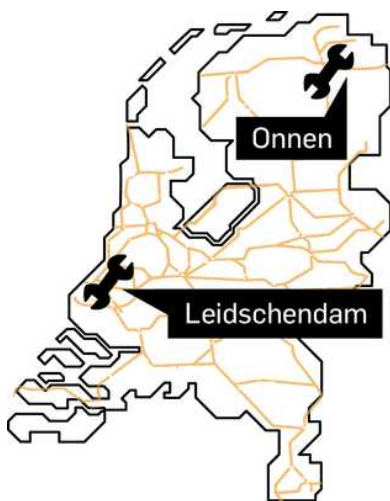
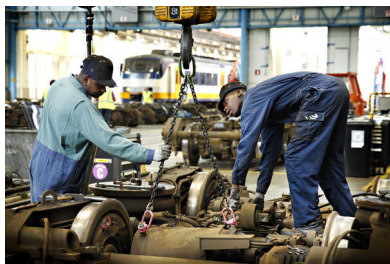


## NS werkt met pitstop voor kapotte treinen



MR



Monteurs Felby (r) en Sjoï bezig met de spoedreparatie aan een lekkende motor.

foto sanne donders

### DEN HAAG

In de strijd tegen volle treinen laat de NS zich inspireren door de Formule 1: een pitstop voor kapotte treinen. Een speciaal team repareert zo snel mogelijk. Duurde herstellen eerst 47 uur, nu is dat nog 13 uur en dat scheelt duizenden zitplaatsen.

MARCIA NIEUWENHUIS

Een defecte deur, een wc die niet meer doortrekt of een motor die olie lekt. Zodra er onverwachts iets aan een trein mankeert, ontfermt een 'pitstopteam' zich tegenwoordig over dit probleem. Met deze nieuwe methode trachten de Nederlandse Spoorwegen (NS) sinds augustus defecte treinen sneller te repareren.

Uit de eerste resultaten die deze

krant heeft opgevraagd, blijkt dat het herstel sindsdien korter duurt en duizenden zitplaatsen daardoor minder lang uit de roulatie zijn.

Hoe werkt zo'n speciaal pitstopteam? Zodra een mankement aan het licht komt, bekommert een 'pitstopcoördinator' zich over de benodigde onderdelen. Eén van de vier machinisten, die speciaal inzetbaar zijn gemaakt, rijdt de kapotte trein naar de pitstop, waar een team van monteurs klaarstaat om het euvel te verhelpen.

Zodra de trein binnenrijdt op een van de twee onderhoudslocaties in het Groningse Onnen of in Den Haag, telt een grote klok af van 24 naar 0. Binnen die tijd moeten de herstelwerkzaamheden zijn afgerond, maar liever sneller. En dat lukt vaak.

Bedroeg de hersteltijd eerst gemiddeld 47 uur, inmiddels is dat met meer dan twee derde teruggebracht tot 13 uur. „Door alles zo veel mogelijk te visualiseren, brengen we de doorlooptijd heel duidelijk in beeld,” zegt locatiemanager van de werkplaats in Den Haag Saskia Scheffers (32). „Voorheen belandden treinen die onverwachts kapotgingen, tussen treinen die hier staan voor regulier onderhoud,” legt de technisch bedrijfskundige uit. „We begonnen onvoorbereid en treinen stonden vaak heel lang te wachten tot we er wat aan konden doen. Reparaties duurden daardoor veel langer dan nodig.”

Net als in de Formule 1, hadden de spoorwegen hier toch ook al decennia geleden mee kunnen beginnen? „We zijn altijd bezig met verbeteringen, maar doordat het aantal reizigers nu zo hard groeit, is de noodzaak om wat aan kapotte treinen te doen veel groter geworden,” verklaart Scheffers.

Dat realiseren ook monteurs Felby

Galmo (20) en Sjoï Magalie (40) zich, terwijl zij een zwartgeblakerde kapotte motor die olie lekt uit het onderstel van een sprinter takelen. „Doordat er nu een pitstopcoördinator is, kunnen wij er ook iemand op aanspreken als we bijvoorbeeld bepaald gereedschap nodig hebben,” aldus Magalie. „Daardoor kunnen wij weer sneller werken en zijn treinen eerder klaar.”

### iPhone

Ondertussen haalt hun collega Mattijs Franken (28), programmamanager van het pitstopteam, een iPhone uit zijn zak om te laten zien hoeveel zitplaatsen het sneller werken scheelt.

In beeld verschijnen alle treintypen die in heel Nederland in onderhoud zijn. „Nu worden 2789 zitplaatsen onttrokken aan het rijdend materieel, dat waren er eerder circa 7000.” Volgens de spoorwegen scheelt de pitstop vanaf juni zo'n 4500 extra sta- en zitplaatsen in de trein.

In december kondigde de NS maatregelen aan tegen overvolle treinen. Een deel van de 1ste klas wordt omgebouwd naar 2de klas, er rijden spitsbussen tussen Castricum en Amsterdam Sloterdijk waar volgens de NS op werkdagen 40 mensen gebruik van maken, dubbeldekkers worden extra snel vernieuwd en 58 sprinters zijn met spoed besteld.

De prestaties van de NS liggen onder een vergrootglas doordat zo'n 10.000 reizigers een claim hebben ingediend tegen de NS vanwege het tekort aan zitplaatsen, waarvoor inmiddels 4000 foto's zijn verzameld als bewijsmateriaal. Stef Smit, directeur van ConsumentenClaim, die de megaclaim voorbereidt, reageert opgetogen op de verbeterde

hersteltijden: „Alles wat ervoor zorgt dat er meer treinen op het spoor zijn, kan helpen en juichen we toe.”

Chris Vonk van reizigersorganisatie Rover beaamt dat. „Deze maatregel lijkt in elk geval meer zoden aan de dijk te zetten dan de inzet van bussen, waarvoor reizigers weliswaar een kopje koffie krijgen, maar ze er wel 70 minuten over doen om op hun bestemming te komen.”