

Bart Loop,
configuratiemanager
NedTrain Fleet Services

Wij optimaliseren
het onderhoudsboekje,
daardoor dalen
de kosten

Op bezoek bij Bart Loop, configuratiemanager **NedTrain Fleet Services**

Een flinke investering maar brengt nog meer op

“Onze onderhoudshandboeken gaan zeker verdwijnen. Binnenkort gaat een monteur alleen nog maar aan de slag met een computer, een i-pad of een ‘tablet’-achtig ding om zijn informatie te zoeken.” Bart Loop, configuratiemanager bij NedTrain is heel stellig: informatie over het onderhoud van treinen is belangrijker dan ooit, maar om die informatie op te slaan in een traditioneel boek is het paard achter de wagen spannen. Het is veel praktischer om die alsmaar uitdijende hoeveelheid informatie direct in te delen in een digitale omgeving. En dan niet dat je het boek op een cd’tje zet, maar dat je echt een indeling bedenkt waarmee je zonder veel gezocht snel tekst en beeld vindt.

NedTrain is het dochterbedrijf van de Nederlandse Spoorwegen dat onder meer alle personen-treinen van de NS onderhoudt. Het hoofdkantoor zit heel toepasselijk in de Katreinetoren, midden op het Centraal Station van Utrecht. Waarschijnlijk de

plek in Nederland waar het verschil tussen de bereikbaarheid per trein (+) en per auto (-) het grootst is. Bart Loop reist uiteraard per trein naar zijn werk. Het onderhoud aan treinen is ruwweg te verdelen in drie gebieden. Ten eerste zijn er de dagelijkse reiniging, wet-

telijke controles en kleine reparaties van treinstellen die plaatsvinden op de opstelreinen van de grote stations in het land (35 locaties). Ten tweede is er het reguliere onderhoud dat in de vijf werkplaatsen van NedTrain plaatsvindt. Zo’n werkplaats moet je ongeveer

NedTrain Fleet Services

voorstellen als een aantal sporen waar een garage omheen gebouwd is. Als laatste heeft NedTrain hoofdwerkplaatsen voor revisies en modernisering in Haarlem en Tilburg. “Een trein gaat ongeveer dertig tot veertig jaar mee, dus je kunt je voorstellen dat de eigenaar ergens halverwege de levensduur bijvoorbeeld andere stoelen wil of een modern informatiesysteem. In Haarlem zijn we op dit moment de bekende dubbeldeksstoptreinen aan het ombouwen tot intercity’s,” vertelt Bart.

Naast die operationele kant, heeft NedTrain een afdeling Fleetservices.



NedTrain: Arie Saumena



Verebus probeert elektrische auto

Met oog op de toekomst heeft Verebus recent een elektrische auto getest. Ook al wordt er nu nog geklaagd over de beperkte actieradius en problemen met het opladen, de komende jaren zullen technische oplossingen worden gevonden die deze bezwaren wegnemen. Tot die tijd gebruiken we nog de ‘normale’ auto, waarbij we letten op het energielabel.

Hier vinden we het asset management, oftewel het vlootbeheer voor de NS en het maintenance management, waar Bart onder valt. Als configuratiemanager is Bart, zeg maar, verantwoordelijk, voor het beheer van de gegevens nodig voor het onderhoud van de treinen en het bestellen van onderdelen. Als leek zou je denken dat door globalisering en schaalvergroting het onderhoud aan de treinen makkelijker wordt, maar het tegendeel is waar. “Leveranciers van treinen hebben maar beperkte kennis van het onderhoud. Wij optimaliseren het onderhoudsboekje dat de leverancier meeleverd. Daardoor dalen de kosten en past het onderhoud beter bij het profiel van de klant. Bijvoorbeeld: de treinen van de NS worden intensief gebruikt, en de NS wil dat zoveel mogelijk treinen in de spits meerijden. Wij zorgen dan in onze voorschriften dat het onderhoud in brokjes buiten de spits plaatsvindt. Zo zijn wij een absolute meerwaarde voor de NS. We kosten een hoop, maar we besparen meer.”

Maar er is meer. Treinbouwers worden alsmatig groter en leveren steeds meer standaardtreinen. “Je zou het dus niet zeggen, maar per land hebben treinen toch behoorlijk afwijkende eigenschappen. De stroomvoorziening

is anders en de pantografen wijken af. De eisen aan de bediening verschillen, en de wettelijke ruimte die een trein op het spoor mag innemen. Ja, als hij te breed is, blijft hij achter het perron hangen, en dat wil je niet. De beveiliging verschilt per land,” legt Bart uit.

Tot twee jaar geleden schreef de afdeling van Bart zelf de naslagwerken voor het storingzoeken aan treinen (NO&S). “We hebben wel de deskundigheid in huis, maar schrijven is niet onze core business. Dat wilden we dus uitbesteden. We hadden al eerder met Verebus samengewerkt voor het opstellen van onderhoudsmanuals en logistieke werkzaamheden en toen hebben we de contacten met dit bedrijf aangehaald. Zij zijn nu onze enige leverancier van deze naslagwerken (NO&S). Samen met Verebus zijn we aan het stoeien over de vraag hoe deze er in de toekomst uit moeten gaan zien. De samenwerking met Verebus is een schoolvoorbeeld van hoe je gezamenlijk tot een beter product komt, met de informatievoorziening naar de monteur voorop. Uiteindelijk moeten we tot een digitaal platform komen waar de monteurs met alleen maar een internetverbinding alle informatie kunnen vinden. Dat is mijn droom.”