

# METEN IS ZWETEN



Sinds twee jaar worden de wissels in Brabant elektronisch gecontroleerd. Dat was wel even schrikken: twintig procent van alle wissels zat in de gevarenzone. Onderhoudsengineer Joost Verschuren van InfraSpect legt uit.

'Wij meten met onze trolley elke vijf millimeter van het wissel. Handmatig worden de door ProRail gevraagde punten gemeten', vertelt Joost. Hij verwerkt en analyseert de meetgegevens. Daarna geven de onderhouds-engineers bij Services Eindhoven een onderhoudsadvies.

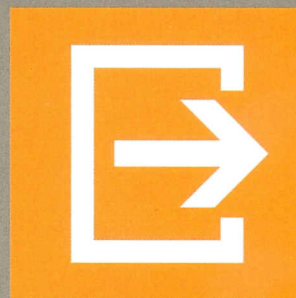
Joost heeft nog niet hoeven adviseren om treinen in de remise te houden, want hij weet waar-

om zoveel wissels 'gevaarlijk' zijn: 'De wissel mal meet zo nauwkeurig dat een tiende millimeter al het verschil kan zijn tussen 'okay' of 'bodemwaarde-overschrijding'. Of ernstiger: op korte termijn óf direct herstellen.' Hij moest dat wel even uitleggen aan zijn opdrachtgevers bij BAM Rail in Eindhoven, maar toen werden ze enthousiast, want het meten met de trolley kost minder tijd en mankracht.

Eén man duwt de meetrolley over het spoor en 'leert' de computer waar hij is in het wissel. De laptop op de trolley bewaart de meetgegevens. Joost: 'Als de trolley het wissel kent, kun je zo doorlopen. Een wissel meten duurt dan een half uurtje.' Voorheen moesten meetspecialisten de handapparatuur afstellen per meetpunt en alles zelf noteren.

Joost breidt zijn werkkerrein uit: 'In Rotterdam zijn de onderhoudstechnici juichend over het elektronisch meten.' Joost lacht: 'Ik hoop dat we daar straks ook mogen meten.'

KORT



## FINISH

**Naam:** Cees Lodewijks

**Leeftijd:** 62

**Was:** magazijnbeheerder  
**Is:** met pensioen

**BAM Rail:** 'Ik ben begonnen als elektricien bij NS en was daarna ruim dertig jaar met veel plezier magazijnbeheerder. Ik had veel vrijheid; als ik behoefte had aan collega's, liep ik gewoon de werkplaats in. Het werk werd me te zwaar. Al die cursussen, ik kon het niet goed meer bolwerken. Mijn chef heeft me daarvan de laatste anderhalf jaar vrijgesteld. Ik heb een paar jongeren opgeleid om het werk van me over te nemen; orde en netheid heb ik ze bijgebracht. Als ik hersteld ben van een operatie aan mijn schouder, wil ik de jongens van voetbalclub Molenschot weer gaan trainen en ga ik op zoek naar vrijwilligerswerk. Zoals verkeersbrigadier. Ik ben alleenstaand, maar ik verveel me echt geen dag.'

## SPOORLEGGEN OP DE TWEDE MAASVLAKTE

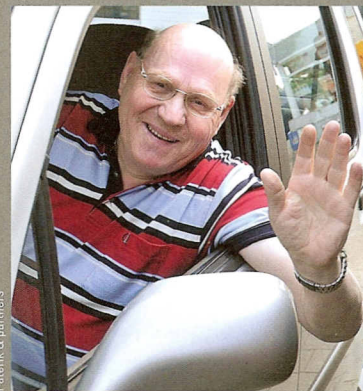


Artis impression Maasvlakte 2, Havenbedrijf Rotterdam N.V.

BAM Rail gaat samen met VolkerRail vanaf 2011 twaalf kilometer dubbelspoor aanleggen op de Tweede Maasvlakte. Het spoor zal aansluiten op de Betuwelijn. De Tweede Maasvlakte wordt een gebied van tweeduizend hectare aan de Noordzeekust bij Rotterdam, waar ook de grootste con-

tainerschepen snel kunnen aanleggen en lossen. In 2013 is deze nieuwe diepzeehaven in bedrijf. Het dubbelspoor op de Tweede Maasvlakte krijgt zeven stuks betonwissels, een dubbelsporige Harmelen-overweg en vier stuks zware uni-overwegen. Om het spoor legt de bouwcombinatie bovendien vijftig kilometer tijdelijke afscherming aan, om het inwaaien van zand in de steenslag te voorkomen.

Het Rotterdamse Havenbedrijf heeft de opdracht voor het aanleggen van de Tweede Maasvlakte onlangs gegeven aan de Projectorganisatie Uitbreiding Maasvlakte. Daarin werken Boskalis en Van Oord samen. Werkmaatschappijen die onderdeel uitmaken van BAM Infra zullen een deel van de civiele werkzaamheden voor hun rekening nemen.



Peterik & partners