

# Op naar het volgende station!

TEKST: KARIN KOOLEN | BEELD: SHELLEY TRUSTFULL



Vergrijzing onder het personeel, de naderende uitstroom van een grote groep werknemers én uitbreiding van het metronetwerk met de Hoekse Lijn. Een zorgelijk vooruitzicht, vonden ze bij de RET. Om jong talent uit de regio aan te trekken biedt het Rotterdamse vervoersbedrijf sinds 2012 betaalde leerwerktrajecten aan. Leerlingen worden, onder leiding van een ervaren leermeester, klaargestoomd tot chauffeur, bestuurder of onderhoudsmonteur.

We zijn metrostation Hoogvliet voorbij gereden. De levensechte figuren op het perron hebben het nakijken. "Je was aan het glijden", verklaart RET-leerling Ruwendley Martis (27). "Heb ik ook weleens gehad maar dan in het echt. Meld maar aan de reizigers - deze knop hier - dat we door weersomstandigheden zijn doorgereden." Maar daar is al geen tijd meer voor. Een passagier trok aan de noodrem. Vechtpartij in wagen één!

We zitten in de metrosimulator van de RET op het Wilhelminaplein. Hier bevinden we ons in een volwaardige bestuurscabine, met de banen en stations van het Rotterdamse metronetwerk levensecht weergegeven op grote schermen. De 'passagier' die zojuist aan de noodrem trok was leermeester Dennis Kirkpatrick (54), die in de naastgelegen ruimte de centrale dienst vertolkt. Met 25 dienstjaren bij de RET mag hij zich met recht een oude rot in het vak noemen. Sinds september 2015 begeleidt hij Ruwendley Martis, die niets liever wil dan metrobestuurder worden. Tot grote vreugde van het Rotterdamse vervoersbedrijf.

#### Kans op een baan

"We zijn op zoek naar nieuwe, jonge collega's die de regio letterlijk in beweging willen houden", zegt Frouke Albers, directiewoordvoerder van de RET. "De gemiddelde leeftijd onder het personeel is nu 51 jaar en de komende tien jaar gaat dertig procent van hen met pensioen. Door de komst van de Hoekse lijn - een metroverbinding naar het strand van Hoek van Holland - krijgen we er vanaf eind 2017 alleen maar werk bij."

En daarvoor zijn nieuwe bestuurders nodig. Zestig bestuurders, om precies te zijn; dertig om de uitstroom van personeel op te kunnen vangen en dertig voor de nieuwe lijn. Om dit doel te verwezenlijken zette de RET betaalde leerwerktrajecten op, in samenwerking met het Rotterdams Transportcollege en ROC Zadkine. Albers: "Ons leermeester-gezel-model. Zo brengen wij de kennis en kunde van onze ervaren krachten samen met het enthousiasme van jongeren én bieden we hen kans op een baan."

Kirkpatrick moest er even over nadenken, bekend hij. "Toch een grote verantwoordelijkheid. Maar het is prachtig om mijn kennis over te dragen aan een nieuwe generatie bestuurders. Dat is lekker met



## 'Een dame stapte laatst in, maar haar hondje stond nog buiten - ik zag het gelukkig op tijd, maar zo zie je: blijven opletten'



pensioen gaan straks. Nee, geen moment spijt gehad.”

### **Veilig en op tijd**

De sneeuw maakt plotsklaps plaats voor een stralend zonnetje. De mensen op het perron hebben hun dikke sjaals ingeruild voor korte broeken. We naderen een wisselspoor - een hindernis voor onervaren simulatorbestuurders zoals wij. Martis neemt de hendel over. De cabine hobbelt een beetje. Net echt.

Martis komt uit Rotterdam-West. Na zijn hbo-studie Werktuigbouwkunde kwam hij als verkeersleider bij ProRail terecht. Een baan - letterlijk - achter de schermen. “Maar ik wilde eigenlijk het spoor op! Tijdens mijn studie nam ik dagelijks de metro naar school; nu zitten studenten bij mij in de metro. Ik haal veel eer uit dit werk: ‘jij gaat naar school of naar je werk; ik zorg ervoor dat je op tijd en veilig aankomt.’ Gaaf toch?” Maar ook een hele verantwoordelijkheid, voegt hij toe. “Je hebt mensenlevens in handen.”

Op dit moment volgen twintig leerlingen (tussen 21 en 28 jaar) de opleiding van een half jaar. Voornamelijk mannen, zegt Albers. “Maar volgend jaar hebben we vier meiden.” In eerste instantie worden leerlingen getraind als servicemedewerkers; iedere medewerker van de RET moet reizigers goed te woord kunnen staan en vragen weten te beantwoorden. De bestuurdersopleiding begint vervolgens met theorie en praktijklessen in de simulator. Daarna is het tijd om écht de baan op te gaan. Eerst oefenen, stelt Kirkpatrick. “Dan simuleren we allerlei calamiteiten en ongeregelde heden. Bijvoorbeeld een passagier die ineens een deur opentrekt. Daarna kan een leerling echte ritten gaan rijden, tot het punt dat ze helemaal zelfstandig zijn.” Zo bouw je vanaf het begin kennis, ervaring en vertrouwen op, denkt ook Martis. “Ik kom toevallig uit de spoorwereld, maar sommige leerlingen komen rechtstreeks van school, of uit de horeca.”

### **Brand bij Beurs**

“Meteen hierna nader je een station”, zegt Martis als we met veel te hoge snelheid door de tunnel racen. Handig, die baankennis. “Zet ‘m maar in z’n vrij - anders ga je er weer voorbij.” De stem van

Kirkpatrick klinkt plotsklaps door de speaker. “Ik gooi er een brandje in, oké?”

“Het stressniveau kan van één naar honderd gaan in een enkele seconde”, zegt Martis. Hij spreekt uit ervaring. “Ik maakte mijn allereerste échte rit, van metrostation De Akkers naar CS - zo blij als een kind was ik. Ik was heerlijk aan het rijden en toen... brandmelding bij Beurs! Ik dacht: ‘serius?!’” Maar Martis bleef kalm en deed alles wat hij geleerd en geoefend had. “Er is geen ruimte voor paniek of vertwijfeling, je moet handelen om de veiligheid van jezelf en de reizigers te garanderen. Er bleek trouwens niets aan de hand te zijn; een preventief alarm.”

Anticiperen blijkt het sleutelwoord: op spelende kinderen, scholen, spoorwegovergangen. Zelfs een psychiatrische instelling in de buurt is reden voor extra alertheid. “Je ontwikkelt echt een zesde zintuig, die heeft Ruwendley nu al”, zegt Kirkpatrick - zichtbaar trots op zijn leerling. Martis: “Een dame stapte laatst in, maar haar hondje stond nog buiten - ik zag het gelukkig op tijd, maar zo zie je: blijven opletten.”

### **Driemaal daags brood**

Kirkpatrick praat ook met de leerlingen over hun privé-situatie. “Wij draaien hier dubbele onregelmatige diensten. De ene dag begin je om half vijf ‘s morgens, een dag later om half zeven ‘s avonds. Hoe combineer je dat met thuis? Hoe vul je je tijd in? En je hele bioritme raakt in de war. Sommige jongens krijgen maagklachten. Slapen ze goed? Beweging is ook heel belangrijk - zeker nu mensen langer door moeten werken.”

Martis neemt trouw warme maaltijden mee naar het werk, maar dat is volgens Kirkpatrick niet vanzelfsprekend. “Sommige jongens eten driemaal daags brood door die gekke werktijden.”

Martis rijdt in februari af. Binnenkort zit hij zelfstandig op de Hoekse Lijn. “Dankzij de simulator ken ik die baan ruim van tevoren al op mijn duimpje.” Wij hebben ondertussen schokkend onze eindbestemming bereikt: CS. Kirkpatrick schakelt de schermen uit en met zeebenen bevinden we ons luttele seconden later weer op het Wilhelminaplein. Heus niet makkelijk, zo’n metro besturen! ■