden met de opleiding "werkmaterieel". De kosten hiervan zijn ook voor rekening van de betreffende leverancier. Hoewel voor de Unimog als wegvoertuig een Groot Rijbewijs vereist is, geldt deze eis niet bij deze uitvraag. Dit aangezien de pilots/machinisten de Unimog enkel op het spoor berijden.

Tijdens de opleiding "werkmaterieel" krijgt de kandidaat specifieke training op de verschillende werkvoertuigen van GVB. Deze opleiding bedraagt ongeveer twee weken (inclusief nachtdiensten).

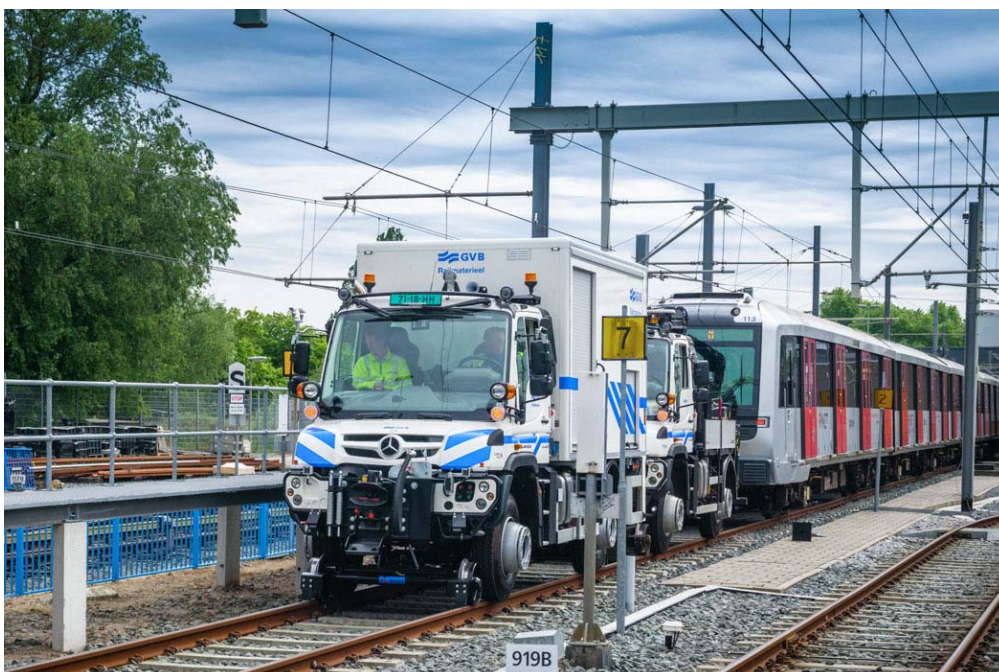
Geschatte kosten: EUR. 11.500 (aan deze indicatie kunnen geen rechten ontleend worden)

De aanmelding voor beiden opleidingen (pilot en machinist) vindt plaats door de leverancier zelf.

Vloot

De vloot onderhoudsvoertuigen van GVB bestaat uit:

- Loc 2 (in opbouw)
- Loc 3
- Uggel
- Unimog RIB
- Unimog RM (zie afbeelding hieronder)
- Shunter loc
- Nifty 2



Afbeelding 1: Unimog Railmaterieel

Capaciteitsaanvraag

1. Er wordt gewerkt met een planning van vier weken. Hierin wordt het benodigde aantal pilots en machinisten uitgevraagd en dit wordt vervolgens gecommuniceerd met de leverancier.
2. Iedere week vindt er fysiek overleg plaats in Diemen waarbij de vierweekse planning wordt besproken. Hierbij is aanwezig: de planner Metro Baan en de planner van de leverancier.
3. Na ontvangst planning deze zo snel mogelijk bevestigen op haalbaarheid.
4. Leverancier levert op de donderdag vóór 12:00 uur de namen van de dienstverleners die de week erop gepland staan. Tussentijds wijzigingen dienen direct doorgegeven te worden.
5. De leverancier levert digitaal de bevoegdhedenlijst aan van de ingezette dienstverleners.

Beschrijving werknacht

- De pilot/machinist meldt zich op de aangevraagde dag en tijd (vanaf 22:00) die vanuit de werkvoorbereiding is aangevraagd bij de leverancier. Daar wordt de Leider Werkplek Beveiliging bepaald en bekend gemaakt, waarna de instructies worden gegeven;
- De pilot/machinist draagt bij opkomst standaard persoonlijke beschermingsmiddelen (hierna PBM's genoemd). De leverancier is hier zelf verantwoordelijk voor. Onder standaard PBM's vallen: veiligheidsschoenen, -helm, -jas en -hesje en -broek. Uitzonderlijke PBM's zoals gelaatsmaskers worden door GVB in bruikleen verstrekt. Het dragen van GVB bedrijfskleding is niet verplicht. De dienstverleners moeten er wel representatief uit zien.
- Voorafgaand aan de werkzaamheden krijgt de dienstverlener een instructie van de nachtcoördinator/uitvoerder. Indien hij/zij niet aanwezig is, zal er een werkmap of mail met benodigde instructies klaarliggen;
- Onder briefing/debriefing valt: welke werkzaamheden uitgevoerd moeten worden, welke documenten ingevuld moeten worden en of het gebied wordt "kortgesloten" of niet. Ook onderdeel van briefing/debriefing is het informeren over bijzonderheden om rekening mee te houden en specifiek op de rijweg. Hierbij wordt ook aangegeven welke rijweg gevolgd moet worden. Tenslotte zal ook aangegeven worden of er andere partijen werkzaamheden in het gebied zijn;
- Er wordt gewerkt met de LMRA-checklijst. Dit staat voor "Laatste Minuut Risico Analyse" en betreft een korte beoordeling van de risico's van de werkzaamheden die uitgevoerd moeten gaan worden. Een LMRA dient altijd uitgevoerd te worden: (1) bij het starten of hervatten van werkzaamheden of (2) wanneer een (werk)situatie is gewijzigd;
- Aan het einde van de dienst meldt de pilot/machinist zich weer af bij de uitvoering en geeft terugkoppeling over de bijzonderheden;

- Leverancier is zelf verantwoordelijk voor het uitvragen van een zogenaamde "Emma-sleutel, dit vindt plaats via een specifiek formulier. Hiermee wordt er toegang verkregen tot de betreffende ruimten, die noodzakelijk zijn om de werkzaamheden te kunnen verrichten.
- Er kunnen zich bijzondere situaties voordoen, zoals een ontsporing of uitvallen van een voertuig. Dan wordt verwacht dat de pilot/machniet zich gelijk meldt bij de nachtcoördinator, verkeersleider of CAB (Centrale Afstands Bediening) en maatregelen treft om af te (laten) schakelen van de derde rail. Ook kan de situatie zich voordoen dat kabels geraakt worden. Ook dan geldt de eis om direct contact op te nemen met dienstdoende nachtcoördinator, verkeersleider of CAB.

Afhandeling Urenverantwoording

- De gewerkte uren worden verwerkt en ingevoerd in SAP, door de planner van de leverancier. Hiertoe zal de planner een SAP-account krijgen;
- De uren van de afgelopen week dienen uiterlijk op dinsdag vóór 12.00 uur ingevoerd te zijn.
- Urenregistratie in de nacht dient te worden geaccordeerd door de uitvoerder;
- De planner van leverancier verstuurt vervolgens de verrekenstaat over afgelopen week, welke zal worden gecontroleerd en afgetekend door de Werkvoorbereider;
- De Werkvoorbereider stuurt de verrekenstaat weer retour naar de planner van de leverancier. Hierna worden in SAP de uren weer afgesloten door de Werkvoorbereider.

Veiligheidsrichtlijnen

Veiligheid is een belangrijk thema binnen GVB. De pilots/machinisten moeten in bezit zijn van diverse documenten (zie opsomming hieronder). Leverancier is hier zelf verantwoordelijk voor.

1. Voorschrift Veilig Werken Metro van railAlert;
2. Veiligheidspersoon (VHP) Metro;
3. VTOM (Veiligheid en Toegang op de Metro Baan) van railAlert;
4. Training Veiligheidsbewustzijn Metro van railAlert;
5. Digitaal Veiligheidspaspoort (hierna DVP genoemd);
6. VCA basis (Veiligheid Checklist Aannemers);

**eventuele kosten hiervoor dienen gedragen te worden door de leverancier*

Locatiebekendheid is hierbij ook een vereiste. Het werkgebied van GVB betreft het gehele metroareaal, waaronder stations en sporen.

Om aan de gewenste opleidingseisen te voldoen dient elk half jaar ten minste eenmaal de gehele metrobaan bereden te worden. Dit geldt voor alle vier genoemde functies binnen het vakgebied, zoals vermeld in paragraaf 1.1. GVB stelt opdrachtnemer in staat mee te rijden zodat de certificering niet verloopt. Deze uren worden niet vergoed.

1.2 Profiel medewerker

Opleidingsrichtlijnen

Hieronder een overzicht van de opleidingsrichtlijnen:

1. Pilots/machinisten dienen minimaal MBO 1 denk- en werkniveau te hebben;
2. Pilots: reguliere rijopleiding inclusief specialisatie tot pilot
3. Machinisten: opleiding werkmaterieel

**de kosten (zie eerder benoemd in dit document) dienen gedragen te worden door de leverancier*

Gevraagde eigenschappen en overige kenmerken

De dienstverleners dienen te beschikken over de volgende eigenschappen:

- Betrouwbaar;
- Doorzettingsvermogen;
- Neemt eigen initiatief;
- Prestatiegericht;
- Goede communicatievaardigheden;

Periodiek zal met de leverancier de kwaliteit van de dienstverleners worden geëvalueerd.

Overige kenmerken:

- Pilots/machinisten hebben de minimale leeftijd van 21 jaar;
- Nederlands B1;
- Rijbewijs B;