

**SCHOUWTREIN**

- De trein vol camera's die Eurailscout inzet is een veertig jaar oude, aangepaste locomotief.
- Het schouwen is niet zonder gevaar. De machinist moet op de emplacementen goed opletten. Er staan veel seinen en het is er erg druk.

- De route van de trein staat in de dienstregeling.
- De trein kan het beste beelden maken met een maximaal snelheid van veertig kilometer per uur.
- Eurailscout ontwikkelt momenteel een trein die niet alleen filmt, maar ook metingen kan verrichten.

**'Loopschouw' bij spoor blijft nodig**

Hoewel de schouwtrein een belangrijk deel van het werk van de lopende spoorcontroleurs heeft overgenomen, blijft de 'loopschouw' nodig. De trein filmt alleen de wissels. Rechte stukken spoor worden nog altijd door mensen van Strukton ter plaatse bekeken. Zij lopen ongeveer 12,5 kilometer op een dag langs het spoor om dit op gebreken te controleren.

# Staren naar stof en staal

**Jarenlang liepen ze over het spoor. Le-gaal. Op zoek naar beschadigingen aan wissels.** Tegenwoordig is de klus overgenomen door een trein die is volgehangen met camera's. Misschien niet goedkoper, maar wel veiliger en efficiënter.

door **Paul Bots**

Jan van de Vorst tuurt op de drie beeldschermen. Eén toont filmbeelden die vanuit een trein zijn gemaakt, recht vooruit op het spoor. De andere twee schermen laten de rails zien. Van boven, en vanaf de zijkanten. Een saai beeld, zo op het eerste oog. Stalen staven in een stoffige grindbak. Niet meer en niet minder. Of toch? Van de Vorst wijst naar het punt bij een wissel. Hij zoomt in. „Kijk, hier is een lasplaat kapot.” Geen groot euvel. Treinen zullen er niet meteen door ontsporen, maar één kapotte lasplaat vergroot de druk aan de andere kant van de rail. Als de lasplaat daar ook breekt, kunnen problemen ontstaan. Snel repareren dus. „Is inmiddels al gebeurd”, vertelt Van de Vorst. De Weertenaar werkt als monteur bij aannemer Strukton die het Limburgse spoor onderhoudt voor ProRail. Al 29 jaar, vertelt de 52-jarige. Maar sinds kort is zijn werk echt compleet veranderd. Waar hij tot 2008 werkelijk dag in dag uit in de buurt van het spoor te vinden was, zit hij nu een kwart van zijn tijd achter het computerscherm. Liep hij vroeger over het spoor om alle wissels te inspecteren, nu ziet hij diezelfde wissels in een film. Dat is fijn als het regent, maar als het aan Van de Vorst lag liep hij toch gewoon buiten over het spoor. Helaas. „Dat is geen optie meer”, vertelt contractmanager Mark Kuin bij Strukton. De veiligheidsregels zijn veranderd. Als mensen de wissels willen inspecteren, moet eerst het hele treinverkeer worden stilgelegd. Dat vreet tijd. En tijd is geld op het toch al bomvolle spoor in Nederland.

Op het station in Maastricht laat Jan Ziengs van het bedrijf Eurailscout de oplossing voor dit probleem zien. Een stokoude locomotief, volgehangen met moderne snuffjes. Een 'schouwtrein', zoals dat heet. Voor op de trein hangt



Jan Ziengs in de 'schouwtrein' op het station in Maastricht. Hij filmt vanuit de trein de wissels op het emplacement zodat later gekeken kan worden of die nog in orde zijn. foto Marcel van Hoorn

een camera die een panoramabeeld maakt van het spoor en z'n omgeving. Onder de trein hangen camera's die de rails uit alle hoeken filmen. Zo op het eerste oog rijdt Ziengs met zijn locomotief doel-loos heen en weer. Maar op zijn computerscherm is te zien dat er duidelijk sprake is van een vooropgezet plan. Ziengs rijdt met zijn camera's over alle op afstand bedienbare wissels die het Maastrichtse rangeerterrein rijk is. „Meer hoeft ik

eigenlijk niet te doen. Via gps registreert de computer waar ik ben en welke wissels ik film. Alleen als er iets mis is met de camera's, gaat hier een rood lampje branden.” Een heerlijke baan, vindt de voormalige machinist van reizigerstreinen. Hij was het 'rondje om de kerk' beu. Nu komt hij in het hele land met zijn schouwtrein. Na een dagje Maastricht gaat hij verder naar Sittard en Roosendaal om eind deze week weer op thuisbasis

Amersfoort te eindigen. Dagelijks overhandigt hij de film aan een coëriër. Die brengt hem naar Amersfoort waar de beelden bewerkt en geselecteerd worden die Van de Vorst en zijn collega's bij Strukton in Waalre weer bekijken. Binnen twee dagen moeten die beoordelen of de gefilmde wissels 'veilig en bereikbaar' zijn. „Als een schouwer op basis van de filmbeelden twijfelt, gaat er toch iemand ter plekke kijken”, vertelt contractmanager

Kuin. Ook als het om een of andere reden niet lukt om de beelden te bekijken, komt het weer aan op het ouderwetse handwerk: een schouwer die naar een wissel loopt en met eigen ogen kijkt of alles nog in orde is. Met als gevolg dat toch het treinverkeer even op slot gaat. Het moet. Want contractueel is voorgescreven dat de drukst bereiden wissels iedere twee weken worden geïnspecteerd. Zodoende is de schouwtrein dus ook iedere twee

weken in Maastricht en de rest van Limburg te bewonderen. Dat spoorwerkers als Van de Vorst baten dat ze niet meer zelf in de buitenlucht de wissels kunnen bekijken, begrijpen ze best bij ProRail, Strukton en Eurailscout. Maar de tijden zijn veranderd. Alleen door het schrappen van de 'loopschouw' bij de wissels in Nederland, konden er dit jaar in de nieuwe dienstregeling honderdduizend extra treinen gepland worden. En dan is er natuurlijk nog de veiligheid. Van de Vorst: „Toen ik 29 jaar geleden bij het spoor ging werken, kon je nog gewoon over de rails lopen en er met machines in werken zonder dat de treinen werden stilgelegd. Je moest wel af en toe omkijken of de veiligheidsman niet met zijn rode vlag stond te zwaaien als er een trein aankwam. We deden toen 25 wissels in twee uur. Nu ben ik blij als ik er 25 in een dag bestudeer op de film. Maar ja. Veiligheid gaat boven alles.”