

Trein

Certificeringsschema voor de taak: Technisch Leider Baan

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Versiebeheer	3
Werkversie Versiebeheer	3
Goedgekeurde Versiebeheer	3
1 De taak	4
2 Het certificaat	5
2.1 Algemeen	5
2.2 De scope	5
2.3 Toelatingsvoorwaarden voor het initieel certificeringstraject	6
2.4 Verstrekking van het certificaat.....	6
2.5 Geldigheid van het certificaat	7
2.6 Verlengen geldigheid certificaat (hertificering)	7
3 Vakbekwaamheidseisen	8
4 Beoordeling van de vakbekwaamheid en norm voor slagen	11
4.1 Beschrijving van de initiële toetsing.....	11
4.1.1 <i>Praktijktoets</i>	11
4.1.2 <i>Praktijkbeoordeling door een gecertificeerde praktijkbeoordelaar</i>	11
4.1.3 <i>Norm voor slagen voor de initiële toetsing</i>	11
4.2 Beschrijving van de jaarlijkse beoordeling voor behoud van het certificaat	12
5 Logboek van wijzigingen.....	13

Versiebeheer

Werkversie Versiebeheer

Nummer	Datum	Aard van de wijziging	Gewijzigd door	Goedgekeurd door
Versie 2.1	01-11-2021	Wijzigingen op voorstel Kenniskring Baan (brief ProRail 15 nov 21)	Kenniskring Baan	
Versie 2 concept 1	13-07-2022	Aanpassingen in reactie op versie 2.1	Inge Bochartd	
Versie 2 concept 2	09-11-2022	Enkele aanpassingen na opmerkingen Kenniskring Baan (brief ProRail 4 okt 22) en toepassen actueel format	Inge Bochartd	
Versie 2 concept 3	20-07-23	Enkele aanpassingen na opmerkingen Kenniskring Baan (brief ProRail 7 feb 23) en mail ProRail 30 juni 23)	Inge Bochartd	

Goedgekeurde Versiebeheer

Nummer	Datum	Aard van de wijziging	Gewijzigd door	Goedgekeurd door
Versie 1.0	29-07-16	1 ^e definitieve versie	Inge Bochartd/ Iwan van der Veer	Willem Franken
Versie 2.0	28-04-17	Aanpassing voorwaarden	Inge Bochartd/ Iwan van der Veer	Willem Franken
Versie 3.0	16-08-23	Aanpassing op voorstel van de kenniskring Baan en actueel format (zie logboek wijzigingen)	Inge Bochartd	Willem Franken

1 De taak

Om een oordeel te kunnen geven over de veilige berijdbaarheid van de railinfrastructuur wordt de staat van de railinfra gemeten, geïnspecteerd en beoordeeld. De centrale vragen zijn: kan de trein veilig over de infra rijden en kunnen weggebruikers de spoorbaan veilig passeren?

Met de uitvoering van de veiligheidstaak Technisch Leider Baan (TLB) wordt de veilige berijdbaarheid conform PRC00036 geaccordeerd plan veilige berijdbaarheid (bij onderhoud wordt gesproken over kwaliteitsplan) beoordeeld waarbij expliciet de risico's ontspoorgevaar, botsinggevaar en aanrijdgevaar (PVR-aspecten) worden beoordeeld.

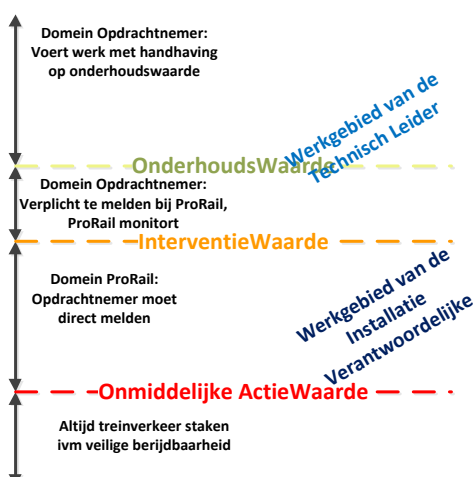
De vakbekwaamheidseisen, zoals beschreven in hoofdstuk 3, geven de inhoud van de taak TLB aan. Deze eisen zijn de basis voor de certificering voor de taak.

De scope van veilige berijdbaarheid

Aan de veilige berijdbaarheid worden generieke-, locatie- of werkzaamheden-specifieke eisen gesteld. ProRail heeft de generieke eisen voor veilige berijdbaarheid geformuleerd in PRC00036.

Inzet van de TLB voor het beoordelen van de veilige berijdbaarheid

De inzet van de TLB loopt gelijk op met de indeling van het voorschrift veilig werken (VVW): De melding(en) van de technisch leider(s) aantoonbaar worden vastgelegd. De leider werkplekbeveiliging (LWB) mag het spoor pas teruggeven aan de treindienstleider als de LWB deze melding(en) ook daadwerkelijk heeft ontvangen. Bij meerdere werkplekken binnen de buitendienststelling is er per werkplek (geografisch gescheiden locatie) een TLB, gelijk aan de inzet van de leider lokale veiligheid (LLV) volgens het VVW. Bij uitzondering kan in het plan aangegeven worden om meerdere dicht bij elkaar liggende werkplekken met eenvoudige werkzaamheden onder de verantwoordelijkheid van een TLB te brengen. De TLB werkt volgens het plan veilige berijdbaarheid.



De TLB beoordeelt op basis van waarnemingen, visuele inspecties en/of metingen of de infra (baan & het baandeel van kunstwerken) veilig berijdbaar is.

De TLB doet dit conform het plan veilige berijdbaarheid of het werkplan en de vigerende regelgeving, de lokale omstandigheden (met name ondergrond), gebruik van de infra (aslasten) en werkmethoden.

De TLB is in staat zijn bevindingen te onderbouwen en aantoonbaar te borgen.

Als de interventiewaarde wordt overschreden escaleert de aannemer en zorgt ervoor dat ProRail wordt geïnformeerd. Overschrijden de meetwaarden de onmiddellijke actiewaarde dan dient het treinverkeer te worden gestaakt.

2 Het certificaat

2.1 Algemeen

ProRail hanteert een Erkenningregeling (ACD00018) en onderdeel hiervan is de 'ProRail lijst van kritische functies/taken' (ACD00114). Dit betreft functies/taken waar bij de uitoefening daarvan (het uitvoeren van taken) een groot afbreukrisico met betrekking tot de RAMS-aspecten (Reliability, Availability, Maintainability en Safety) en/of kosten zit waarvoor derhalve een diploma of certificaat vereist is. Met het laten certificeren van personen met veiligheid kritische taken geeft ProRail uitvoering aan haar beleid.

Voor de meeste functies/taken is Stichting railAlert, als onafhankelijke stichting, de certificaatverstrekker.

Dit schema betreft de uitvoering van de taak Technisch Leider Baan (TLB) en is bindend voor alle betrokkenen.

Het certificaat geeft aan dat de persoon -op het moment van de toetsing- heeft aangetoond te voldoen aan de vakbekwaamheidseisen zoals beschreven in hoofdstuk 3 van dit certificeringschema en dat de beoordeling, als beschreven in hoofdstuk 4 van dit certificeringschema, heeft plaats gevonden.

Het is de taak van de werkgever om, voordat de medewerker wordt ingezet voor de veiligheid kritische technische functie/ taak TLB vast te stellen of de medewerker ook voldoet aan alle overige eisen die van toepassing zijn om de medewerker te mogen inzetten.

In dit document wordt Stichting railAlert verder aangeduid met railAlert en worden personen aangeduid in de mannelijke vorm maar bedoeld worden zowel mannen als vrouwen.

2.2 De scope

ProRail stelt vakbekwaamheidseisen aan personen met een veiligheid kritische technische functie/taak. RailAlert heeft tot taak een certificeringschema met vakbekwaamheidseisen voor de betreffende veiligheid kritische technische functie/taak op te (laten) stellen. De vakbekwaamheidseisen worden opgesteld door een door railAlert benoemde commissie waarin deskundigen van ProRail en van derden zitting hebben. *Voor dit certificeringschema zijn de vakbekwaamheidseisen opgesteld door de kenniskring Baan vanuit het programma Technisch Vakmanschap (TVMS).*

Binnen railAlert is de werkkamer Persoonscertificering verantwoordelijk voor het (doen) opstellen en beheren van certificeringsschema's.

2.3 Toelatingsvoorwaarden voor het initieel certificeringstraject

Het initiële certificeringstraject is het traject dat tot doel heeft om voor de eerste keer het betreffende certificaat te behalen. Indien een certificaat verlopen is of niet meer geldig geldt het initiële traject.

RailAlert stelt, in overleg met ProRail, toelatingsvoorwaarden aan personen die wensen deel te nemen aan een toets ter beoordeling van de vakbekwaamheid.

Voor toelating tot dit certificeringstraject gelden de volgende voorwaarden:

De kandidaat:

- wordt door de werkgever/opdrachtgever geschikt geacht voor het naar behoren uitvoeren van de TLB-taak, op grond van aantoonbare ervaring in de techniek die hij beoordeelt
- functioneert op WEB-3 werk- en denkniveau (vergelijkbaar met EQF/NLQF 3)
- spreekt en schrijft Nederlands volgens TSI (Technische Specificaties Interoperabiliteit) niveau 3 (vergelijkbaar met B1 Europees referentiekader/2F Nederlands referentiekader).
- voldoet aan de eisen zoals beschreven in het TVMS-document Globaal Opleidingsontwerp Baan (definitieve versie 25 mei 2018):
 - De kandidaat beschikt over een portfolio met daarin vakbekwaamheidsbewijzen (in casu opleidingscertificaten) van de gevolgde opleidingen (Entree-opleiding, Basisopleiding, Kopopleidingen gericht op projecten, onderhoud en storingen en optionele specialisaties).
 - Als bovengenoemde opleidingscertificaten niet beschikbaar zijn, moet de vakbekwaamheid zoals vastgelegd in het TVMS-document Vakbekwaamheidseisen Baan (definitieve versie 5 juli 2018) met andere bewijzen aantoonbaar zijn.
 - Op een nader te bepalen moment worden de opleidingscertificaten opgenomen in het DVP (digitaal veiligheidspaspoort) en kan het portfolio op dit punt vervallen.

De werkgever/opdrachtgever is verantwoordelijk voor het beoordelen of de medewerker aan alle toelatingsvoorwaarden voldoet voordat de medewerker wordt aangemeld voor het betreffende certificeringstraject.

RailAlert kan steekproefsgewijs portfolio's opvragen en inzien.

2.4 Verstrekking van het certificaat

Het certificaat wordt verstrekt nadat alle geldige toetsen met voldoende resultaat zijn afgelegd en een positieve praktijkbeoordeling van de gecertificeerde praktijkbeoordelaar door Bureau Toetsing en Certificering (BTC) is ontvangen.

2.5 Geldigheid van het certificaat

Het certificaat is alleen geldig als de bezitter:

- werkt onder verantwoordelijkheid van een door ProRail erkend bedrijf, of bij ProRail zelf, in de taak waarvoor hij gecertificeerd is
- aantoonbaar minimaal 1x per jaar wordt ingezet. Het bedrijf of de ZZP'er houdt het aantal inzetten bij door vastlegging van gehanteerde 'Gereedmeldingen railinfrastructuur'; als de taak langer dan een half jaar niet is uitgevoerd, volgt een gesprek met de praktijkbeoordelaar/leidinggevende en een vastgelegd besluit over de inzetbaarheid
- aantoonbaar aan minimaal 1 vakdag per kalenderjaar deelneemt voor het techniekgebied Baan
- een jaarlijkse praktijkbeoordeling heeft door een door railAlert gecertificeerde praktijkbeoordelaar aan de hand van de praktijkbeoordelingslijst van railAlert; de uitkomst van de praktijkbeoordeling kan aanleiding zijn tot een bijscholing(sadvies)
- voldoet aan de overige eisen die gelden voor deze functie/taak.

De geldigheidsduur van het certificaat is opgenomen in het document 'Geldigheidsduur van certificaten, medische en psychologische keuringen' van railAlert (zie website railAlert). *De duur van het certificaat TLB is daarin momenteel (versie 3.0) benoemd als 'in ontwikkeling'.*

Het certificaat blijft geldig onder de voorwaarden die zijn opgenomen in het 'Reglement voor de beoordeling van de vakbekwaamheid' van railAlert (zie website railAlert).

Het certificaat vervalt als de werkgever constateert dat de certificaathouder niet meer voldoet aan de eisen die gelden voor zijn taak en de werkgever railAlert opdracht geeft het certificaat in te trekken. De werkgever doet dit schriftelijk bij railAlert.

2.6 Verlengen geldigheid certificaat (hertificering)

Het certificaat blijft geldig onder de voorwaarden zoals genoemd in paragraaf 2.5

Indien aan bovengenoemde voorwaarden niet jaarlijks is voldaan, wordt de verlenging van het certificaat beëindigd en gelden de toelatingsvoorwaarden en toetsen van het initiële traject.

3 Vakbekwaamheidseisen

Om voor een certificaat in aanmerking te komen moet worden vastgesteld dat de medewerker voldoet aan onderstaande beoordelingscriteria.

De wijze van toetsen is met een lettercode aangegeven. De betekenis van de codes is:

- PT** een praktijktoets (simulatie)
- PB** een praktijkbeoordeling

In hoofdstuk 4 is de methode van toetsing uitvoeriger beschreven.

3.1	ProRail of het door ProRail erkende bedrijf verklaart dat de kandidaat voldoet aan minimaal de onderstaande vakbekwaamheidseisen vanuit TVMS Baan (een portfolio met (opleidings)bewijzen daarvoor geldt als toelatingsvoorwaarde; zie ook paragraaf 2.3)	Wijze van toetsen
3.1.1	De kandidaat kan aan de hand van de volgende punten beoordelen op de risico's van veilige berijdbaarheid:	Portfolio/verklaring
1	Spoorconstructies, incl. neutraalspanning en spoorstaafdefecten	
2	Lasconstructies, compensatiesystemen en ES-lassen	
3	Wissels, kruisingen en wisselcombinaties	
4	Aardebaan/spoordraagconstructies. Met name zetting door of na werkzaamheden, waterhuishouding	
5	Kunstwerken: spoorconstructies, overgangssystemen, ontspoorgeleidingen	
6	Bijzondere constructies: ontspoorgeleidingen, ontspoorconstructies, spoorbeëindigingen	
7	Ballastbed	
8	Spoorligging	
9	Overwegen/overpaden: constructie, bebording en dieplader	
10	Objecten buiten PVR, vrije ruimte merk, spoorafstanden	
11	Perron(wanden): conditie en afstand (incl. zwaaiikom)	

3.2	Beoordelen van een plan veilige berijdbaarheid/kwaliteitsplan op veilige berijdbaarheidsrisico's ten tijde van uitvoering	Wijze van toetsen
3.2.1	<p>De kandidaat kan de risico's beoordelen op basis van een ProRail-plan veilige berijdbaarheid (PVB)/kwaliteitsplan) en ondertekent dit plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ontspoorgevaar • aanrijdgevaar (PVR-aspecten) <p>Aandachtspunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vaststellen of er/welke aanvullende risico's er zijn 	PT PB
3.3	Bepalen en aangeven van beheersmaatregelen voor de risico's voor de veilige berijdbaarheid	Wijze van toetsen
3.3.1	<p>Op grond van de geconstateerde afwijkingen kan de kandidaat tot een afgewogen oordeel komen.</p> <p>Aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zelfstandig komen tot een oordeel • de verschillende (meet)gegevens met elkaar in verband brengen • inzicht tonen in de raakvlakken met de verschillende techniekvelden • de invloed van de verschillende werkzaamheden op de directe veilige berijdbaarheid en de veilige berijdbaarheid op termijn onderkennen 	PT PB
3.3.2	<p>De kandidaat kan de gewenste beheersmaatregelen op het juiste moment bij de juiste personen aangeven</p> <p>Aandachtspunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kunnen toelichten waarom specifieke maatregelen moeten worden genomen 	PT PB
3.4	Beoordelen waarnemingen, (meet)gegevens en inspecties	Wijze van toetsen
3.4.1	<p>De kandidaat kan beoordelen of alle veilige berijdbaarheidskeuringen zijn gedaan overeenkomstig plan veilige berijdbaarheid, doet zelf een visuele inspectie op veilige berijdbaarheid en meet indien nodig en beoordeelt de gegevens</p>	PT PB

3.5 De taak uitvoeren met de juiste werkhouding en adequaat gedrag laten zien Wijze van toetsen

3.5.1	<p><u>Veiligheidsbewustzijn</u></p> <p>De kandidaat laat in zijn gedrag zien dat hij zich bewust is van (aanvaardbare) risico's op het gebied van veiligheid en kan hiernaar handelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • heeft aandacht voor veiligheidsrisico's voor zichzelf en zijn omgeving bij het uitvoeren van de dagelijkse werkzaamheden • is in staat (veiligheids)risico's in te schatten en daarover te adviseren • is erop gericht de veiligheid van zichzelf en zijn omgeving te borgen • werkt volgens afspraken, procedures, wet- en regelgeving • kan in veiligheidskritische situaties handelend optreden • is in staat de omgeving aan te spreken op onveilig gedrag en onveilige situaties. 	PB
3.5.2	<p><u>Handelen in stressvolle situaties</u></p> <p>De kandidaat laat in zijn gedrag zien dat hij kan omgaan met situaties die spanning opwekken (als gevolg van tijdsdruk, tegenslag, teleurstelling en kritiek) en kan doen wat van hem wordt verwacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • reageert beheerst en adequaat bij spanningsvolle situaties en emoties • blijft (onder tijdsdruk) gemotiveerd en effectief presteren • realiseert zich dat hij één ding tegelijk kan doen; geeft voorrang aan de juiste werkzaamheden. 	PB
3.5.3	<p><u>Besluitvaardig zijn</u></p> <p>De kandidaat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • maakt ook in onoverzichtelijke situaties verantwoorde keuzes en • spreekt een duidelijk standpunt uit. 	PB
3.5.4	<p><u>Overtuigingskracht tonen</u></p> <p>De kandidaat maakt op een beheerste manier (op grond van argumenten) standpunten en meningen aannemelijk zodat anderen deze standpunten of meningen overnemen.</p>	PB
3.5.5	<p><u>Nauwgezet werken</u></p> <p>De kandidaat blijft nauwkeurig werken.</p>	PB

4 Beoordeling van de vakbekwaamheid en norm voor slagen

Hierbij zijn van toepassing:

- het 'Reglement voor de beoordeling van de vakbekwaamheid';
- het 'Reglement Bezwaar en Beroep Persoonscertificering';
- de 'Klachtenregeling'.

Bovenstaande reglementen staan op de website van railAlert.

4.1 Beschrijving van de initiële toetsing

De beoordeling van de vakbekwaamheid bestaat uit twee delen:

- een praktijktoets
- een praktijkbeoordeling

4.1.1 Praktijktoets

De praktijktoets is een beoordeling in een praktijksimulatie door een daartoe aangewezen examinerator. De praktijktoets wordt georganiseerd door BTC.

4.1.2 Praktijkbeoordeling door een gecertificeerde praktijkbeoordelaar

De praktijkbeoordeling is een beoordeling van de vakbekwaamheid gebaseerd op het observeren en controleren van de kandidaat in de werkelijke praktijk. De praktijkbeoordeling wordt door een door railAlert gecertificeerde praktijkbeoordelaar uitgevoerd aan de hand van een beoordelingslijst van railAlert. De beoordelingslijst is te downloaden van de website van railAlert.

4.1.3 Norm voor slagen voor de initiële toetsing

De kandidaat is geslaagd indien de praktijktoets met een voldoende volgens de gehanteerde norm is afgerond en alle onderdelen van de praktijkbeoordeling met een voldoende zijn afgerond.

De praktijkbeoordelaar stuurt, minimaal, het ondertekende voorblad van de beoordeling naar BTC.

4.2 Beschrijving van de jaarlijkse beoordeling voor behoud van het certificaat

Ieder kalenderjaar beoordeelt het bedrijf de vakbekwaamheid van de certificaathouder opnieuw. Dit is een voorwaarde voor de blijvende geldigheid van het certificaat. De certificaathouder houdt daartoe een portfolio bij met daarin:

- een praktijkbeoordeling door de gecertificeerde praktijkbeoordelaar op basis van de praktijkbeoordelingslijst van railAlert*
- door leidinggevende geaccordeerd overzicht van inzet voor de taak TLB (aan de hand van formulieren 'Gereedmelding railinfrastructuur')
- aantoonbare deelname aan de vakdag(en).

Alle onderdelen van de praktijkbeoordeling moeten met een voldoende zijn afgerond.

* Uitgangspunt is dat alle aspecten jaarlijks beoordeeld worden met een voldoende. Er zijn echter omstandigheden dat dit niet lukt. In uitzonderlijke situaties kan het zijn dat pas na 3 jaar alle aspecten met een voldoende zijn beoordeeld. De eventueel niet beoordeelde aspecten worden dan per jaar aangeduid met 'niet kunnen beoordelen', met de reden daarbij.

RailAlert kan steekproefsgewijs portfolio's opvragen en inzien.

5 Logboek van wijzigingen

Versiewijzigingen t.o.v. versie 2.0 (alleen de wijzigingen t.o.v. vorige uitgegeven versie).

2017 versie 2.0 (oud)	2023 versie 3.0 (nieuw)
<p>Samenvatting van de wijzigingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing aan actueel format • Inhoudelijke wijzigingen • Tekstuele wijzigingen 	
1 De taak	
	<p>Toegevoegd: gewerkt wordt conform PRC00036 geaccordeerd plan veilige berijdbaarheid (bij onderhoud wordt gesproken over kwaliteitsplan)</p>
<p>Indien de interventiewaarden wordt overschreden escaleert de TLB en zorgt dat ProRail wordt geïnformeerd. Overschrijden de meetwaarden de onmiddellijke actiewaarde dan weet de TLB hoe het treinverkeer stil te leggen en de inspecteur van ProRail in te schakelen.</p>	<p>Als de interventiewaarde wordt overschreden escaleert de aannemer en zorgt ervoor dat ProRail wordt geïnformeerd. Overschrijden de meetwaarden de onmiddellijke actiewaarde dan dient het treinverkeer te worden gestaakt.</p>
2 Het certificaat - scope	
<p>De certificering is het minimumniveau waarop een TLB moet functioneren, voor wat betreft het beoordelen van de veilige berijdbaarheid. Na de certificering kan de TLB ingezet worden op de eenvoudige beoordelingen. Op basis van zijn ervaring groeit de TLB door. De werkgever moet aantonen dat een TLB vakbekwaam is en blijft voor het aangewezen werk.</p>	<p>Vervallen</p>
2 Het certificaat - toelatingsvoorwaarden	
<ul style="list-style-type: none"> • is minimaal aantoonbaar vakbekwaam monteur Baan (of vergelijkbaar niveau) • wordt door de werkgever geschikt geacht voor het naar behoren uitvoeren van de TLB-taak, op grond van aantoonbare ervaring in de techniek die hij beoordeelt • functioneert op WEB-3 werk- en denkniveau • spreekt en schrijft Nederlands volgens TSI (Technische Specificaties Interoperabiliteit) niveau 3 (vergelijkbaar met B1 CEFR (= gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen, (laag) gemiddeld niveau)). <p>De werkgever heeft bij de inschrijving voor het examen vastgesteld dat de kandidaat aan de toelatingsvoorwaarden voldoet.</p>	<p>Gewijzigd in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wordt door de werkgever/opdrachtgever geschikt geacht voor het naar behoren uitvoeren van de TLB-taak, op grond van aantoonbare ervaring in de techniek die hij beoordeelt • functioneert op WEB-3 werk- en denkniveau (vergelijkbaar met EQF/NLQF 3) • spreekt en schrijft Nederlands volgens TSI (Technische Specificaties Interoperabiliteit) niveau 3 (vergelijkbaar met B1 Europees referentiekader/2F Nederlands referentiekader). • voldoet aan de eisen zoals beschreven in het document Globaal Opleidingsontwerp Baan (definitieve versie 25 mei 2018): <ul style="list-style-type: none"> ○ De kandidaat beschikt over een portfolio met daarin vakbekwaamheidsbewijzen (in casu opleidingscertificaten) van de gevolgde opleidingen (Entree-opleiding, Basisopleiding, kopopleidingen

gericht op projecten, onderhoud en storingen en optionele specialisatie).

- Als bovengenoemde opleidingscertificaten niet beschikbaar zijn, moet de vakbekwaamheid zoals vastgelegd in het document Vakbekwaamheidseisen Baan (definitieve versie 5 juli 2018) met andere bewijzen aantoonbaar zijn.
- Op een nader te bepalen moment worden de opleidingscertificaten opgenomen in het DVP en kan het portfolio op dit punt vervallen.

De werkgever/opdrachtgever is verantwoordelijk voor het beoordelen of de medewerker aan alle toelatingsvoorwaarden voldoet voordat de medewerker wordt aangemeld voor het betreffende certificeringstraject.

RailAlert kan steekproefsgewijs portfolio's opvragen en inzien.

3 Vakbekwaamheidseisen

3.1 Beoordelen van civiele infrapunten aan de hand van bedrijfsvoorschriften, lokale omstandigheden en gehanteerde werkmethoden <i>(dit betreft basiskennis, en door de kandidaat in te schrijven verklaart de werkgever dat de kandidaat beschikt over deze kennis, al dan niet vastgesteld via de diagnostische kennistoets K)</i>	Gewijzigd in: 3.1 ProRail of het door ProRail erkende bedrijf verklaart dat de kandidaat voldoet aan minimaal de onderstaande vakbekwaamheidseisen vanuit TVMS Baan (een portfolio met (opleidings)bewijzen daarvoor geldt als toelatingsvoorwaarde; zie ook paragraaf 2.3)
3.2.1	3.2.1 Toegevoegd: PVB ondertekenen
3.2.1 LRMA uitvoeren	3.2.1 Vervallen
3.4	3.4 Tekstuele aanpassingen
3.4 Bepalen veilige berijdbaarheid van de infra	3.5 Vakbekwaamheidseis vervallen
3.6.2 Zelfkennis tonen	3.6.2 Vervallen

4 Beoordeling van de vakbekwaamheid

4.1 Beoordeling in de werkelijke praktijk	4.1 Gewijzigd in: praktijkbeoordeling (met noot)
4.1 Vrijwillige diagnostische toets	4.1 Vervallen
4.2 Drie individuele technische beoordelingen	4.2 Vervallen
4.2 Geaccordeerd overzicht van inzet	4.2 Toegevoegd: formulieren 'Gereedmelding railinfrastructuur'

railAlert
Soesterweg 244
3812 BH Amersfoort
Postbus 165
3800 AD Amersfoort
+31 (0)85 002 3510
info@railalert.nl

Samen werken aan
arbeidsveiligheid