

'TVMS Q&A-lijst': vragen / antwoorden (stand 18-05-2021)

Deze 'TVMS Q&A-lijst' is bedoeld om lopende de invoering van TVMS antwoord te geven op de meest gestelde vragen. De laatste versie van deze lijst is te vinden op www.technischvakmanschap.nl. Voor vragen die (nog) niet opgenomen zijn in de Q&A kunt u een e-mail sturen naar info@railcenter.nl.¹

1. *Wat is TVMS?*

TVMS staat voor *Technisch VakManSchap*. TVMS draait om het vernieuwen van leren en certificeren in de spoorbouwsector en is specifiek gericht op de vakgebieden Treinbeveiliging, Baan en Kunstwerken.

2. *Wie is verantwoordelijk voor TVMS?*

TVMS is een gezamenlijk initiatief binnen de spoorsector. ProRail is opdrachtgever van het programma en Railcenter is de opdrachtnemer. TVMS komt tot stand in nauwe samenwerking met railAlert, BAM Infra Rail BV, Dura Vermeer Railinfra BV, Strukton Rail Nederland BV, ASSET Rail BV, VolkerRail Nederland BV, De Wilde NL BV, Van Gelder Rail BV en Swietelsky Rail Benelux BV. Daarnaast is er nauw contact met veel andere bedrijven die werkzaam zijn in de spoorbouw.

3. *Wie krijgt er te maken met TVMS?*

TVMS is gericht op iedereen die in de techniekvelden Kunstwerken, Baan en Treinbeveiliging aan het spoor werkzaam is. Het is voor elke Installatieverantwoordelijke en Inspecteur van ProRail en voor de hele branche. Zij krijgen allen te maken met de gewijzigde opzet van leren en certificeren.

4. *Waarom TVMS?*

Met de komst van TVMS willen we het vakmanschap borgen. Wij maken ons door middel van TVMS gezamenlijk sterk voor professioneel en aantoonbaar vakmanschap. Hierdoor is er een duidelijke route om vakbekwaam te worden en te blijven. Zo bouwen we aan kwaliteit en borgen we de veiligheid en beschikbaarheid van het spoor. Daarmee stoppen we de teruglopende deskundigheid, zijn er minder certificeringen nodig en krijgen monteurs meer verantwoordelijkheid. Ook zijn er minder certificaten nodig en wordt de spoorsector aantrekkelijker voor nieuwe medewerkers.

5. *Hoe ziet TVMS eruit?*

TVMS maakt onderscheid tussen vakbekwaamheid en het uitvoeren van veiligheid kritische taken. Voor elk van de volgende drie punten ziet de opbouw van vakbekwaamheid er in basis hetzelfde uit.

Vakbekwaam worden

Na een intake en basiscursus in het vakgebied kun je verschillende aanvullende modules volgen. NB: Voor verschillende modules kunnen naast de basis ook andere vooropleidingseisen gesteld worden. Dit wordt bij de betreffende module aangegeven.

Iedere module leidt tot vakbekwaamheid voor een deel van de werkzaamheden binnen het betreffende vakgebied. Na het volgen van de module ben je in staat werkzaamheden te verrichten aan de betreffende (*deel*)systemen. Heb je alle modules van een techniekveld gevolgd dan ben je volledig vakbekwaam voor dit techniekveld.

Vakbekwaam blijven

Nadat je een of meerdere modules behaald hebt hou je je kennis en kunde op peil. Jij of je werkgever organiseert begeleiding vanuit een leerorganisatie en houdt een portfolio² bij waaruit

¹ Railcenter is opdrachtnemer van het programma Technisch Vakmanschap

² Het portfolio is een verzameling van bewijsstukken van verworven competenties op individueel niveau.

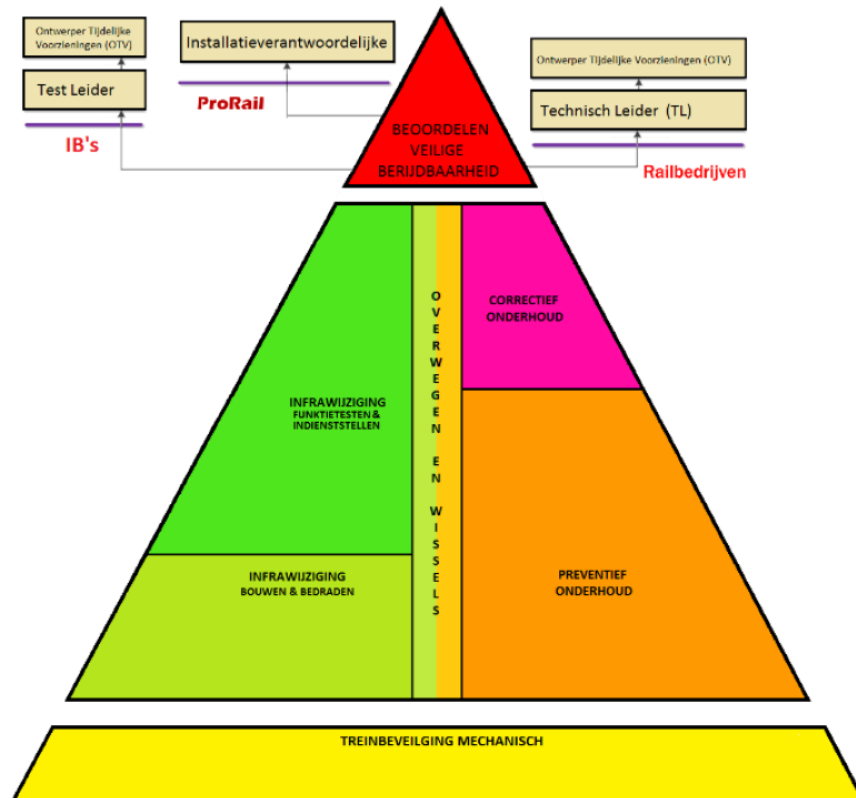
blijkt dat je je praktijkervaring bijhoudt middels een jaarlijkse praktijkbeoordeling. Dat portfolio bespreek je met een Leermeester/Mentor en waar nodig volg je aanvullende cursussen of praktijkdagen. Door deelname aan de sectorbrede vakdagen hou je je kennis op peil en krijg je inzicht in nieuwe ontwikkelingen.

Technisch leider en Praktijkbeoordelaar

Iemand die volledig vakbekwaam is voor de uit te voeren taken kan een aanvullende opleiding doen. Met deze aanvullende opleiding en certificering kun je ingezet worden op een veiligheidsfunctie³, je bent dan Technisch Leider (TL). Daarna kan iemand na certificering ook als Praktijkbeoordelaar werken. Deze aanvullende opleiding draait niet om verdere technische kennis (*je bent immers volledig vakbekwaam als je deze doet.*), maar juist om de vaardigheden eromheen. Het (*onder druk*) beoordelen van uitgevoerd werk, het vertalen hiervan naar bijvoorbeeld vrijgave voor gebruik, maar ook het terugkoppelen en coachen van collega's zijn hier voorbeelden van. Als TL of Praktijkbeoordelaar hou je uiteraard ook je eigen technische bekwaamheid bij en toets je die met een collega.

6. Heb je daar ook een plaatje van?

Jazeker, hier een voorbeeld voor treinbeveiliging. Het onderdeel 'mechanisch' is hierbij de basis, de middenblokken zijn de verdiepende modules en de rode punt betreft de TL opleiding waarmee verschillende veiligheidsfuncties (*geel*) vervuld kunnen worden.



Bron: globaal opleidingsontwerp treinbeveiliging versie 2.0

Bij de uitvoering van de veiligheidstaak TL wordt de *veilige berijdbaarheid* van de railinfra beoordeeld waarbij expliciet de risico's ontspringgevaar, botsinggevaar en aanrijdgevaar (*PVR-aspecten*) aan de orde zijn.

³ <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/samenwerken/leveranciers/documenten/lijst-kritische-functies-taken-prorail.pdf>

7. *k heb onder het huidige systeem mijn certificaten gehaald, wat nu?*

Dit hangt wat van het vakgebied af. In het algemeen gaan we bij de start van TVMS voor dat vakmanschap uit van de stelling: oud = nieuw. Was je onder het huidige regime vakbekwaam, dan ben je dat onder het nieuwe ook. Andersom geldt dit ook. Als je een cursus nieuwe stijl gevolgd hebt wordt je geacht de daarin opgegane 'oude' certificaten ook gehaald te hebben.

Als je onder het huidige regime bijvoorbeeld alle certificaten treinbeveiliging hebt ga je 1-op-1 over in de nieuwe structuur. De her-certificeringen vervallen op termijn en worden vervangen door de activiteiten onder het kopje 'vakbekwaam blijven'.

De nieuwe cursussen komen stapsgewijs beschikbaar. Het moment waarop we overgaan verschilt dus, uitgangspunt hierbij is dat de nieuwe structuur (*opleidingen, vakdagen*) beschikbaar is voordat we de oude opheffen.

Nieuw is dat we de splitsing maken tussen vakbekwaamheid en de veiligheidsfuncties. Was je onder het oude regime vakbekwaam en vervulde je een veiligheidsfunctie, dan zul je toch eerst de opleiding TL moeten volgen. Voor baan geldt hierbij een overgangsregime: huidig TL baan worden ook in het nieuwe model erkend als TL.

Noot: De huidige kritische functie BFI-monteur wordt niet automatisch TL-Treinbeveiliging.

8. *Ik heb onder het huidige systeem niet (al) mijn certificaten gehaald, wat nu?*

De basiscursussen worden eerst vormgegeven: nieuw personeel kan direct instromen in de nieuwe structuur.

We verwachten dat het overgrote deel van de mensen naadloos de nieuwe structuur in zal stromen voor wat betreft de vakbekwaamheid. In specifieke situaties komt er voor mensen waarvoor dat niet geldt een overgangsregime.

Voor mensen die halverwege een traject zitten of al jaren in de sector werken maar niet alle certificaten (*meer*) hebben wordt op individuele basis middels een intake bekeken welke activiteiten of extra stappen nodig zijn om in te stromen in het nieuwe model. Samen met je werkgever wordt in de tussentijd bepaald hoe je wordt ingezet voor het uitvoeren van werkzaamheden aan de (*diverse*) railsystemen. Na het volgen van de maatwerkstappen krijg je de benodigde certificaten en val je onder het nieuwe systeem. Aan de intake zijn geen kosten verbonden, aan de te volgen stappen mogelijk wel. We verwachten dat de intakes in Q4 2021 beschikbaar komen, zodat voldoende tijd is om de overgang mogelijk te maken.

9. *Er wordt gesproken van een leerorganisatie, wat is dat?*

Een leerorganisatie kan een (*Erkende*) aannemer zijn, ProRail, Railcenter of een externe partij. De leerorganisatie is die partij die regelt dat personeel vakbekwaam blijft en dat de activiteiten beschreven onder vraag 5 '*vakbekwaam blijven*' ook goed uitgevoerd en geadmistreerd worden. Partijen kunnen ervoor kiezen zelf leerbedrijf te worden, maar kunnen dit ook als dienst inkopen. Een minimale eis van een leerorganisatie is een scheiding tussen leerling en beoordelaar. Een ZZP'er die een leerorganisatie drijft kan dus niet de eigen vakbekwaamheid organiseren (*maar wel die van anderen*). Verdere eisen en eventuele certificering als leerorganisatie worden nog uitgewerkt.

10. *Hoe wordt het bijgehouden?*

Er wordt een Portfolio beheert. De output komt beschikbaar op het Digitaal VeiligheidsPaspoort (*DVP*). Je vakbekwaamheid verloopt als je deze niet aantoonbaar bijgehouden hebt. De leerorganisatie verzorgt de administratie hieromtrent. Zo is (*ook buiten*) altijd duidelijk wie bekwaam is om aan welke systemen te werken. Niet (*meer*) bekwaam? Dan niet aan het systeem (*laten*) werken.

Er wordt een TL aangesteld op ieder werk (*hoewel de verantwoordelijkheid verschilt verloopt de aanstelling vergelijkbaar aan die van een Leider Werkplek Beveiliging voor het NVW Normenkader Veilig Werken bij een buitendienststelling van de spoorinfra*). De aangewezen TL is de persoon die de veiligheidskritische functie voor het borgen van een rail-systeem op dat moment invult. Zo is (*conform PRC00036 Veilige*

berijdbaarheid, ook als er meerdere gekwalificeerde personen op het werk zijn) vooraf en achteraf duidelijk wie ter plaatse de eindverantwoordelijkheid heeft.

11. *Wanneer gaat het in?*

De invoering verloopt stapsgewijs als besproken onder punt-7. De vakdagen zijn al gestart, ook zijn verschillende cursussen al beschikbaar. Het actuele aanbod van cursussen kun je vinden op de website van Railcenter.

De insteek is de formele scheiding van vakbekwaamheid en veiligheidscritische-functie voor de vakgebieden kunstwerken en treinbeveiliging per 1 juli 2023 formeel te hebben. Vakgebied Baan kent al een TL.

12. *Waar kan ik meer informatie vinden?*

Op www.technischvakmanschap.nl delen we de beschikbare informatie. Derde kwartaal 2021 is hier de volgende update voorzien. Onderdeel van deze update is dat voor alle technieken die onder TVMS vallen de vakbekwaamheidseisen kenbaar gemaakt worden. Verder zullen TVMS documenten en producten beschikbaar komen op de website.

13. *Is er meer dan alleen TVMS??*

Ja; vakbekwaamheden omtrent b.v. kritische lastaken en Ev staan op zichzelf.