Op het Spoor 5

december 2009



Werkgroep moet geen aaiclubje zijn

Supersnel inmeten

Werken volgens vijf veiligheidsprincipes

Dit is een spannende tijd

Strukton Rail

Inhoudsopgave

04 Algemeen
Werken volgens vijf veiligheidsprincipes

06 Breed
Algemene organisatie

08 Groot werk
”Drie van de vier aanwezigen was toeschouwer”



10 Aktueel
Spoortraject IJzeren Rijn stortplaats
PV-kalender 2010



11 Buiten
”We merken er weinig van!”



12 Strukton Rail Noord
Nieuwe omroepinstallatie op 51 stations
”Werkgroep moet geen aaiclubje zijn”



13 Strukton Rail Zuid
Adapter voor Cembre boormachine is succes



14 Strukton Rail Randstad Noord
”Dit is een spannende tijd”
Supersnel inmeten



15 Strukton Rail Installatie Services
Sneller storingsherstel van liften en roltrappen



16 Strukton Rail Randstad Zuid
Spoor en bovenleiding voor tramremise Beverwaard

17 Strukton Rail nv - België
Diaboloproject levert veel dagwerk op



18 Strukton Rail Electric
Mennen van paarden en praalwagens bouwen

19 Strukton Rolling Stock
Mijn alwetende baas
Proef: Tram op batterijen



20 Strukton Rail Consult
ILast minute referenties



21 Strukton Systems/Strukton Rail Kabel
Bliksemactie om HSL op de rails te houden
Raamcontract voor bouw IP-camerasystemen op dertien stations



22 Strukton Rail Equipment
Eigen productie ETS-lijmlassen
Internationaal transport ’Goed op de rit’



23 Breed/Ongevallenrubriek
Waar kunnen we besparen op CO_2-uitstoot?
....



24 Ondernemingsraad
Bedrijfsoverleg krijgt vorm



25 P&O Breed
Werkvoorbereider Remko van Gerven
Ondernemingsraad voor eurailscout



26 Net ingestapt/Spoorzoeken
Met een druk op de knop van GAB naar Rapie
Goed ingepakt koper op Betuweroute



27 In en uit dienst / PV
In en uit dienst, jubilarissen
Flink trappen en goed opletten



Redactie

Elk bedrijfsonderdeel van Rail is via een collega vertegenwoordigd in de redactiecommissie. Als je onderwerpen, suggesties of kritiek hebt, dan houden onderstaande collega’s zich hiervoor aanbevolen:

Strukton Rail nv - België
Kris Mertens, Signalisatie.
T +32 (0)9 210 79 23 **E-mail** ann.claes@strukton.com

Strukton Rail Noord
Aad van der Zouwen, Directie.
T +31 (0)522 27 82 01 **E-mail** aad.vanderzouwen@strukton.com

Strukton Rail Randstad Noord, Strukton Rail Installatie Services
Jolanda Brown, Secretariaat.
T +31 (0)346 26 97 95 **E-mail** jolanda.brown@strukton.com

Strukton Rail Randstad Zuid
Pun Valk, Directiesecretariaat.
T +31 (0)78 654 69 55 **E-mail** pun.valk@strukton.com

Strukton Rail Electric
Pieter-Jan Kastelein, Werkvoorbereiding.
T +31 (0)346 26 99 53 **E-mail** pieter-jan.kastelein@strukton.com

Strukton Rail Zuid
Carla Schilders, Directiesecretariaat.
T +31 (0)40 227 33 02 **E-mail** carla.schilders@strukton.com

Strukton Systems, Strukton Rail Kabel, Strukton Rail Rolling Stock
Sophie Verschure, Directiesecretariaat.
T +31 (0)30 240 76 76 **E-mail** sophie.verschure@strukton.com

Strukton Rail Consult
Truus van der Vegt, Directiesecretariaat.
T +31 (0)30 248 69 98 **E-mail** truus.vandervegt@strukton.com

Strukton Rail Equipment
Kees van der Blom, Arbo & Veiligheid.
T +31 (0)73 690 16 00 **E-mail** cees.vanderblom@strukton.com

Strukton Rail P&O
Anita van Harskamp, P&O.
T +31 (0)30 248 61 69 **E-mail** anita.vanharskamp@strukton.com

Strukton Rail
Charlotte Holla, Communicatie.
T +31 (0)40 248 66 94 **E-mail** charlotte.holla@strukton.com

Adviserend redactielid - Ronald van Oeveren

Werken volgens vijf veiligheidsprincipes

Veilig en gezond werken staat hoog op de agenda van de hele spoorbranche. Onlangs heeft zij dan ook met elkaar vijf belangrijke veiligheidsprincipes geformuleerd, die bij iedereen tussen de oren zouden moeten zitten, en die altijd nageleefd worden. Dus niet alleen bij de aannemers, maar ook bij de vervoerders en de opdrachtgever!

In een eerdere uitgave van Op het Spoor is al geschreven over de vijf veiligheidsprincipes. We noemen ze nog even:

1. veilig en gezond werken kan altijd
2. veiligheid kost tijd
3. veilig werken doe je samen
4. we spreken elkaar aan op onveilig gedrag en situaties
5. veiligheid zit in je, ook buiten werktijd

Deze vijf principes moeten veilig werken aan het spoor naar een hoger niveau tillen. Daarvoor zal iedereen er in houding en gedrag naar moeten handelen. Op alle niveaus, dus in de regelgeving, tijdens de voorbereiding, bij de instructies en gedurende de uitvoering. Directeur Diederik Schonebaum stelt: “Ik ben ervan overtuigd dat we bijzondere effecten kunnen bereiken als we deze principes ver doorvoeren. Het is nog steeds zo dat we op de plekken waar veilig wordt gewerkt het meeste geld verdienen.”

Nul ongevallen

Theo van Kortenhof is directeur van het bureau van de stichting railAlert, een landelijke stichting die de arbeidsveiligheid tijdens het werken aan de railinfrastructuur wil verbeteren. In de stichting zijn zowel aannemers als ProRail vertegenwoordigd. “Met het naleven van de vijf veiligheidsprincipes is het uiteindelijke doel nul ongevallen. Vorig jaar zijn er in de branche in Nederland 160 ongevallen geweest met verzuim. Daarnaast zijn er 61 spoorspecifieke incidenten geweest. Bij meerdere incidenten is het puur geluk geweest dat er geen doden zijn gevallen. Dat scheelde slechts fracties van seconden. Deze cijfers laten zien dat er nog veel te verbeteren valt.”

Tijd voor veiligheid

Leven de veiligheidsprincipes binnen Strukton Rail? In elk geval wel binnen Strukton Rail Randstad Noord, vindt contractmanager Rinus Hardeman. “Bij ons loopt al langere tijd de campagne ‘Tijd voor veiligheid’, dat is gebaseerd op dezelfde principes. Om het aantal ongevallen en incidenten terug te brengen zijn we op alle niveaus met veiligheid aan de slag gegaan. Zo verschijnt een nieuwsbrief ‘Tijd voor veiligheid’, wijden we maandelijks een toolboxmeeting aan veilig werken en komt het onderwerp ook steeds tijdens werkoverleggen aan de orde. Bij werken in de nacht besteden we 1,5 uur aan instructie, en dient iedereen daarom al om 11 uur aanwezig te zijn in de keet. Alle leiders werkplekbeveiliging (LWB’s) zijn naar een communicatiecursus geweest, en hebben een tweedaagse cursus leiding geven gevolgd. Er is een algemene plicht ingevoerd voor het dragen van Persoonlijke beschermingsmiddelen (PBM’s). ‘s Nachts is het gebied waar wordt gewerkt afgezet met flashlights, zodat zichtbaar is waar het einde van de buitendienststelling is. Daarnaast is er een start gemaakt met een training veiligheidsbewustzijn. We zijn nu bijna een jaar bezig en je ziet nu dat het IF-cijfer – dit is een maat voor de ongevallenfrequentie met verzuim - gedaald is van 28 naar onder de 4, het laagst van alle regio’s. Aandacht, daar gaat het volgens mij om.”

Elkaar aanspreken

Bert van Londen is werkvoorbereider en werkplekbeveiliger uitvoering (WBU) binnen Strukton Rail Randstad Zuid. Hij heeft van de vijf principes gehoord, al kan hij ze zo een-twee-drie niet opnoemen. “Ze komen in instructies terug en ook bij de RIO in Amersfoort hangen deze vijf uitgangspunten”, zegt Bert. Zelf handelt hij er altijd al naar. “Bij mij geldt: Ik werk veilig of ik werk niet”, zo zegt hij. “En dat verlang ik ook van de monteurs. Heeft zich een onveilige situatie voorgedaan, dan vraag ik de monteurs om dat vooral te melden. Ik zie verder dat de mannen elkaar steeds vaker op onveilig gedrag aanspreken. Voor veilig werken geldt wel dat je ervaren moet zijn. Iemand die net de LWB-cursus heeft afgerond, is niet meteen een volwaardig LWB. Dat kost nu eenmaal tijd.”

Foto(’s) volgen

Het is nog steeds zo dat we op de plekken waar veilig wordt gewerkt het meeste geld verdienen.

Algemene organisatie

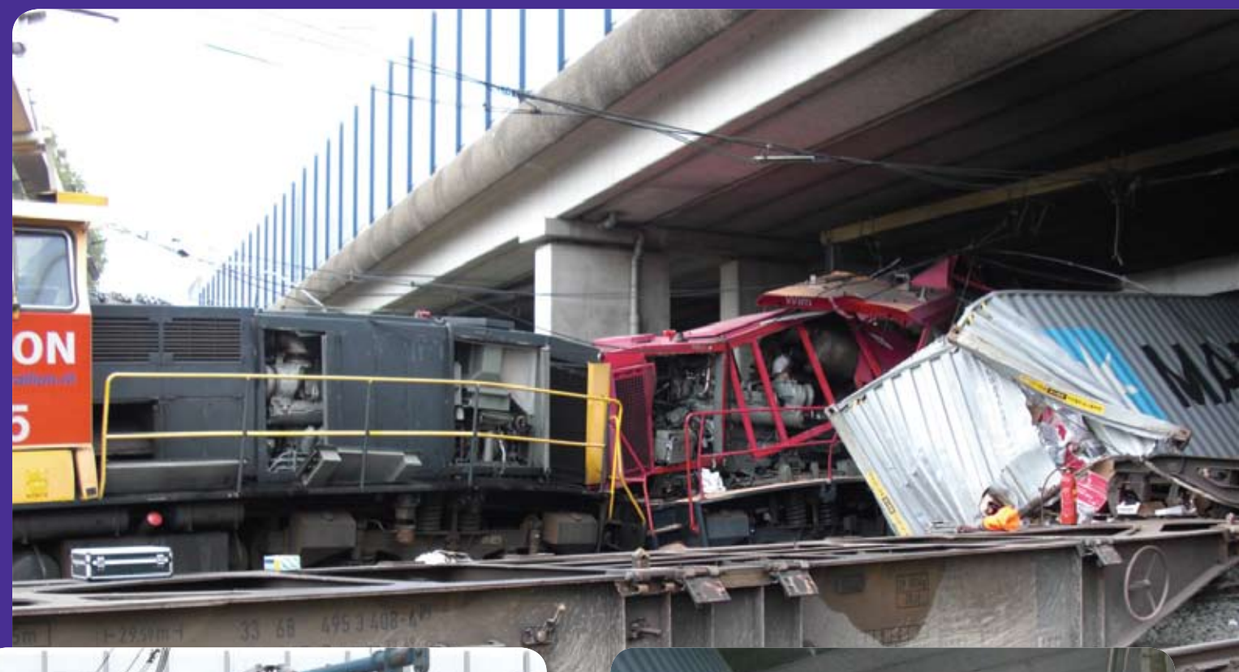


Aike Schoots.

”Drie van de vier aanwezigen was toeschouwer”

Op 24 september botsten bij Barendrecht twee goederentreinen op elkaar.

Een van de machinisten kwam om het leven. De ravage was enorm.









Strukton Rail Randstad Zuid (SRRZ), Strukton Rail Electric (SRE), Strukton Rail Kabel (SRK) en Strukton Rail Equipment (SREq) werden allemaal opgetrommeld. Productiemanager Peter van der Meer: “Het klinkt misschien gek, maar ik las het in de krant. Toen ik op mijn telefoon keek, had ik 6 oproepen gemist. Ik loop al een tijdje mee, maar dit was wel een heel groot ongeluk. Het was onder een viaduct en op een betrekkelijk klein oppervlak. Dan is het ingewikkeld om dingen op hetzelfde moment te doen. Je moet veel op elkaar wachten.”
Strukton Rail kon pas aan de slag toen de wagons weggesleept waren. Het wegslepen moest met Leopardtanks van het leger gedaan worden. De tanks moesten met twee meter diepe ankers in de grond verankerd worden. Na raadplegen van de kabeltekeningen is snel van dit plan afgezien en hebben we naar andere oplossingen gezocht. “Drie van de vier aanwezigen was toeschouwer”, zegt Peter. Zoiets maak je niet elke dag mee. Er waren mannen die al veertig jaar in dienst zijn, maar hun ogen ook nog uitkeken. De Leopardtanks waren nodig omdat de wagons op een moeilijk bereikbare plek stonden, onder het viaduct. Op YouTube zijn verschillende filmpjes te zien van de werkzaamheden van de tanks die nacht.

“Indrukwekkend”, vond ook uitvoerder Frank van Haperen. Hij hielp naast zijn gewone werk bij de herstelwerkzaamheden in Barendrecht en is één van de mannen die lange werkdagen hebben gemaakt.

“Het was een heavy weekend”

Toen de wagons weg waren, kon Strukton Rail aan de slag. Er was vrijdag al een planning gemaakt en materiaal besteld. Kranen en stopmachines waren ingepland. Uitvoerder Gerrit van der Vlies was er op de avond van het ongeluk al bij: “We hebben ervoor gezorgd dat andere treinen over een ander baanvak konden rijden. Ik heb op de Waalhaven wel eerder een paar keer wagons gezien die op elkaar waren geknald, maar dit was een flinke chaos.
Zaterdagmorgen om vier uur werden alle dwarsliggers al gebracht die nodig waren voor het stuk spoor dat we moesten maken. We moesten op twee locaties lossen en daar zijn we tot een uur of twaalf mee bezig geweest.” Gerrit benadrukt dat het er in dit soort acute situaties niet alleen om gaat dat het werk snel wordt gedaan. “We moesten ook zorgen dat er safetyfences kwamen en dergelijke. Wat je doet, moet ook veilig gebeuren. Je moet opletten dat de mensen van die hele grote kranen veilig aan het werk kunnen.” Gerrit heeft een paar dagen weinig van zijn bed gezien. “Het was weinig slapen, weinig thuis en hard werken. Het was een heavy weekend.”
Werkvoorbereider Emiel de Roos viel met zijn neus in de boter: “Ik ben sinds 1 september jl. begonnen als uitvoerder Seinwezen. Daarvoor was ik werkvoorbereider. Ik moest ook nog vragen beantwoorden voor de Onderzoeksraad voor veiligheid , maar dat ging allemaal prima.”

“De machinisten van die hele grote kranen moeten hun werk ook veilig kunnen doen”

Peter van der Meer: “We hebben de planning gehaald, maar niet op onze sloffen. Het was aanpoten. Honderdtien uur werken was die week niet ongewoon.” Hij is erg tevreden over de stemming onder de medewerkers en de samenwerking. “Ik heb geen onvertogen woord gehoord.” Er waren alleen kleine haperingen. Zo zou een deel van het materiaal van de bovenleiding hergebruikt worden, maar een andere ploeg was het al naar de afvalcontainers aan het slepen. “Een leermoment,” volgens Peter. Verder is hij blij dat alles zo soepel verlopen is, inclusief de communicatie met opdrachtgevers Keyrail en VL.

Spoortraject IJzeren Rijn stortplaats

Mensen gebruiken het ongebruikte spoortraject de IJzeren Rijn nabij Roermond als stortplaats en dumpen er zaken als bankstellen en slachtafval. Strukton Rail Zuid heeft het onlangs samen met de gemeente Roermond volledig schoongemaakt. “Niet het mooiste klusje”, zegt uitvoerder Dirk Janbroers. Ook is geprobeerd de daders te achterhalen. Inmiddels ligt er weer het nodige. Strukton Rail Zuid heeft met de gemeente Roermond een vervolgtraject afgesproken. Gedacht wordt onder meer aan het plaatsen van extra hekwerk en handhavend optreden door de Stadswacht van Roermond.







PV-kalender 2010

Activiteit	Wanneer	Waar
Feestavond Bospark	6 februari 2010	Ede
Stadsbezoek	april 2010	Utrecht
Kanovaren	mei 2010	Nog niet bekend
Kinderuitje (dierentuin)	juni 2010	Nog niet bekend
Bezoek Aviodome/Bataviawerf/Orchideeënhoeve	oktober 2010	Antwerpen
Kerst patisserie/Workshop	november /december 2010	Nog niet bekend

(Het programma is onder voorbehoud)

Medezeggenschap?

”We merken er weinig van!”









In het steunpunt Venlo praten we met monteurs en hoofdmonteurs Baan en Seinwezen over medezeggenschap. Wat zouden zij aankaarten als ze in de Ondernemingsraad (OR) zaten?

“Medezeggenschap, het werkt niet, vinden ze. Er komt nooit iets uit. We krijgen geen terugkoppeling. Misschien dat de OR invloed heeft op kleine zaken, maar als het om de grote lijnen gaat, vaart het bedrijf gewoon zijn eigen koers.”

Waar zouden jullie het dan over willen hebben?

“Nou, er zijn genoeg onderwerpen. Om te beginnen de helmplicht. En wat dacht je van de reis-, rust- en werktijden? Als je nu ’s nachts korter dan acht uur werkt omdat het vanwege de buitendienststelling niet langer kan, worden minder gewerkte uren van je ATM-uren afgehaald. En is het de afgelopen jaren nu zoveel veiliger geworden? Je mag niks en je kunt niks. Werken met een ervaren veiligheidsman naast je voelde toch een stuk veiliger dan zoals het tegenwoordig geregeld is.

Maar goed. Hier in Venlo kunnen we goed met elkaar overweg. We zijn een fijne ploeg mensen en we hebben veel plezier samen. Maar we kunnen geen invloed uitoefenen op het beleid. Ze zeggen wel eens, ‘Dat nemen we mee’, maar volgens ons verliezen ze het daarna onderweg. En dat is toch jammer.”

SRN

Nieuwe omroepinstallatie op 51 stations

Strukton Rail Noord gaat in samenwerking met Strukton Systems de omroepinstallaties vervangen op 51 stations in het beheers-gebied Zwolle.



Het nieuwe omroepsysteem IROS (Intelligent Reizigers Omroep Systeem).

"De huidige installaties zijn sterk verouderd", zegt werkvoorbereider Karel de Boer van Strukton Rail Noord. "Vaak zijn de berichten die omgeroepen worden voor de reizigers niet goed te verstaan. Aan de andere kant komen er klachten van omwonenden van stations over geluidsoverlast. Daar gaan we nu iets aan doen."

De complete installatie wordt vervangen, dus versterkers, luidsprekers en de complete bekabeling. Daarvoor moeten alle perrons opengemaakt worden. De nieuwe installatie beschikt over luidsprekers met gerichte geluidsbundels. Ook wordt het systeem zo aangelegd dat gedeeltes van de omroepinstallatie in de avond afgeschakeld kunnen worden. "'s Avonds zijn de treinen minder lang dan overdag", legt Karel uit. "Dus omroepberichten hoeven maar op een kleiner gedeelte van het perron hoorbaar te zijn."

Eind januari 2010 zullen Strukton Systems en Strukton Rail Noord samen starten met de werkzaamheden. Eind oktober 2010 moeten de 51 stations allemaal af zijn.

"Werkgroep moet geen aaiclubje zijn"

De Onderdeelcommissies (OC's) zijn opgeheven en daarvoor in de plaats is het bedrijfsoverleg gekomen. Op uitnodiging van de directeur zullen medewerkers in werkgroepen over een bepaald onderwerp meepraten.



Mandaat van de achterban vindt Bert Werkman belangrijk.

Bert Werkman, monteur Mechanisch in Groningen, was tijdelijke OC-voorzitter. Hij is niet blij met de veranderingen. "Een werkgroep heeft geen instemmings- en adviesrecht. Ik ben bang dat het een aaiclubje wordt; we hebben geen pressiemiddel meer. Als er iets speelt, moeten we contact opnemen met de Ondernemingsraad (OR) of met de vakbond."
Verder vindt Bert dat deelnemers van een vertegenwoordigend overleg eigenlijk gekozen dienen te zijn. "Ze moeten het mandaat hebben van de achterban. In de nieuwe werkgroepen zitten gewoon individuele personen."
Een reden om de OC's op te heffen was dat er moeilijk mensen beschikbaar zijn. Bert erkent dat probleem, maar verwacht dat dit voor de werkgroepen ook zal gelden. "Op de werkvloer hebben de mensen praatjes genoeg. Als je vraagt dat aan de directeur te verwoorden, dan trekken ze zich terug. Misschien moet het wat aantrekkelijker worden gemaakt?"

SRZ

Adapter voor Cembre boormachine is succes



Het prototype van de adapter



Het ontwikkelteam: Staand Frank Vrijman (l), Strukton Rail Zuid, Rick Gisberts (r), directeur KISS engineering. Zittend v.l.n.r.: Marco Borgelt (l), Strukton Rail Zuid en Mike Heijnen (r), projectmanager KISS.

De Cembre boormachine is te groot om gebruikt te kunnen worden in nauwe en beperkte ruimtes tussen spoorstaven. Er is nu een compacte adapter ontwikkeld, waarmee dat wél kan.

Vooral bij het monteren van elektrische verbindingen tijdens het opbouwen van wissels liepen monteurs ertegenaan dat de Cembre boormachine te groot is in nauwe ruimtes tussen spoorstaven. Vanwege het patent dat op deze boormachine ligt, was het niet toegestaan om zelf een totaal nieuwe boormachine te ontwikkelen. Maar een adapter was wel een mogelijkheid. Frank Vrijman, projectleider bij Strukton Rail Zuid en Marco Borgelt, uitvoerder bij het PGO-contract De Peel, zijn hiermee aan het werk gegaan. Bij de ontwikkeling van de adapter hebben ze het bedrijf KISS engineering ingeschakeld.

Eerst werd op een CAD-systeem een ontwerp getekend, wat leidde tot de bouw van een prototype. De eerste versie was smal genoeg, maar iets te lang. KISS ontwikkelde vervolgens een andere kleminrichting, waarmee de machine op de spoorstaaf wordt vastgeklemd. Deze compacte adapter is vervolgens uitvoerig getest, en na nog wat wijzigingen in productie genomen. Er zijn zes adapters gemaakt en ze worden bij Strukton Rail Zuid met succes toegepast

"Goed op de kosten letten"

Grote projecten als rijdraadvernieuwing 2009 en 2010, Cluster EV-project, het vervangen van hangdraden op de emplacementen Zwaluwe en Tilburg en diverse bovenbouwvernieuwingswerkzaamheden, onder meer in Heerlen, Tiel en Sittard... in regio Zuid is er volop werk op het gebied van Energievoorziening (EV) (en Seinwezen (SW)).

Fön Schulpen, werkvoorbereider, ziet het als een positief signaal. "We hebben een marktconform prijsniveau waar we op dit moment goed mee weg komen. Toch is het altijd belangrijk om bij een aanbesteding goed op de werkelijke kosten te letten, zonder dat we de veiligheid uit het oog verliezen. Wij kijken bijvoorbeeld of er projecten gelijktijdig kunnen worden uitgevoerd, waardoor we combinatievoordeel kunnen behalen. Ook is het gunstig dat wij beschikken over monteurs die zowel onderhouds- als projectenwerk doen. Daardoor kunnen we hen flexibel inzetten.
Gelukkig is de bereidwilligheid van de monteurs om projectenwerk te doen groot, ondanks de werkdruk; het is een mooie afwisseling op het terugkerende onderhoudswerk."

Foto.....?

Het vele werk brengt met zich mee dat ook jongere monteurs ervaring kunnen opdoen in het vernieuwingswerk.

SRRN

”Dit is een spannende tijd”

Voorzitter Yvonne Root wil na opheffen OC verder met medezeggenschap



“Iemand vroeg of het niet iets voor mij was”, vertelt Administrateur Yvonne Root. En jawel. Ze doet het nu vier jaar, waarvan twee jaar als voorzitter van de Onderdeelcommissie (OC). Ze was de eerste vrouwelijke voorzitter. “Geen idee waarom er zo weinig vrouwen in de medezeggenschap zitten. Het is leuk om als eerste op de hoogte te zijn van ontwikkelingen in het bedrijf. Je spreekt natuurlijk ook met de directeur.”
De rol van de OC was onder andere belangrijk toen er storingsroosters werden opgesteld voor extreme weersomstandigheden. “Toen adviseerden wij dat de betrokkenen wel op tijd ingelicht moesten worden.” Een spannende periode was de verhuizing naar Breukelen, maar de situatie nu vindt Yvonne nog veel spannender. “Het is natuurlijk heftig dat we van vier regiobedrijven naar twee gaan.” Hoe het met haar eigen rol in de medezeggenschap zal gaan, weet ze nog niet. Dat de OC’s worden opgeheven, is zeker; wat ervoor in de plaats komt, is onduidelijk. “Binnenkort hebben we de laatste vergadering. Ik wil zeker op een andere manier door. Het is veel te leuk om op deze manier betrokken te zijn bij de organisatie.”



Hasan Besic (l) en Adrie van der Hijden bij hun vinding. De werkwijze is als volgt: Alle meetgegevens van de Disto worden via bluetooth opgeslagen in een pda die in de jaszak zit. Vervolgens worden die gegevens overgezet op een laptop. Met behulp van een fantastisch Excel-programma, ontwikkeld door onderhoudsengineer Jos Vroegop, worden berekeningen gemaakt voor de hor- of stopmachine. Deze informatie gaat op een USB-stick naar de betreffende machine.

SiM

Supersnel inmeten

Simpel, overal inzetbaar en gemakkelijk te bedienen. De maatvoerders Hasan Besic (Strukton Rail Zuid) en Adrie van der Hijden (Strukton Rail Randstad Noord) hebben een toepassing voor een meetinstument (Disto) ontwikkeld waardoor het doeltracé veel sneller kan worden ingemeten.

“Vroeger was het allemaal nog vrij eenvoudig”, leggen de mannen uit: “Eén maat (PVS) meten bij elk portaal. Meestal deed ProRail dat. Nu moeten we zelf elke 10 meter de coördinaten opleveren. Met de gebruikelijke meetapparatuur doe je maximaal 400 à 500 meter per uur. Dan zit de 3X-stopmachine je al snel op de hielen. En voor maatvoering een extra 8-urige dienst inplannen tijdens een hor- of vernieuwingsweekend... dáár is natuurlijk geen tijd voor.”

Hasan en Adrie bedachten een handzaam apparaat te gebruiken om schiftmaat en hoogteverschil te meten. Adrie: “Je zet hem op de spoorstaaf, je meet het punt en klaar-is-kees. Moest voorheen voor een goede meting alles en iedereen uit de buurt blijven, met dit apparaat is ook dat niet meer nodig. We kunnen nu op ons dooie gemak inmeten en blijven de machine voor.”

Het idee van Hasan en Adrie is ingediend bij SIM en de mannen zijn beloond.

SRIS

Sneller storingsherstel van liften en roltrappen

Strukton Rail Installatie Services houdt twee liften op station Rotterdam-Blaak en eentje op station Boxtel enkele maanden extra in de gaten. Er loopt een proef waarbij via internet wordt bekeken of de liften in storing zijn.

Uitvoerder Donny Latuheru: “Via ProRail kwam van NS de vraag of we iets konden vinden om liften te monitoren. In samenwerking met een extern bedrijf, Avic, hebben we bij de liften een kastje met een GSM-module geplaatst. Er wordt een signaal uitgezonden naar een server die de gegevens door middel van een internetsite zichtbaar maakt. Eenmaal ingelogd zie je een landkaartje waarop bij storing een rood lichtje gaat knipperen.”

Twee ingangen

“In het proefstadium is gekozen voor twee ingangen om storingen te detecteren. Op de eerste manier haalt het slimme kastje signalen uit de lift, zoals van het storingsrelais. De tweede wijze is het meten van een ‘ongebruikelijke inactiviteit’. Als de lift in Boxtel overdag twee uur lang niet wordt gebruikt, is dat eveneens een sterke aanwijzing dat er iets aan de hand is. Er gaat dan ook een rood lampje branden.”

Meteen actie

Donny licht toe: “Zeker op een onbemand station als Boxtel kan het gebeuren dat een lift of roltrap geruime tijd in storing is voordat een reiziger, perrondienstleider of conducteur de storingsdienst belt. Heel vervelend voor bijvoorbeeld gehandicapten of oudere mensen die van het Openbaar Vervoer gebruik willen maken. Dankzij monitoring kunnen we zelf sneller een melding signaleren en hoeven we niet te wachten totdat iemand een melding doet.
ProRail heeft nog een paar partijen uitgenodigd om dit systeem te ontwikkelen; wij hopen natuurlijk op een mooi vervolg voor ons.”

Bij Strukton Rail Installatie Services in Breukelen is er een extra beeldscherm neergezet waarop de storingscoördinatoren kunnen zien of er een storing optreedt. Vervolgens sturen zij de monteurs aan. Storingscoördinator Henk Noortman (foto) ziet dit systeem als de toekomst.



Foto volgt...

Mooie klus voor Tram & Metro

Spoor en bovenleiding voor tramremise Beverwaard

Strukton Rail Tram & Metro gaat spoor en bovenleiding aanleggen in en rondom de nieuwe tramremise 'Beverwaard' van de Rotterdamse vervoersmaatschappij RET.

"Het gaat om de bouw van vijf kilometer spoor en bovenleiding en ruim veertig wissels", vertelt projectleider Thom Vermeulen van Strukton Rail Tram & Metro. "Alles bij elkaar verwachten we hier zo'n veertig weken dagwerk aan te hebben. We zijn heel blij met het binnenhalen van deze opdracht."

Scherp aanbesteed

Op dit moment is Strukton Rail Tram & Metro (SRTM) al bezig met reconstructiewerkzaamheden aan de ernaast gelegen kruising Groeninx van Zoelenlaan/ Canneburchstraat. Dit is nodig om de toekomstige tramsporen vanuit de remise aan te laten sluiten op het bestaande tramnet. Daarvoor is een driehoek aangelegd die bestaat uit zes wissels en drie kruisingen. Vanaf deze driehoek sluit een nieuwe keerlus van 400 meter dubbelspoor aan op het toekomstige remiseterrein. Tevens is de bovenleiding helemaal aangepast aan de nieuwe situatie. Ook heeft SRTM al circa 500 meter dubbelspoor vernieuwd. "Omdat we al veel ervaring hebben met de werkwijze en de materialen, hebben we scherp in kunnen schrijven op het werk aan de tramremise", oordeelt Thom.

Tramremise

De nieuwe tramremise 'Beverwaard' geeft onderdak aan minimaal 91 tramstellen. Het ligt pal aan de A16. Op het dak komt een P+R parkeerplaats, met ruimte voor 500 auto's. In februari 2010 zal gestart worden met het werk. De nieuwe tramremise zal dan eind 2010 in gebruik kunnen worden genomen.

Ben je benieuwd hoe de nieuwe tramremise er uit komt te zien? Bekijk dan dit filmpje: http://www.youtube.com/watch?gl=NL&hl=nl&v=s3YzgA2MH-U En wil je de bouw volgen? Bekijk dan het weblog van een enthousiaste particulier http://www.everyoneweb.com/remisebeverwaard, met foto's van de werkzaamheden.



De aanleg van de spoortunnels is ook al in volle gang.



Middenberm van de E19. In maart 2010 begint hier de bouw van het spoor.

Diaboloproject levert veel dagwerk op

Het Diaboloproject, de noordelijke spoorontsluiting van luchthaven Zaventem bij Brussel, staat in België hoog op de agenda. Strukton Rail heeft van Infrabel de opdracht verworven voor de aanleg van deze aansluiting. Met de bouw van het spoor is circa 7,5 miljoen euro gemoeid; het project levert ongeveer twee jaar werk op.



Het Diaboloproject omvat de noordelijke spoorontsluiting van de luchthaven Zaventem bij Brussel.

De situatie bij Zaventem is nu zo dat een spoor vanuit zuidelijke richting eindigt onder de luchthaven. Dit spoor wordt doorgetrokken naar de noordzijde, om daar uiteindelijk een verbinding te maken met lijn 25: Links naar Brussel, rechts naar Mechelen en Antwerpen. Bijzonder is dat de sporen naar boven komen in de middenberm van de autostrade E19.

Middenberm

In maart 2010 gaat de aanleg van het spoor in de middenberm van start.
In totaal betreft het 28 km ballastspoor plus twaalf wissels (type P1150).
De bouw gebeurt met 'voorballastering'. Eerst wordt een laag ballast aangelegd van 25 cm dikte. Dan worden de dwarsliggers en spoorstaven erop geplaatst en geschiedt het omhoog brengen van het spoor met verschillende onderstop- en stabilisatiegangen. De bouwwijze is vergelijkbaar met die van de hogesnelheidslijn. Het werken in de tunnels begint pas in september/oktober van 2010.

In de tunnels wordt 9,5 km spoor gebouwd, inclusief acht wissels. Het gaat hier om ballastloos spoor, dus een directe bevestiging op het beton. Specialistisch werk als het vooraf fijnslijpen van het beton, het boren van de gaten en het plaatsen van de ankers wordt mogelijk door onderaannemers uitgevoerd.

Dagwerk

Calculator Erik Vandermeiren is zeker blij met deze opdracht. "Vooral het vele dagwerk is plezant; enkel de aansluitingen worden in het weekend gemaakt. Bovendien zit je in de spoortunnel ook nog droog", lacht hij.
"Het werk moet wel op zeer korte termijn worden gerealiseerd. Daar kunnen we niet van afwijken, want het is een prestigeproject voor de klant. We zullen daarom op verschillende plaatsen gelijktijdig bezig zijn. Dat we het werk hebben binnen gehaald is niet in het minst ook dankzij de uitstekende samenwerking met de mensen van de uitvoering en de directie; een opsteker!"

Bijzondere combinatie

Mennen van paarden en praalwagens bouwen

Foto volgt...

Uitvoerder Hans Heuschen heeft twee bijzondere hobby's; het mennen van paarden en het maken van staalconstructies van de praalwagens voor het jaarlijkse fruitcorso in Tiel. "Toen ik jong was, heb ik een tijd bij een smid gewerkt en hielp ik hem onder andere met het beslaan van paarden", zegt hij. "Daar is deze combinatie ontstaan, vermoed ik."

Hans heeft jarenlang een paard gehad. "Ik heb mijn koetsiersbewijs gehaald. Eerst enkelspan, daarna dubbelspan en uiteindelijk langspan." Een vriend die een stalhouderij heeft, vraagt hem regelmatig om koetsen te rijden. "Naast bruiloften en begrafenissen rijd ik ook een koets vol Pieten en pakjes bij de intocht van Sinterklaas in 's-Hertogenbosch. Dan is het een gekkenhuis in de stad! En in de kerstvakantie zwerf ik met een arrenslee die wordt getrokken door twee grote Friese paarden door de Efteling," vertelt Hans. Een dag paarden mennen is een intensieve bezigheid. "Trek er gerust twaalf uur voor uit", zegt hij. "Want het verzorgen van de paarden valt er ook onder."

Fruitcorso

Daarnaast is Hans nog heel actief binnen de corsovereniging 'Tiel'. "Elk jaar trekken onze praalwagens van fruit en oogstproducten op de tweede zaterdag van september door Tiel. Vanaf februari beginnen we met de bouw. We lassen dan een hele constructie aan op het kaal gesloopte chassis van de wagen. Ons bouwteam bestaat uit allerlei mannen met specifieke kennis en ervaring. Dit jaar hebben we de wagen zelfrijdend gemaakt, zodat er geen tractor meer nodig is. Op zes meter hoogte heb ik met een joystick de wagen bestuurd. Deze noviteit heeft onze vereniging dit jaar de vernieuwingsprijs opgeleverd. Daarnaast wonnen we ook nog de publieksprijs voor het ontwerp en de uitvoering. Met z'n allen zijn we daar heel trots op!"

Mijn alwetende baas



Gert Kwikkers nodigt iedereen met een relevante deskundigheid uit om deel te nemen aan het Bedrijfsoverleg.

"De alwetende baas? Daar geloof ik niet in!" Gert Kwikkers, sinds 1 november jl. de nieuwe directeur van Strukton Rail Rolling Stock, is blij met de nieuwe vorm van medezeggenschap.

De van Eurailscout Inspection & Analysis afkomstige directeur is van mening dat er heel veel kennis en kunde bij de medewerkers aanwezig is. "Medezeggenschap is het middel om die te mobiliseren. Iedereen die met relevante deskundigheid iets aan een discussie of thema kan toevoegen, is van harte welkom. Ik juich dat alleen maar toe, het hoort bij deze tijd."

Had de Onderdeelcommissie (OC) een vaste samenstelling, bij het Bedrijfsoverleg is het de bedoeling dat er steeds nieuwe medewerkers aan tafel zitten. Het idee is het overleg te houden met ongeveer vier man waarvan er twee bij de volgende sessie ook weer aanwezig zijn. Op die manier rouleert de inspraak, maar is er ook een zekere continuïteit. Afhankelijk van het onderwerp dat actueel is, kunnen er medewerkers van de vestigingen in Hengelo, Hendrik-Ido-Ambacht en Utrecht of van de locaties Aken en Haarlem (Nedtrain) erbij worden betrokken. Gert: "De leidinggevende heeft weliswaar de eindverantwoordelijkheid, maar het kan niet zo zijn dat hij alles in z'n eentje beslist."

Proef: Tram op batterijen

"Een veelbelovende ontwikkeling, nog wel in een embryonaal stadium." Zo verwoordt Klaas Toet de nieuwste softwarematig gestuurde techniek om lithium-ion (Li-ion) batterijen in een kwartier tijd op te laden. Toepassingen in spoormaterieel liggen mogelijk in het verschiet.

Het idee is om trams te laten rijden op batterijen. In veel oude binnensteden wil men geen ontsierende bovenleiding hebben. Bovendien zijn er heel wat plaatsen, zoals bruggen, waar de aanleg van bovenleiding ongelooflijk duur is. Een heel traject of een gedeelte bovenleidingvrij zou mooi zijn.
Het kostenplaatje ziet er steeds gunstiger uit. Moet bij een normale oplaadtijd van acht uur altijd extra materieel worden aangeschaft, met de nieuwe vinding is het opladen tijdens de koffiepauze van de machinist zo gepiept. Door de korte oplaadtijd is het nu ook mogelijk remenergie op te vangen. En daarmee ligt een energiezuiniger vorm van tramvervoer (met minder CO_2-uitstoot) in het verschiet. Lithium-ion batterijen zijn momenteel nog erg duur, maar de verwachting is dat ze over een jaar of vijf nog maar een fractie kosten omdat een enorme productie op gang komt.

Foto volgt...

Het is de bedoeling dat over enkele maanden als proef een oude tram op batterijen van Delft naar Scheveningen zal rijden. Het project is een gezamenlijk initiatief van Strukton Rail (Strukton Rolling Stock en Strukton Rail Consult), HTM, RegioLinq en Epyon. Met dit initiatief willen deze partijen bijdragen aan een duurzame vorm van transport.



Last minute referenties

Er komen veel aanbestedingen op de markt. Bauke Visser, Maayke Marie en Daniel Lyhne maken een selectie.

Fietsenstallingen

De markt van spoorbouwwerken is groot en onoverzichtelijk. Via diverse websites worden werken aangeboden. Dat zijn er honderden per dag. Om te voorkomen dat door mensen binnen heel Strukton Rail lijsten doorgeploegd moeten worden, maken Bauke, Maayke en Daniel een selectie. Om dat goed te kunnen doen moeten ze aan de ene kant weten naar wat voor soort opdrachten Strukton Systems bijvoorbeeld op zoek is. Aan de andere kant moeten ze de aanbestedingen goed interpreteren. Bauke: “Dan staat er tussen de aanbestedingen bijvoorbeeld ineens ‘Fietsenstallingen’. Niet iets waar je Strukton Rail direct bij plaatst, maar het bleek in dit geval om tellers in fietsenstallingen op stations te gaan. Een andere keer gebruikt een opdrachtgever een heel ingewikkelde benaming voor het uitbaggeren van een sloot.”

Hoeveel wissels liggen er in Europa?

Als een Struktononderdeel aangeeft geïnteresseerd te zijn, loopt de bestekaanvraag ook via hun afdeling. Maayke: “Voor een bestekaanvraag moet je onder andere de juiste erkenningen en referenties hebben.” Ze snapt wel dat mensen het vaak te druk hebben om referenties te vragen aan een opdrachtgever, maar het is wel heel belangrijk. Bauke: “Als je een bestek wilt aanvragen voor een werk waar ‘inrichting van een controleruimte’ in zit, moet je zorgen dat je een referentie van dat type werk hebt.”
Maayke: “Soms komt het document één minuut voor de deadline binnen. Dan moet de fax het wel doen.” Om dat soort situaties te voorkomen, vragen ze daarom ook al rond naar referenties voordat ze die ergens voor nodig hebben.
Maayke houdt zich bezig met Nederland en België en Bauke doet internationaal. Sinds kort versterkt de Deen Daniel de afdeling voor de Scandinavische markt.
Daarnaast beantwoordt Bauke als marktanalist vragen over de markt. Hij brengt bijvoorbeeld in kaart hoeveel wissels van welk type er in Europa liggen en welke organisaties het meest geschikt zijn om mee samen te werken.

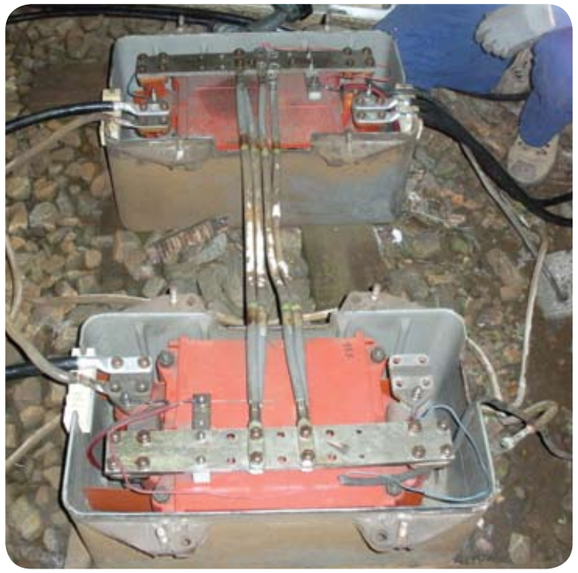
Voor hun werk moeten ze goed op de hoogte zijn van de koers die de bedrijfsonderdelen varen. “Als ze besluiten zich te specialiseren in een ander soort werk, moeten wij dat weten. Die communicatie kan soms nog wel wat beter.

Bliksemactie om HSL op de rails te houden

Contractmanager Harry Kampinga blikt tevreden terug: “ProRail had ontdekt dat een trein op het HSL-spoor tussen Amsterdam en Rotterdam de wissels en seinen op het naastliggende gewone spoor electromagnetisch kan beïnvloeden. Daardoor was het onverantwoord om de HSL nog langer te laten rijden. Er moest heel snel iets aan gebeuren. Als de HSL-trein bij Hoofddorp remde, konden de veiligheidsystemen van de reguliere sporen die er naast lagen ontregeld worden.” Strukton Systems verving het eenbenige veiligheidsysteem op de HSL-lijn door het degelijkere en duurdere tweebenig systeem.

Extra verbeteringen

“We hebben in heel korte tijd heel veel moeten organiseren om in een grote buitendienststelling aan het werk te kunnen. Al het benodigde materiaal moest in no-time besteld en geleverd worden. Mensen hebben dit naast hun reguliere werk in de avonden en weekenden gedaan. Ook voor de uitvoering van het werk moesten we mensen vrijmaken van lopende projecten. Er zijn zelfs mannen speciaal van verlof teruggekomen. Klasse.”
Normaal wordt zo’n grote klus anderhalf jaar van tevoren gepland. Nu moest het binnen anderhalve week. Een ‘crashactie’, noemt Harry het. “Maar het is heel goed gegaan. We hebben zelfs nog wat extra verbeteringen aangebracht. We zijn dan ook uitvoerig bedankt door ProRail.”



Crashactie: van eenbenig naar tweebenig

Foto volgt...

Foto volgt...

Raamcontract voor bouw IP-camerasystemen op dertien stations

Strukton Systems heeft een raamcontract verworven voor het aanleggen van IP-camera’s op dertien stations in Nederland. Bij de inschrijving op twee stations in Amsterdam was de afspraak dat de drie partijen met de laagste prijs een raamcontract krijgen voor in totaal veertig stations.

Strukton Systems werd derde. “Dat is top”, zegt Projectleider Ronnie Borckink. “Wij mogen dit contract uitvoeren tegen de prijs die we hebben ingediend.” Het verwerven van het raamcontract is extra gunstig voor Strukton Systems, omdat ze in de toekomst ook onderhoud wil doen aan de systemen. De camera’s worden geplaatst in het kader van het project Cameratoezicht Openbaar Vervoer (CTOV). De uitvoering van het contract betreft het installeren van een IP-camerasysteem (IP = Internet protocol) dat via glasvezel is bekabeld. Daar komt de aanleg van een netwerksysteem bij, de opslag van de beelden in de technische ruimte op het station en het verzorgen van de koppeling met het landelijke netwerk. Strukton Systems is daarnaast bezig om een rol in het nieuw te bouwen centraal videomanagementsysteem te verwerven.

SREq

Eigen productie ETS-lijmlassen

Strukton Rail Equipment (SREq) produceert sinds kort zelf prefab ETS-lijmlassen.

In een loods op het terrein van Strukton Materieel in Utrecht is een lijmlasstraat ingericht. Er staan een zaagmachine om spoorstaven door te zagen, een staalgridmachine waarmee de oppervlakte van de spoorstaaf wordt opgeruwd, een zware boor om gaten in de spoorstaaf te boren en een speciale zwenkbare heftruck voor het verplaatsen van de rails.

“Door de lijmlassen zelf te maken, creëren we broodnodig dagwerk voor onze medewerkers. Daarnaast kunnen mensen met een beperking hier goed aan het werk”, vertelt lasmanager Arie Overeem. “Strukton Rail koopt geen lijmlassen meer in buiten de deur, maar we maken de 800 lassen die Strukton Rail jaarlijks nodig heeft nu zelf. In de toekomst zouden we ook best wel eens lijmlassen voor de externe markt kunnen maken.” Wil je weten hoe het in zijn werk gaat? Kijk op ShareWeb voor een fotoverslag.



Het boren van de gaten in de spoorstaaflen.”

Het aandraaien van de bouten.

Internationaal transport ’Goed op de rit’

Het internationale transport van een stopmachine of vernieuwingstrein is enorm verbeterd en daardoor kostenbesparend. “We staan nu binnen 24 uur aan de overkant van de Oostzee”, geeft Aad Onderwater, productiemanager, als voorbeeld.

Foto volgt...

Het hele Strukton-werkgebied kan binnen een etmaal worden afgedekt en dat heeft volgens Anthony Sebregts, Bauleiter bij Georg Reisse in Kassel, alles te maken met een club die elkaar goed kent. “We hebben best veel tijd gestoken in onderlinge communicatie tussen collega’s van de bedrijfsonderdelen uit Scandinavië, België, Duitsland en Nederland. We weten nu precies wie we moeten inschakelen en kunnen zodoende snel reageren. Dat een machine op weg naar Zweden een week in Hamburg verdwijnt, of op weg naar Italië drie weken spoorloos is in Frankrijk, gebeurt niet meer.”
Doordat het logistieke proces zo gecontroleerd verloopt, komen nu ook kortlopende opdrachten in beeld, bijvoorbeeld ‘even’ met de stopmachine uit Nederland een klus uitvoeren in Denemarken en dan weer terug. “Internationaal transport is meer ‘daily business’ geworden”, aldus Anthony. “Zelfs een storm op de Oostzee kan ons alleen nog vertragen, maar niet stoppen.”

Breed

Goede ideeën zijn welkom

Waar kunnen we besparen op CO2-uitstoot?

Strukton Rail gaat aan CO_2-reductie doen. Energiemanager Eric Weerepas heeft de afgelopen maanden geïnventariseerd waar we op kunnen besparen.

“Een projectteam brengt het CO_2-verbruik binnen Strukton Rail in kaart”, zegt Eric. “Maar vooruitlopend op de uitkomsten kunnen we al veel besparen. Dat is alleen al uit economisch oogpunt de moeite waard. Denk aan het terugdringen van brandstofverbruik door meer te carpoolen en alleen nog maar leaseauto’s toe te staan in de categorie A, B en C. Daarnaast is de NS-Business Card ingevoerd. Printen doen we zoveel mogelijk dubbelzijdig en het liefst in zwart-wit.”
Sommige maatregelen zijn ook goed voor de gezondheid. Eric: “Zo heeft een viertakt kraagboutenmachine minder uitstoot dan een tweetakt machine, en is daarom ook minder belastend voor zowel de medewerkers als het milieu.” Er loopt binnen Strukton Rail een continue actie voor het indienen van duurzame ideeën. Die zijn zeer welkom. Zie ook onze duurzaamheidsite Groene Wereld op ShareWeb.



Een viertakt kraagboutmachine heeft minder CO_2-uitstoot dan een tweetakt machine.

Ongevallenrubriek

Ostrud mincipi smolorero consequatuer autatem

Ecte magna feugiametum volobore veliquatum venim velenibh euipsusci tis del. on hent in henibh euguero eugiamet lutem irilla feu feugait aut velisl ea faccum ad magniam ipis adit, quis adit nulla con esto dolortis eum in utpate eliquam quatumsan utet autem accum euis nos eraesto odion essent ullaorem dunt num delent amcommod delendit ad ent

Bedrijfsoverleg krijgt vorm

De verschillende bedrijfsonderdelen van Strukton Rail krijgen het Bedrijfsoverleg. Dit komt in de plaats van de Onderdeelcommissies (OC's), die sinds oktober van dit jaar zijn opgehouden te bestaan. Het Bedrijfsoverleg wordt per onderdeel minimaal vier keer per jaar georganiseerd. Roland Stoekenbroek, vice-voorzitter van de Ondernemingsraad (OR), vertelt meer over de opzet.



Roland Stoekenbroek roept op om mee te praten in het Bedrijfsoverleg.

Hoe staat het ervoor?

"Het is nog wat aftasten. Zowel de directies als de medewerkers moeten hun rol er nog in vinden. Bij verschillende bedrijfsonderdelen is er al een uitvraag gedaan; bij andere onderdelen moet er van directiezijde nog wat meer energie in worden gestoken."

Bij het Bedrijfsoverleg wordt een OR-lid toegevoegd. Waarom is dat?

"Voorlopig willen we dat bij elke vergadering een OR-lid aanwezig is, bij voorkeur niet afkomstig uit hetzelfde bedrijfsonderdeel. Het doel is elkaar te stimuleren en het proces te bewaken; kijken of alles volgens afspraken verloopt. Ook maakt het toegevoegd OR-lid het kringetje rond. In die zin dat de board (hoofddirectie) een visie heeft die door de directeuren en bedrijfsleiders wordt uitgevoerd en in het Bedrijfsoverleg wordt gebracht. Merkt de OR-vertegenwoordiger dat een besluit totaal niet wordt geaccepteerd door de werkvloer, dan kan de OR dat weer terugkoppelen naar de board."

De directeur mag de medewerkers kiezen voor het Bedrijfsoverleg. Zal hij niet gemakkelijk een paar 'ja-knikkers' uitnodigen om zijn zin door te drukken?

"Dat zou wel heel dom zijn. Op die manier oogst je alleen maar weerstand en daar schiet je niets mee op. De gedachte achter het Bedrijfsoverleg is juist om draagvlak te creëren voor het te voeren beleid."

Wat zou je tegen de mensen van de werkvloer willen zeggen?

"Meld je aan bij de directie en grijp deze mogelijkheid aan om mee te praten over allerlei onderwerpen die jou aangaan en waar je wat over kwijt wil. Opbouwende kritiek komt altijd ten goede aan de medewerkers, maar ook aan het bedrijf. Je kunt dus je zegje doen, maar je pint je niet voor jaren vast in een overleg."

Werkvoorbereider Remko van Gerven heeft sinds een jaar zijn eigen Taekwondoschool



"Vorig jaar hield de eigenaar van onze Taekwondoschool ermee op. Ik doe al vijftien jaar Taekwondo en zou het erg missen. Toen heb ik de school met een compagnon overgenomen." De school heet Horangi en zit in Mijdrecht. Taekwondo is een Koreaanse verdedigingssport waarbij stijlvormen, zelfverdediging en 'sparren' worden afgewisseld. De deelnemers dragen arm- en beenbeschermers. "Dat is nodig, want er wordt echt gevochten." Naast zijn fulltime baan bij het Centraal Bedrijfsbureau (CBB) van Strukton Rail geeft Remko -maandag- en woensdagavond vier uur les. De administratie kost hem ook een avond. Druk, maar ook leuk. Na een cursus van een jaar heeft hij net het diploma voor hoofdtrainer gehaald. "Twee keer per jaar organiseren we clubexamens en het is geweldig om daar met een groep naartoe te werken." Remko zou er niet zijn werk van willen maken. "Ik heb een technische opleiding. Als ik alleen op de Taekwondoschool zou werken, dan zou ik de techniek te erg missen."

Ondernemingsraad voor eurailscout

Eurailscout Inspection & Analysis, een deelneming van Strukton Rail, heeft sinds oktober 2009 een eigen Ondernemingsraad (OR). Het bedrijf dat bijna 80 medewerkers in dienst heeft (in Nederland zo'n 60 en in Duitsland 18), was hiertoe wettelijk verplicht.

Foto volgt...

Voorheen was er een Personeelsvertegenwoordiging (PVT) die de belangen van de medewerkers behartigde. Voorzitter Wouter de Jonge blikt met gemengde gevoelens terug.

"Als PVT bungelde je overal een beetje bij. Bepaalde regelingen sloegen niet op ons en we hadden niet de handvatten om ons te profileren. Met de OR hebben we nu een nieuwe kans. Het is helemaal officieel en we gaan één-op-één mee met het grote Strukton. Waar mogelijk laten we ons graag adviseren."

Over de doelstellingen zegt hij: "Strukton Rail zit nu in 'zwaar weer'; daar krijgen wij ook iets van mee. We willen als OR een transparant beeld geven aan het personeel, hoe de zaken ervoor staan. Grootste aandachtspunt voor ons is ervoor te zorgen dat er geen splitsing ontstaat tussen Nederlandse en Duitse collega's."

Op 28 oktober zijn de eerste OR-verkiezingen gehouden bij Eurailscout. De volgende vijf kandidaten zijn gekozen, waaronder een medewerkster van de Duitse tak van het bedrijf. V.l.n.r.:

Net ingestapt

Met een druk op de knop van GAB naar Rapie



Eugene d'Hollosy: "Geen papieren rompslomp meer"

Strukton Rail, VolkerRail en BAM Rail vragen sinds twee jaar in GAB buitendienststellingen aan. Op deze manier kunnen ze onder andere gebruik maken van elkaars buitendienststellingen. Dat is een enorme vooruitgang, maar omdat ProRail geen gebruik maakt van GAB moeten de buitendienststellingaanvragen nog steeds geprint en opgestuurd of gefaxt worden naar ProRail. Manager ICT Eugène d'Hollosy: "Dat zijn enorme pakken papier. Vervolgens worden die door medewerkers van ProRail in hun eigen systeem, Rapie, gezet. Dan gaan er nog de nodige telefoontjes en faxen overheen voor de verdere afhandeling van de aanvraag. Erg omslachtig natuurlijk." Vorig jaar is daarom een project gestart voor het ontwikkelen van een elektronische koppeling van GAB naar Rapie en vice versa. Eugène: "Het wordt nu nog doorontwikkeld, maar we verwachten dat de koppeling in december klaar is en dan maak je natuurlijk een enorme efficiencyslag: één druk op de knop en de buitendienststellingaanvraag is in behandeling." Bovendien besparen we daarmee ook enorm op papier – en dat is weer goed om de CO_2-uitstoot te verminderen!

Spoorzoeken

Goed ingepakt koper op Betuweroute

Koperdiefstal is een groot probleem, vooral op de Betuweroute. "We kunnen het niet permanent controleren."

"Het is dweilen met de kraan open", vertelt Bedrijfsleider Ben Geers van Strukton Rail Electric. "We zijn een jaar bezig geweest met herstelwerkzaamheden, maar ik weet zeker dat er nu alweer gestript isolatiemateriaal ligt op de plek waar ze het koper geroofd hebben." Dat koper wordt gestolen, is al een probleem sinds koper wordt gebruikt. De koperprijzen waren de laatste jaren wel erg hoog en langs de Betuweroute ligt meer koper dan langs een regulier spoor. Omdat het wisselstroom is van 25kV moeten alle stalen onderdelen rondom het spoor in de grond geaard worden met een koperdraad.



Voor: alleen de bevestigingsbeugels voor het koper zijn nog intact.



Na: de nieuwe koperdraad is hufterproof afgeschermd.

Stratenmaker

Werkvoorbereider Reinier van der Mijden: "We hebben eigenlijk twee Betuweprojecten gedaan. Om te beginnen hebben we spoor en bovenleiding gebouwd, maar al vóór de oplevering was er van alles verdwenen. Het tweede project zijn de herstelwerkzaamheden voordat we aan het reguliere onderhoud kunnen beginnen." De mannen van Strukton Rail Randstad Zuid, Strukton Rail Noord en Strukton Rail Electric hebben er een flinke kluif aan. "Leuk is anders. Vergelijk het met een stratenmaker die elk halfjaar ziet hoe zijn straat aan gort is gereden." Er wordt nu wel alles aan gedaan om het de dieven moeilijk te maken. Koperdraden worden in stevig verankerde mantelbuizen opgesloten om ze 'hufterproof' te maken. Waar mogelijk wordt aluminium gebruikt en de rollen met koperdraad worden zo kort mogelijk voor ze verwerkt worden aangeleverd. Reinier: "Dat betekent hogere transportkosten, maar anders ben je je materiaal kwijt."

In en uit dienst

In dienst

Bedrijfsonderdeel	Naam	Functie	Datum in dienst
Noord	De heer T.W.A. Janssen	Monteur Elektrisch	Oktober 2009
	De heer P.W.G. Martens	Monteur Elektrisch	Oktober 2009
Randstad Noord	De heer E. Verbon	Werkvoorbereider	September 2009
	Mevrouw S. Mengerink - Lazet	Technisch Adm. Medewerker	September 2009
	De heer M. van Dalen	Onderhoudsengineer	September 2009
	De heer M. van Dalen	Werkvoorbereider	September 2009
	De heer K. van Praet	Machinist Materieel	September 2009
	De heer T. Karakas	Monteur Elektrisch	September 2009
	De heer R.M. van Bokhorst	Monteur Mechanisch	Oktober 2009
Installatie Services	De heer C.P. de Groot	Stagiair	September 2009
	De heer R. van Elst	Stagiair	September 2009
	De heer R.D.K. Hueting	Stagiair	September 2009
	De heer R. Gurbuz	Monteur Elektrisch	September 2009
Randstad Zuid	De heer J.P. Garskamp	Veiligheidsfunctionaris	September 2009
	De heer S. Karafil	Veiligheidsfunctionaris	September 2009
	De heer R.P.A. van Gisteren	Monteur Elektrisch	September 2009
	De heer D. van der Stoep	Veiligheidsfunctionaris	September 2009
	De heer A.U.A. Arnaud	Monteur Elektrisch	Oktober 2009
	De heer A. Dervisoglu	Monteur Elektrisch	Oktober 2009
Zuid	De heer P.W. Luijks	Monteur Elektrisch	September 2009
	De heer R. van Neer	Monteur Elektrisch	September 2009
Electric Equipment	De heer M. Markai	Monteur Elektrisch	September 2009
	Mevrouw A.J. Smit – Langelaar	Secretaresse	September 2009
	Mevrouw J. Pooters	Stagiair	September 2009
	De heer S. Groote Haar	Monteur Technische Dienst	September 2009
	De heer D. Berendsen	Monteur Technische Dienst	September 2009
	Mevrouw S.B. van de Laar	Financieel Adm. Medewerker	Oktober 2009
Consult	Mevrouw L. van de Bunt	Secretaresse	September 2009
	De heer J.J.C. de Groot	Stagiair	September 2009
	De heer C.F. Nijenhuis	Stagiair	September 2009
Kabel Rolling Stock	De heer N. van Straten	Uitvoerder	September 2009
	De heer W.H. Buschgens	Stagiair	September 2009
	De heer B.M.T. Crooijmans	Stagiair	September 2009
Eurailscout Inspection & Analysis bv	De heer J. van Scharenburg	Vakman Metingen	September 2009

Uit dienst

Bedrijfsonderdeel	Naam	Functie	Datum uit dienst
Rail	De heer R.W. van den Bos	Uitvoerder	September 2009
Centrale Staven	De heer G.J.H. Hulleman	Hoofd Kwaliteit, Arbo & Milieu	September 2009
	De heer L.M. van den Bosch	Calculator	Oktober 2009
Noord	De heer J. van Schooten	Monteur Mechanisch	Oktober 2009
	De heer A. Hoekstra	Monteur Elektrisch	Oktober 2009
Randstad Noord	De heer A. de Bock	Projectleider	September 2009
	De heer M.M. Oosterbaan	Monteur Mechanisch	Oktober 2009
	De heer J.J. Venmans	Monteur Mechanisch	Oktober 2009
	De heer H.M. Hoogland	Senior Monteur Mechanisch	Oktober 2009
Zuid	De heer W.J.W. Tak	Monteur Mechanisch	September 2009
	De heer J.C.G. Mies	Monteur Mechanisch	Oktober 2009
Electric	De heer M. Bronger	Productiemanager	September 2009
Consult	De heer J.H. Ulehake	Engineer	September 2009
	De heer Th.J.I. Lottman	Kwaliteit-, Arbo- & Milieucoordinator	September 2009
	De heer F.M. Wien	Design Engineer	September 2009
	Mevrouw M. Nijdam	Secretaresse	September 2009
	Mevrouw L.E. Hofhuis	Secretaresse	September 2009
Eurailscout Inspection & Analysis bv	Mevrouw C.Y. Ombelet	Vakman Metingen	September 2009
	De heer G.A. Kwikkers	Directeur	Oktober 2009

Jubilarissen

Datum	Naam	Bedrijfsonderdeel / afdeling	Aantal jaar
1 januari	De heer F.T.M. de Caluwe	Strukton Rail Zuid	25 jaar
1 januari	De heer J.P. van Leeuwen	Strukton Rail Tram & Metro	25 jaar
1 januari	De heer S.J.G. de Vreede	Strukton Rail Zuid	12,5 jaar
5 januari	De heer H.R.B. ter Schure	Strukton Rail Randstad Noord	25 jaar
14 januari	De heer E.C. Schutte	Strukton Rail Installatie Services	12,5 jaar
14 januari	De heer G. van Zanten	Strukton Rail Electric	25 jaar
19 januari	De heer B.J. Daniëls	Strukton Rail Equipment	40 jaar
1 februari	De heer A. den Boer	Strukton Rail Randstad Noord	12,5 jaar
1 februari	E. de Haan	Strukton Rail	25 jaar
1 februari	Mevrouw P.D. Brilleman - Haanebeek	Strukton Rail CBB	12,5 jaar
1 februari	De heer A.J.M. Prins	Strukton Rail Equipment	25 jaar
11 februari	De heer B.J. Zwartenkot	Strukton Rail Noord	25 jaar
15 februari	De heer M.E.W.T. Jansen	Eurailscout Inspection & Analysis	12,5 jaar
18 februari	De heer H.L.J. Hulzebosch	Strukton Rail Noord	12,5 jaar
18 februari	De heer J.S. Kats	Strukton Rail Noord	12,5 jaar
18 februari	De heer J. de Wit	Strukton Rail Electric	12,5 jaar
27 februari	De heer R.E.M. Meijer	Strukton Rail Noord	25 jaar
1 maart	De heer R.H. Hermans	Strukton Systems	25 jaar
1 maart	De heer M. Korevaar	Strukton Rail Randstad Zuid	25 jaar
8 maart	De heer P.J. van den Hoorn	Strukton Systems	12,5 jaar
8 maart	De heer B.M. van Kleef	Strukton Rail Randstad Noord	12,5 jaar
8 maart	De heer H. Schouten	Strukton Rail Equipment	12,5 jaar
8 maart	De heer A.W.J. Wassink	Strukton Rail Equipment	12,5 jaar
9 maart	De heer D.C. Janbroers	Strukton Rail Zuid	40 jaar
11 maart	De heer G. Schreuder	Strukton Rail Randstad Noord	25 jaar
15 maart	De heer G. ter Maat	Strukton Rail Noord	12,5 jaar
29 maart	De heer J. Onrust	Strukton Rail Noord	12,5 jaar





Flink trappen en goed opletten

Dat was het devies tijdens het uitje van de Personeelsvereniging op zaterdag 12 september jl.. In opperbeste stemming maakten zo'n vijftig aanwezigen een tocht op meerpersoonsfietsen. Het was een puzzelrit langs akkers en bossen in de landelijke omgeving van het Brabantse Best. De deelnemers waren vooraf ingedeeld in groepen en ontmoetten op die manier ook collega's die ze nog niet kenden. In no-time waren het gezellige clubjes die hun best deden de vragen te beantwoorden. Oppassen voor de instinkers, zoals 'hoeveel latten heeft een betonnen bank?'

Samen de toekomst vormgeven

De nieuwe vorm van medezeggenschap, het Bedrijfsoverleg, is een heel goed initiatief. Ik vind het een uitstekend middel om in contact te komen met de organisatie en informatie te vernemen. Dat is belangrijk, want als je dat niet hebt, kom je snel in een positie waarin je verkeerde beslissingen neemt. De enige manier om de toekomst op een goede manier vorm te geven, is door de medewerkers erbij te betrekken. Mijn ervaring is dat je dan ook commitment krijgt.

Het Bedrijfsoverleg is in mijn visie als een dynamisch orgaan. Het is een speelveld waarin ik mijn ideeën kan toetsen en waar de medewerkers mij kunnen uitdagen met alternatieven. Als directeur ben je beslist niet de enige persoon die een organisatie draagt. Er zijn veel intelligente medewerkers met heel goede ideeën die een bijdrage kunnen leveren. Het is dus geen onemanshow, maar teamwork. Pas wanneer je als team functioneert, ben je in staat goede strategieën te ontwikkelen.

In Denemarken, waar ik vandaan kom, is deze vorm van overleg eigenlijk heel normaal. We zijn niet bang om de discussie aan te gaan op een tikje provocatieve wijze. Elkaar uitdagen, dat maakt deel uit van de Deense cultuur. Als we dan de discussie hebben gevoerd en er is een beslissing genomen, dan gáán we er ook voor. Ik vertrouw erop dat ik die ervaring kan inbrengen bij Strukton Rail.

Ik ben blij dat zich na een uitvraag binnen Strukton Rail Consult meer dan voldoende mensen hebben opgegeven. De uitgekozen vertegenwoordigers zijn als het ware de ambassadeurs van hun afdeling. Het is een verrijking mensen erbij te betrekken die niet allemaal op dezelfde manier denken, maar vanuit heel verschillende invalshoeken een zaak belichten. Dat maakt het mogelijk zorgvuldig afgewogen beslissingen te nemen. Ik zie ernaar uit om met elkaar op weg te gaan.

Jens Otto Daugaard
Directeur Strukton Rail Consult

Colofon

Strukton Rail

‘Op het Spoor’ is een uitgave van Strukton Rail en verschijnt vijf keer per jaar in een oplage van 3.350 stuks.

Ontwerp en productie
The Public, Rotterdam T +31 (0)10 760 00 90

Teksten
Anna Groot, Theo Verheul, Suzanne Brink en collega’s Strukton Rail

Coördinatie en eindredactie
Charlotte Holla, Communicatie T +31 (0)30 248 66 94

Fotografie
Anna Groot, Theo Verheul, Suzanne Brink, Arno Siemann, Herman Bodestaff en collega’s Strukton Rail

Strukton Rail bv
Postbus 1025, 3600 BA Maarssen
Algemeen e-mailadres: ophetspoor@strukton.com