

Meten in de Trein

Herinneringen aan Veldwerk Reiso mvang



Micha Beuger

Meten in de Trein

Herinneringen aan Veldwerk Reiso mvang

Micha Beuger

micha@buitenaards.net

<https://www.buitenaards.net>

Amsterdam – december 2020



Inhoud

1.	Meten	3
2.	Aankondigen	6
3.	Omroepen	7
4.	Fluiten	9
5.	Sluiten	10
6.	Meesters	11
7.	Beestjes	12
8.	Feestjes	14
9.	Ontregeling	15
10.	Corona	19

1. Meten

Meten is weten. Meten in de Trein. Later genaamd Veldwerk Reisomvang. Na mijn pensionering wilde ik verhuizen naar Amsterdam. Voor recht op woonruimte moest ik daar wel economisch gebonden zijn. Noodgedwongen ging ik werken bij callcenter Interview-NSS aan de Overtoom. Maar ik werd figuurlijk en letterlijk hoorndol van al dat telefonisch enquêteren. Als geschenk uit de hemel namen zij toen het project Meten in de Trein over. Daarin heb ik meegedraaid van januari 2005 tot maart 2020. Met dat bijbaantje vervulde ik ook nog eens een jongensdroom. OV en vooral railvervoer is van jongs af aan een van mijn vele hobby's. Bij sommige van onze collega's was dat vrijwel hun enige passie. Voor hun examens zakte ik dan ook vaak met vlag en wimpel.

Het was verder ontzettend leuk en in diverse opzichten gezond werk. Karla had berekend – of gemeten – dat je tijdens een dienst ongeveer 3,5 km liep. Onder andere op perrons, in treinen en op aardig wat trappen. Vaak gingen we tijdens pauzes ook nog eens uitbundig stappen. Ik woon 10 km van Amsterdam Centraal. Zulke afstanden leg ik per fiets af. Mijn jongste collega was een studente van 17. Mijn oudste een hobbyist van 84 jaar. Dit werk kende naast enige hectiek voldoende legaal doorbetaalde rustmomenten. Met tussendoor eten, babbelen, lezen, puzzelen, naar buiten kijken en rondhangen. Leuke reizen maken en honderden mensen ontmoeten, inclusief aardig personeel. In een sfeer van gelijkwaardigheid en met de karakteristieke spoorse humor. Dat laatste is zelfs besmettelijker dan Covid-19. Maar niet altijd even netjes.

In die jaren heb ik heel wat meegemaakt, maar ik raadpleeg nu geen aantekeningen. Ik garandeer niet, dat alles precies is gebeurd, zoals in deze memoires is beschreven. Sommige anekdotes heb ik expres gecombineerd ten behoeve van de leesbaarheid. Verder waren met name conducteurs sterk in het vertellen van sterke verhalen. Nu eens beschrijf ik wat jullie – wellicht tot vervelens toe – kunnen dromen. Dan weer ga ik – wellicht tot vervelens toe – in op technische details. Voel je vrij om bijdragen te leveren voor eventuele volgende edities.

Van mijn eerste dienst en trein heb ik levendige, wellicht deels valse herinneringen. Ik deed nieuwe indrukken op, die diepe indruk op mij maakten. Remco werkte mij in. Die Sijphol intercity na de feestdagen zat stampvol studenten – de meeste half lazarus. Die lagen volgens mij in zeker drie lagen – tot in bagagerekken toe – bovenop elkaar.

In die ruim 15 jaar is er enorm veel veranderd. Op het spoor en in ons werk. Er kwamen stations bij zoals Almere Oostvaarders en -Poort, Dronten, Kampen-Zuid, Amsterdam Science Park en -Holendrecht, Sassenheim, Halfweg-Zwanenburg, Utrecht Zuilen, Leidsche Rijn, Vaartsche Rijn plus haltes te Boskoop en Waddinxveen. Renovatie en nieuwbouw van stations Arnhem, Breda, Den Haag C en Rotterdam C. Via de nieuwe Hanzelijn had zelfs de korte ASD-dienst een riante pauze in Groningen.

Wegens archeologische vondsten was de opening van Halfweg-Zwanenburg vertraagd. Het station was zo goed als voltooid en de rijtijden waren al volgens dienstregeling 2013. Een buitenkansje om – bij voldoende duisternis – zwartrijders op hun nummer te zetten. ‘Conducteur, sorry, vergeten kaartje te kopen. Maar ik moet er de volgende halte al uit.’ ‘In Haarlem?’ ‘Nee, al bij Spaarnwoude.’ ‘Nou, voor deze ene keer dan maar. Meester, graag een extra stop.’ Hij stapte uit met de bedoeling zijn zwarte rit met de eerstvolgende trein te vervolgen. ‘Verrek, dit is niet Spaarnwoude!’

Zwartrijders had je vooral op de conducteur loze lijn tussen Alphen a/d Rijn en Gouda. Ze vluchtten voor ons, terwijl bekend was dat we zwartrijden niet mochten doorgeven. Deze zogenaamde Rijn Gouwe Lijn werd een tijdje met trams bereden omdat het eerst de bedoeling was, die als sneltramlijn te verlengen naar Katwijk en Noordwijk. Omdat Leiden niet opnieuw een tram door de binnenstad wilde, ging dat niet door. Die trams hadden een tussenbakje met slechts vier stoelen. In het begin moesten we dat als een aparte bak rekenen, maar later werd dat principe verlaten.

We maakten spoorverdubbelingen mee. Onder andere tussen Amsterdam en Utrecht. En bij RAI – met een aparte spoorboog naar Amsterdam BijlmerArena.

Op het enkelsporige deel van de lijn naar Den Helder werd links passeren ingevoerd. Dan kon bij de haltes soepeler worden gereden over de wissels, die waren aangelegd toen in Nederland – zoals nog steeds in België – het treinverkeer links hield.

Aan de andere kant verdwenen overbodige haltes zoals Almere Strand en Heiloo-Zuid. Andere spoormaatschappijen stopten met gebruik maken van ons veldwerk. We verloren de fraaie Merwede Linge Lijn omdat die van de NS werd overgenomen. We hebben er nog wel een keer in gereden toen we waren gestrand te Geldermalsen. De Zoetermeerlijn werd omgebouwd tot sneltramlijn. En wel de RandstadRail lijnen 3 en 4 van de Haagsche Tramweg Maatschappij. Die Zoetermeerlijn hebben we vaak gemeten. Vrijwel altijd tussen Den Haag Centraal en Zoetermeer Centrum-West. Daar konden we ons een tijd lang te pletter vervelen ofwel in de trein blijven zitten tijdens die hele Krakeling – geen straf – want het was dezelfde trein die we heen en terug moesten meten. Zij het soms met losse bakken. Zodat we elke anderhalve minuut moesten overstappen. Een collega werd daarvan zo gestrest, dat hij in de verkeerde bak stapte, zodat ik toen die trein – zij het met gemak – vrijwel in mijn eentje heb gemeten.

Ook de Hofpleinlijn – die helaas nooit in mijn diensten zat – raakten wij kwijt. Die werd RandstadRail metrolijn E van de Rotterdamse Electriche Tram. De prachtige Hoekse Lijn deed ik gelukkig vaak. Die werd metrolijn B van de RET.

Interview-NSS droeg het project over aan Synovate en die weer aan Ipsos. Ook onze uitrusting veranderde drastisch. In het begin hadden we veel papierwerk. Zoals 1^e klas dagkaarten. Papieren dagrapporten. Papieren Informatie Bij Ontregeling. Voor elke soort dienst stond een grote roodbruine tas in onze werkkast op het station. Met barcodelezers scanden we de kaartsoorten via streepjescodes op grote borden. Met dat bord heb ik een keer een student per ongeluk tegen het hoofd gestoten. En er was een hoekje afgeslagen door een deur van een tussengangetje in de trein.

Later kregen we – net als de hc – railpockets om chipkaarten rechtstreeks in te lezen. En op het laatst de zogenaamde MCL-C – iets groter dan een doorsnee smartphone. Daarin voerden we ook gebruikersvriendelijk de IBO in. Dat vond ik onze bloeitijd. Diensten en dagrapporten gingen volledig via internet. Vaarwel papieren en tassen. Mede dankzij deze digitalisering kwamen we ook bij reizigers professioneler over. Net als bij het callcenter zat ik in het team dat hardware en software testte. Aan scannen van QR-codes zijn we dankzij corona helaas net niet toegekomen.

De NS maakte duidelijk nuttig gebruik van de door ons verzamelde gegevens. Dat bleek steeds in december bij het lanceren van een nieuwe dienstregeling. Af en toe kregen we een presentatie bij NS in Utrecht of op het kantoor van Ipsos. Het aantal reizigers dat niet meedeed met ons onderzoek bedroeg steeds ongeveer 2 %. Evenals het percentage zwartrijders. Vóór de boetemaatregel in 2005 was dit ruim 20 %.

2. Aankondigen

Voor optimale samenwerking meldden we ons vooraf bij het treinpersoneel. Onze – deels voorgeschreven – formulering veroorzaakte nogal eens hilariteit. ‘Mogen we meten?’ ‘Deze bak is precies 25 meter lang.’ ‘Mogen we er doorheen?’ ‘Als je zelf de rommel opruimt.’ ‘We moeten van NS achteraan/vooraan beginnen. Mogen we ook van jullie?’ ‘Leef je maar helemaal uit.’ Was het gevleugelde antwoord. Slechts uiterst zelden kregen we een zogenaamd verbod hc.

De meeste conducteurs controleerden expres niet als wij door de trein gingen. Soms benaderden ze samen met ons de reizigers, wat vaak best goed werkte. Mits wij vooropliepen. De ene keer controleerde de hc uitsluitend de weigeraars. De andere keer gaven we alle chipkaarten na het scannen meteen door aan de hc. Hoewel de NS zoiets afraadde, vonden de meeste reizigers dit juist efficiënt.

In het begin kondigden we ons veldwerk aan als ‘Reizigersonderzoek’. ‘Zeg maar als ik iets uit moet trekken.’ Klonk het vaak. Ook verwachtte men soms een ellenlange vragenlijst te moeten beantwoorden.

Eerst hoefden we de reizigers alleen maar te vragen waarmee zij reisden. Die kaartsoort voerden wij vervolgens in via het scanbord en onze handscanner. Dat werkte lang niet altijd goed. ‘Ik heb een treinkaartje.’ ‘Maar wat voor kaart precies? Want er zijn honderden soorten.’ ‘Nou gewoon een treinkaartje.’ Klonk het tot vervelens toe. Mede vanwege veel invoerfouten moesten we voortaan eerst zelf kijken. ‘Ik heb een week-OV.’ ‘Mag ik hem zien?’ ‘Maar natuurlijk.’ Zei de student en begon zijn gulp open te maken.

Later moesten we vragen naar de vervoerbewijzen van de reizigers. Maar lang niet iedereen begreep wat we daar in vredesnaam mee bedoelden. Een heer in net pak hield in de eerste klas alle vier de stoelen en de vensterbank bezet. Met jas, tas, papieren, laptop, andere apparatuur en uiteraard zichzelf. ‘Uw formulering kan ernstige verwarring veroorzaken. Bij vervoerbewijs denk je al gauw aan rijbewijs of vliegbrevet. Wat u bedoelt, heet een reisdocument. Dit is natuurlijk geen kwestie van leven en dood, maar ik zou dat toch eens bij mijn meerderen aankaarten.’ Ik besloot eigengereid om kaarten te vragen. Met het risico door een mystery guest te worden verlinkt en op staande voet te worden ontslagen. Totdat het cirkeltje weer rond werd dankzij een reiziger in de Brussel trein. ‘Kaartje? ... ? Wablief? ... ? Ach, ge bedoelt natuurlijk m’n vervóerbewaas.’

3. Omroepen

Registreren van Informatie Bij Ontregeling was een van onze voornaamste taken. Mede op grond van deze kwaliteitsbewaking rekende onze overheid de NS af. In die goeie ouwe tijd informeerde NS met behulp van zogenaamde flipperkasten. Daarin bleef weleens iets hangen, met als gevolg soms hilarische aankondigingen. Zoals van een sprinter van Amsterdam Centraal via Berlin HBF naar Beverwijk. Gaandeweg werden mechanische schermen vervangen door digitale exemplaren. Op stations door de zogenaamde Centrale Trein Aanwijzers – CTA. In treinen door de zogenaamde On Board Information Service – OBIS.

Gesproken omroepen van tussenhaltes werden meestal gedaan door de machinist. Die van knooppuntstations meestal door de conducteur. Dat ging vaak gepaard met een wel heel speciaal spoor taalgebruik. '... alsmede in de richting van ...' 'U dient hier allen uit- of over te stappen.' 'Dames en heren, jongens en meisjes' werd vervangen door 'Beste reizigers.' Ambachtelijk omroepen ging nog weleens de mist in. 'Het volgende station is Hoorn. Te Hoorn zal deze trein worden gesplitst.' Bij het opzoeken van de treinstelnummers ontdekte de hc dat er slechts één stel was. Gelukkig wel een dubbeldekker. 'Het bovenste treinstel zal achterblijven te Hoorn. Het onderste treinstel zal doorrijden naar Enkhuizen en zal stoppen op alle tussengelegen stations.'

In sprinters werd meestal grotendeels automatisch omgeroepen. Zinsdelen waren destijds ingesproken door dames als Annie, Bep, Miep en Truus. Met voor elk treintype een aparte inspreektante. Sprinter Gereviseerd Materieel ofwel Vlaflip van de oude Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn. Sprinter Light Train ofwel Slet. Dat laatste mocht je niet zeggen waar dames bij waren. De treincomputer maakte van die gesproken fragmenten redelijk vloeiende volzinnen. Met uitzondering van 'Woerden' – laag uitgesproken als door een bas-bariton. En '... en Uitgeest ...' – als gekrijst door een of andere kraai. Een van die inspraak dames was inmiddels overleden. Nabestaanden wilden niet, dat haar stem door de treinen bleef spoken. Dus moest dat treintype door een andere tante opnieuw worden ingesproken. SLT – ofwel Sanitair Loze Trein – werd gebouwd door het Duitse Siemens. Een keer reisden we per SLT naar Almere Oostvaarders en moesten aldaar keren. Onze hc zei, dat dit niet lukte omdat de andere machinistencabine onbruikbaar was. Vanwege hoge nood, zodat we een andere sprinter terug moesten nemen.

Sprinter Nieuwe Generatie – Mondriaan ramen – werd door het Spaanse CAF gebouwd. De omroep was ingesproken door ene Dolores of toch door een Hollandse studente. Die wat wilde bijverdienen. Of toch deels of volledig door een of andere robot. En zo klonk tot voor kort in toepasselijk plat Leids:

‘Dit is de spwintew van Laaiden Zentwaaw naaw Hoojn Kèèèwsenboogewd.’
Het treinpersoneel vond dit kennelijk wel heel erg laaizig en sleutelde naar hartenlust.
Met als gevolg het andere uiterste, zodat stations werden afgekort tot ‘Zdam’ of zelfs compleet ingeslikt. Verder traden soms de meest merkwaardige klemtonen op.
Maar gaandeweg werd het Nederlands van Dolores beter en vloeiender.
Totdat – heel toepasselijk – op Dierendag haltes werden afgeroepen door een geit.
‘Dit is Amsterdam Sloterdij-ij-ij-ijk.’

SNG had een wel heel futuristische OBIS. Inclusief regionale landkaarten.
Tussendoor maakte OBIS uitbundig reclame voor de geavanceerde faciliteiten van SNG.
Compleet met voor elke stof van het Periodiek Systeem der Chemische Elementen een aparte kleur afvalbak. Plus een bourgondisch toilet met zelfs een babyverschoontafel.
Toen we door de trein gingen, vroeg een student ons of we wisten, of in dit treinstel soms ook een toilet aanwezig was.
‘Jazeker, compleet met babyverschoontafel.’
‘Ach, heb ik net mijn baby thuis laten liggen.’

En toen moest ik zelf het toilet gebruiken. En dat leek meer op een balzaal.
Met adembenemende muurschilderingen en andere toepasselijke decoraties.
De babyverschoontafel overtrof mijn stoutste verwachtingen.
In schrill contrast met al deze luxe stond de gesproken assistentie.
Dit was niet onze allervriendelijkste Dolores, maar een bitse bitch.
‘De deur is open!’ ‘Doe de deur dicht!’
‘Doe de deur op slot!’ ‘De deur is op slot!’
‘Papier hier!’
‘Vergeet niet door te trekken!’
‘Handen wassen!’
‘Dit is water!’ ‘Dit is zeep!’

Ik was toen het enig overgebleven personeelslid in het middelste treinstel.
Bij de volgende halte moest ik overstappen om samen te meten.
‘De deur is op slot!’
Drukken op de meest logische knoppen had niet het gewenste effect.
Die balzaal was plotseling veranderd in een uitzichtloze escape room.
‘Dat wordt: Collega meet alle kaartjes.’
‘De deur is op slot!’ ‘Doe de deur van slot!’
Ik besloot dat mens te negeren en expres op de verkeerde knoppen te drukken.
‘De deur is van slot!’
‘De deur is open!’
‘Vergeet niet uit te checken!’
Weet ik veel wat ze me allemaal nog toesnauwde.
Pfff, nou gauw wegwezen.
‘De deur is open!’
‘Doe – de – deur – dicht – !!!’

4. Fluiten

Zelfs in ons digitale tijdperk werd in treinen nog ambachtelijk gefloten en gesloten. De meest kwetsbare taak van een conducteur. Elk perron was immers anders ingericht. Soms moest bovendien vrijwel tegelijkertijd een overweg worden bediend. Ik heb eens twee dagen meegelopen met een hc vanuit Utrecht. Dat vestje en die das hangen nog in mijn kast. Ik mocht toen niet fluiten en sluiten. Ik heb zelfs nog nooit een conducteursfluit aangeraakt, laat staan daarop geblazen. Ik mocht wel echt kaartjes controleren en omroepen, wat ik best leuk vond. Sommige conducteurs haalden het kogeltje uit hun fluit. Dat blies minder zwaar. Sommige speelden zo melodieus, dat ze zo in het Concertgebouw konden optreden. De fluit was waarlijk een statussymbool voor de hc. Soms in dubbelzinnige zin.

We hadden eens driemaal dezelfde trein met dezelfde hc. Dan krijg je een band. Amsterdam Centraal – Almere Centrum – Amsterdam Centraal – Amersfoort Centraal. De langste pauze hadden we in het personeelsverblijf van Almere Centrum. ‘Nog gauw even een sanitaire stop.’ ‘Ach, als je toch gaat, ga dan ook even voor mij.’ ‘In al die jaren heb ik nog nooit een conducteur meegemaakt die zijn fluit afgeeft.’ ‘Wat gemeen trouwens. Je moest niet eens.’ ‘Nee, maar het lucht wel op.’

Maar het kon nog heftiger. Een meisje liep enigszins overstuur naar de hc. ‘Conducteur, in die coupé zit een meneer ...’ ‘Ik ga er meteen op af.’ Het heerschap was inderdaad open en bloot met zichzelf bezig. Hij had hem een boete kunnen geven of hem uit de trein kunnen zetten. Maar hij besloot deze kwestie toch iets subtieler aan te pakken. ‘Vervoerbewijzen alstublieft.’ Achteloos liet hij zijn zware railpocket in de schoot van de reiziger vallen. ‘Oh, sorry.’ Zei de hc.

5. Sluiten

We hadden geen fluit, maar wel het nodige hang- en sluitwerk. Dat was vooral bedoeld om ons toegang te verlenen tot personeelsverblijven. De Wiegand kaart was vernoemd naar de uitvinder John R. Wiegand. Een keer was er iets mis met de mijne. Ik probeerde Karla een SMS te sturen. Spellingscontrole maakte daar steeds 'weekendtas' van zodat ik toch moest bellen. De Wiegand kaart werd opgevolgd door een toegangscode op onze businesscard. Die eerste klas BC had inmiddels onze dito dagkaartjes vervangen.

Verder hadden we een zogenaamde domsleutel, die beter slimsleutel kon heten. Er zat namelijk een kopieerbeveiliging op en hij gaf ons wel heel veel toegang. Naast tot sommige personeelsverblijven ook op diverse sloten in de trein. Hier en daar konden we er zelfs machinistencabines mee openen. Dat laatste deden we uiteraard uitsluitend in overleg met het treinpersoneel.

Tenslotte een vierkantsleutel. Die kon iedereen zo in de winkel kopen. Ik kocht er een met onder andere ook een driehoeksleutel. Maar die paste net niet op de sluitsloten van de trein en op de blauwe overwegkastjes. De vierkantsleutel ging op steeds minder personeelsverblijven werken. Wegens diefstal van koffie en een keer zelfs van een peperdure koffieautomaat. Maar in de trein kwam die sleutel nog goed van pas. Soms zaten tussendeuren op slot. Meestal onterecht. Dat hadden kwajongens dan kennelijk op hun geweten. Maar een keer zag ik, dat de bodem van het tussengangetje ontbrak. Gauw weer op slot. Als in een trein vol kinderen elektriciteitskastjes open stonden, draaiden we die dicht. Een keer stond een dame op springen, maar het toilet was op slot. In zo'n geval knepen we onze neus dicht en keken we snel of die sluiting terecht was. Toen was het personeel bij vertrek gewoon vergeten de wc's van slot te halen. De hc bedankte ons en vroeg ons na het meten ook de andere toiletten te openen.

Een keer reden we in een oude DDAR vanaf Hoorn. We hadden alle bakken al af. Een buitendeur stond een halve meter open. Ook toen waren er veel kinderen. Op verzoek van de hc zijn we bij die deur blijven staan. Op Amsterdam Centraal werd de trein uit de dienst gehaald en vervangen door een ander stel naar Amersfoort.

Slechts één keer kreeg ik op mijn donder van een hc wegens sleutelmisbruik. Tijdens een hittegolf stikten reizigers zowat in een overvolle trein bij Utrecht Centraal. De airco was kapot en ik had geen zin om te reanimeren. Ik sleutelde een raampje open. 'Als reizigers zoiets zien, doen zij dat straks ook. Zo'n sleutel kun je overal kopen.'

6. Meesters

De aanspreektitel van een conducteur was hc ofwel hoofdconducteur.

Die was voortaan de chef trein en niet zoals vroeger de machinist.

Bij een aanrijding moest de hc gaan kijken en handelen. Bij een ICE scheen de voorruit zelfs automatisch ondoorzichtig te worden, zodat de bestuurder werd ontzien.

Meester als aanspreektitel stamt nog uit het tijdperk van de stoomlocomotief.

De machinist was toen de baas en leidde het overige personeel zoals de stoker op.

Meester was wel een dubbelzinnige term. Soms moest je vragen wie welke functie had.

Bij warm weer waren jasjes uit en dasjes af en zag je alleen blauwgrijze NS-overhemden.

Bij treinen die door tunnels rijden, moest er in elk treinstel een personeelslid zijn.

Daarom meldden wij ons, als we vooraan moesten beginnen, vaak bij de machinist.

Te Hoorn stond een vriendelijke dame van middelbare leeftijd ons op te wachten.

‘Ben jij de meesteres?’

‘Pas op hoor, anders neem ik volgende keer mijn zweepje mee.

Zal ik koffie voor jullie halen? We hebben nog wel even tijd.’

De laatste jaren waren er veel beeldschone jonge dames in dat vak bijgekomen.

Die ook nog eens uitblonken in sociale vaardigheden.

Oude machinisten hadden weleens de naam nogal stug te zijn.

Menselijk contact hoefde voor die heren niet zo nodig. De bok was hun ivoren toren.

Hoewel dat meestal wel meeviel. Met velen hadden we ontzettend leuk contact.

In die goeie ouwe tijd mochten we af en toe in de cabine meerijden.

Onze collega jonge dame mocht van de meester nota bene een keer de trein besturen.

Nou was rijden niet het moeilijkste van het vak. Remmen en netjes neerzetten wel.

Later mocht zelfs de hc uitsluitend de cabine in met een speciale machtiging.

Op Amsterdam Centraal stond een jonge schone ons op het perron op te wachten.

‘Ik ben de meesteres.’

‘Help, straks slaat ze ons helemaal verrot.’ Dacht ik. Niets bleek minder waar.

Tussen Centraal en Sloterdijk lagen de zogenaamde wissels van Santa Barbara.

Genoemd naar de nabijgelegen begraafplaats. De gemeenste wissels van Nederland.

Machinisten mochten daar met 80 km/uur overheen en veel oudere deden dat ook.

Menige knie of heup is daar gesneuveld. Veel hc 's controleerden niet op dat traject.

Nou ben ik een klein ventje met korte en stevige benen. Maar ik ben een keer zowat

door het open raam naar buiten gevlogen en heb soms bij mensen op schoot gelegen.

Uiteraard bij gezellige reizigers die dat konden waarderen. De laatste tijd zorgde ik dat ik beneden in de trein was en mezelf met mijn knieën klem kon zetten tussen de stoelen.

‘Je kunt gerust door de trein gaan. Ik rijd altijd extra voorzichtig over de wissels.

Voorals jullie aan boord zijn. Die paar seconden haal ik wel weer in.

Zal ik de hc doorgeven dat jullie vooraan beginnen?’

7. Beestjes

Beestjes kijken was een geliefde bezigheid. Bijvoorbeeld vanuit de trein na het meten. Konikpaarden, heckrunderen en edelherten bij de Oostvaarders Plassen. Lama's ten oosten van het spoor even ten noorden van Leiden. En dan dat gratis toegankelijke dierentuintje bij station Deventer. Ooievaars op drie nesten op bovenleidingsportalen van ProRail bij Diergaarde Blijdorp. Soms zaten die ook op de hoge schoorsteen van Blijdorp. Ze hoorden bij die dierentuin en hadden hun standplaats bij de viskraam aldaar. Een deelnemer van onze zeilvakantie maakte en plaatste ooievaarsnesten. Dat leverde hoogst interessante gesprekken op.

In de trein hadden we voornamelijk te maken met honden. Voor schoothondjes hoefden reizigers geen hondenkaartje aan te schaffen. Geleidehonden lagen vaak in hun volle lengte dwars over het gangpad. Gelukkig ben ik nog nooit over een hond gestruikeld. Wel over koffers. En over ligfietsen. Wat zijn die krenge lang!

Eens stond een blinde jonge man met zijn hond op het balkon van een sprinter. Ik merkte op, dat zoveel verschillende hondenrassen als geleidehond werden gebruikt. Hij fleurde op en vertelde, dat elk hondenras weer andere eigenschappen had. Koppeling van gehandicapte en geleidehond gebeurde steeds uiterst zorgvuldig. Een slecht ter been zijnde bejaarde kreeg uiteraard een rustige hond. Een sportieve jongere liefst een avontuurlijker hondenras. Ademloos luisterden alle omstanders toe.

Elk station had zijn eigen soort vogel. Meeuwen in Zandvoort. Spreeuwen in Rotterdam Centraal. Die waren dol op kunstjes. Stukjes kaasbroodje moest je omhooggooien. Dan maakten ze een sprongetje en plukten ze dat uit de lucht. Mussen in Almere en Lelystad. Maar volgens mij ook in Arnhem. In de catacomben naar het voormalige verblijf aldaar waren muurschilderingen. Met onder andere als bijschrift: 'Het treinverkeer is ontregeld door broodkrumels op de rails. NS zet mussen in.'

En uiteraard duiven op Duivendrecht en op Amsterdam Centraal. Ze hadden weer eens uitbundig huisgehouden op het perron. 'Die beesten schijten zeven kleuren stront. Hopelijk de minst opvallende als ze op onze schouders komen zitten.' 'Duiven eten geen rooie besjes.' Zei de hc.

Voor de zoveelste keer viel de intercity Almere Centrum naar Amsterdam Centraal uit. Een uit Artis ontsnapte pelikaan was bij Amsterdam Muiderpoort aangereden. Maar gelukkig uiteindelijk gevangen en ongedeerd naar Artis teruggebracht.

Tussen Sloterdijk en Haarlem stopte de intercity plotseling. De machinist riep om:
'Dames en heren. Vanwege een zwaan op de rails moeten we even stoppen.'

En even later:

'Dames en heren. De zwaan zit weer veilig in de sloot dus we kunnen verder rijden.'
Ik fietste daar af en toe langs. Er werd toen luidkeels naar mij geblazen.
Er was kennelijk een zwanennest tussen Halfweg-Zwanenburg en Spaarnwoude.

Op station Weesp in de Kiosk bivakkeerde lange tijd een donkergrijze poes.
Die liep daar rond of lag te rusten op een krant onder de tijdschriften.
Die Kiosk werd meestal gerund door een dame die kennelijk allergisch voor ons was.
Als reizigers vroegen of ze de poes mochten voeren, zei ze: 'Graag zelfs.'
Als wij dat deden, reageerde ze kattig: 'Die krijgt speciaal voer anders wordt die ziek.'
Die Kiosk werd later verbouwd tot NS-huiskamer. Een hele verbetering.
Alleen was onze mascotte daarna nergens meer te bekennen.
We stonden op het punt om te vragen: 'Mevrouw, hoe is het met uw poes?'
Maar we wachtten toch maar, totdat haar mannelijke collega dienst had.
Het beestje was helaas zo ziek geworden, dat ze het hadden laten inslapen.
Met Pasen werkte onze dame. Ze droeg een diadeem met hazenoortjes.
En ze was poeslief tegen ons.
'Die heeft een beurt gehad.' Zei mijn collega.

8. Feestjes

Jaarlijks hadden we vanuit onze landelijk allergrootste standplaats een personeelsfeest. Namelijk vanuit Amsterdam Centraal. Voornamelijk georganiseerd door ons aller Karla. Volkomen terecht was daar meestal ook onze dierbare Utrechtse collega Edith bij. Beide dames vielen immers geregeld voor elkaar in.

Ik herinner mij iets bij Karla thuis, cabaret, bowling, quiz, dart, puzzel tocht, glow golf, escape room, Amsterdam Light Festival per boot, zeiltocht naar Pampus. Altijd werden deze evenementen afgesloten met een bourgondische maaltijd. Met ruime aandacht voor het vloeibare gedeelte.

Maar Meten in de Trein op zichzelf was al een culinair feest. Met op onze grootste stations een riant personeelsrestaurant. Compleet met heerlijke soepen, snacks en salades. Op Utrecht Centraal vonden sommigen van ons de ‘zampion’soep het lekkerst. Helaas werden al deze voorzieningen een paar jaar terug wegbezuinigd. Als schrale troost konden we daarna overal gratis koffie bemachtigen. Op knooppuntstations bleven instant maaltijd automaten over.’

Te Enkhuizen was ik wel toe aan een Snickers reep. Alle munten wierp ik gepast in, maar die reep bleef halverwege steken. Schudden en schoppen hielp niet. Dan maar resetten. Stekker eruit en er weer in. Toen kwamen er twee Snickers repen uit rollen. Die ene heb ik aan een hc gegeven.

Op Oeteldonk Centraal had ik geen zin in de wereldreis naar ons personeelsverblijf. Ik at een Bossche bol – topsport – bij Jan de Groot Stationsweg achter de Gouden Draak. Mijn smoel zat zo onder de chocola en de slagroom dat ik toch naar het verblijf moest.

Op Amsterdam Centraal werd Eurest meestal bemenst door Renske uit Hoofddorp. Zij bleek ook een van de deelnemers van onze zeilvakantie in Turkije en Griekenland. De wereld is soms toch klein.

Gelukkig hadden we nog station winkels zoals Kiosk en Hema. Een kaasbroodje om 08:00 uur in de ochtend noemden we onze lunch.

Op Lelystad Centrum had het NS-personeel een getrakteerd op heerlijke pruimen. ‘Lekker beffen.’ Mijn collega verslikte zich bijna van het lachen.

9. Ontregeling

Ontregelingen vormden een van de spannendste uitdagingen van ons veldwerk. We moesten registreren hoe adequaat vervoerders reizigers hierover informeerden. Maar vaak moesten we listen verzinnen om onze dienst toch te kunnen voortzetten. ‘Anticiperen op vertraging’ voerden we in als we een trein (deels) moesten overslaan. Soms sneuvelde een dienst voor meer dan de helft. Dan moest die worden overgedaan. In het begin deed ik alle soorten diensten. Een keer zelfs op een zondag in Rotterdam. Dat was een zeer lange dienst, maar veel treinen reden niet wegens werkzaamheden. Door die uitval misten we de meeste aansluitingen. We deden die ochtend twee treinen. Alleen die laatste paar treinen aan het eind van die middag waren nog haalbaar voor ons. Van de coördinatrice mochten we toch al naar huis. We kregen die hele dienst betaald.

Vaak ging het om invoeren van ‘Aansluiting gemist – oorzaak vervoerder’ ofwel ‘Trein gemist – oorzaak meter’. Dat laatste moesten we uiteraard zien te vermijden. Eens werd op Utrecht Centraal driemaal een spoorwijziging omgeroepen voor onze trein. Samen met de drukke menigte moesten we ons over de trappen en roltrappen wurmen. Toen we eindelijk op het juiste perron kwamen, reed de trein net voor ons neus weg. Ik heb meermalen meegemaakt, dat een perron zo druk was, dat we niet mee konden. Of dat een trein toch aan het andere eind van het perron stopte en we hem misten. Soms werd forse vertraging omgeroepen, maar de trein vertrok toch op tijd zonder ons. Een keer waren we gestrand op Almere Oostvaarders. Eindelijk reed er een sprinter. Maar de deuren waren defect, zodat die zonder reizigers en stoppen naar Schiphol reed. Wij mochten wel mee. Binnen anderhalve minuut renden we van spoor 6 naar spoor 1. En haalden we net onze aansluiting. Rennen was overigens verboden voor personeel. Daardoor zou paniek onder reizigers kunnen ontstaan. Maar het was wel verleidelijk.

Toen Oostvaarders net was opgeleverd, ging het daar een keer behoorlijk mis. Een sprinter was op spoor 4 gestrand met de kop net voorbij een rood sein. Daardoor bleven ook alle seinen van de andere drie sporen op rood staan. Maar liefst tweeënehalf uur kon geen enkele trein Oostvaarders passeren. In mijn onschuld vroeg ik, of die sprinter soms een beetje verkeerd was neergezet. De meester ontplofte van woede. Zoiets mocht je nooit zeggen waar reizigers bij waren. Het was uiterst guur weer en zowat iedereen stond noodgedwongen op de perrons. Wij ook, want het nieuwe personeelsverblijf was nog niet voor meters bestemd. Op alle borden stond: ‘Let op omroepbericht.’ Constant werd omgeroepen: ‘Let op de borden.’ Bij gebrek aan NS-personeel begonnen reizigers ons aan te klampen. ‘Weten jullie dan niks? Jullie zijn alleen maar goed om ons in de trein lastig te vallen. Hebben jullie dan niet zo’n ding waarmee je ze kunt oproepen?’ ‘Zelfs al hadden we portofoons, het treinpersoneel weet het ook nog niet. Het schijnt dat ze ermee bezig zijn.’ Toen kwam die bewuste machinist ons ophalen. ‘Kom maar gauw bij ons in het verblijf zitten voordat jullie worden geluncht.’

In die goeie ouwe tijd had het treinpersoneel nog niet zulke geavanceerde ICT. Bij ontregeling vroegen ze reizigers om informatie op te zoeken op hun telefoon. Later kregen conducteurs de beste smartphones en smartwatches. Zodat ze op de seconde nauwkeurig konden fluiten en sluiten. Alleen mochten zij – en wij – veel minder dan vroeger. Gele hesjes werden verplicht. Vroeger liepen we gewoon over de rails van het opstelrein. Later mochten we wel mee mits we in de trein bleven zitten om te keren. Soms bleek ineens, dat onze trein ongepland toch overging in een andere serie. Machinisten mochten ook minder. Bij defecten moest vaak een monteur komen. Eens was bij Purmerend onze trein vastgereden in een omgevallen boom. Vol trots vertelde de machinist, dat hij de boel in recordtijd los had gekregen.

Gelukkig heb ik nog nooit een aanrijding met onze eigen trein meegemaakt. Wel vaak lange vertraging omdat er een dier op het spoor moest worden gevangen. Meestal bij onze laatste trein. Dat was kassa, want overwerk werd uitbetaald. Een keer liep een hond voor de Brussel trein vlak voor Delft. Omgeroepen werd, dat reizigers naar Den Haag konden overstappen op tram 1. Dat ging niet, want we stonden een paar uur stil nog vóór station Delft.

De gekste omleidingen wegens geplande werkzaamheden heb ik meegemaakt. ICE langs Arnhem via de Betuweroute, dus het snelle goederenspoor. Of via de deels enkelsporige lijn van Utrecht naar Leiden. Of achteruit kerend via het Spoorwegmuseum te Utrecht. Maar weersomstandigheden konden er ook wat van.

Ik ging bijna altijd per fiets naar Amsterdam Centraal. Zo vroeg reden nog geen trams. En de nachtbus deed er veel te lang over. Een keer lag er een halve meter sneeuw. Toen ben ik te voet gegaan. Dat was een prachtige wandeling van een paar uur. Vanwege uitvallende treinen strandden we toen op Almere Buiten. Toen er eindelijk weer treinverkeer op gang kwam, vroeg ik de machinist: 'Rijdt deze trein richting Weesp of richting Naarden-Bussum?' 'Ik zou het echt niet weten.' En dat was geen grapje. Wissels werden namelijk buiten de machinist om bediend. Ik maakte een keer de volgende omroep van de meester mee: 'Dames en heren. Zoals ook u wellicht merkt, worden we blijkbaar omgeleid via Haarlem. Zodra we meer weten, informeren we u verder.' Van Almere Buiten reden we voor de zekerheid slechts mee tot Almere Centrum. Aldaar was er meer duidelijkheid over het verdere treinenverloop. Ik ben die dag wel naar huis gegaan met tram 17 die probleemloos reed. Als in heel Nederland het OV platlag, reden in Amsterdam de meeste trams nog. Al moest de bestuurder soms naar buiten om met de pook een wissel om te zetten. Onderweg genoot ik van het stadse sneeuwlandschap. En van de halteomroepen in vloeibaar Amsterdams: 'Stesjojn LLLeLLLYLLLààn.' 'Miir en Fààrt.'

Prachtig was ook die orkaan.

Mijn collega was gestrand te Den Helder.

In een heftig schommelende bus reed hij terug naar Amsterdam.

Ik strandde op Sloterdijk. Ik ging te voet naar Centraal om mijn fiets op te halen.

Om omwaaiende bomen te vermijden niet via de kortste route door het Westerpark.

Maar via een omweg door de Staatsliedenbuurt.

Aangelijnde honden en kinderwagens vlogen me zowat om de oren.

Wat die kinderen natuurlijk prachtig vonden.

Het treinverkeer is die dag niet of nauwelijks meer op gang gekomen.

Maar de wind was inmiddels afgezwakt tot kracht 4.

Zodat ik probleemloos naar huis ben gefietst.

Met hoge snelheid reden we over het kaarsrechte spoor naast het militaire oefenterrein bij Amersfoort. Een groepje machinisten zat een nieuwe navigatie app uit te proberen.

‘Na vijftig meter rechts afslaan.’

‘Ik zou het niet doen.’ Zeiden ze in koor.

Te Almere Centrum verloor een jonge dame bij het uitstappen een van haar muiltjes.

Met zeer hoge hakken. De hc stond ernaast en vergrendelde meteen alle buitendeuren.

‘Meester, graag tien meter vooruit en dan nogmaals stoppen.’

Achter de trein daalde de conducteur af, raapte het schoentje van het spoor en gaf het ongedeerd aan het meisje. Op één been kun je niet lopen.

De Fyra – Zweeds voor Vier – werd al binnen enkele maanden van de Hoge Snelheid Lijn gehaald en terug verkocht aan Italië, waar ze probleemloos gingen rijden. Maar zij hadden niet zulke strenge winters als in Nederland. Bij ons had beplating compleet met sneeuw en ijs losgelaten. Slechts eenmaal heb ik in een Fyra gewerkt.

Die werd opgevolgd door de Intercity Direct. Ook wel genoemd Intercity Defect.

Die strandde eens al bij Blijdorp. Uiteindelijk reden we terug naar Rotterdam Centraal.

Een keer is een gestrande ICD door een Hondenkop museumtrein uit de tunnel gesleept.

De bedoeling was om het oude tijdelijke materieel te vervangen door de ICNG.

Intercity Nieuwe Generatie met ingebouwde locomotieven.

De snelheid op de HSL zou dan ook omhooggaan.

Een keer heeft Bello – een locomotief van de Stoomtram tussen Hoorn en Medemblik – een gestrande trein weggesleept van het spoor tussen Hoorn en Enkhuizen.

Het spoor werd steeds veiliger. Vroeger werden bij elke stop zowel links als rechts de buitendeuren ontgrendeld. Een keer op Den Haag Hollands Spoor stapte ik bijna aan de verkeerde kant uit. Dan was ik een meter gevallen en door een andere trein overreden.

In nieuwere treinen koos de machinist of linker of rechter deuren werden ontgrendeld.

Op nieuwe stations ging dat weleens fout, zodat we een keer niet konden overstappen.

Gelukkig merkte onze hc dit en liet de trein opnieuw bij die halte stoppen.

Ik weet niet of dit aspect ondertussen is geautomatiseerd.

Een keer was op Zaandam een sprinter zo druk, dat we nog net mee konden. 'Als hij nog voller wordt, laat ik hem staan.' Zei de conductrice. Wij kregen zowat geen lucht en stonden tegen de buitendeuren aangeporst. Op Sloterdijk hoefden we niet uit te stappen want dat ging helemaal vanzelf. Achteraf gezien had het toch wel wat om zo gezellig tegen elkaar aan te staan.

Een keer moesten we tussen Sloterdijk en Haarlem het voorste treinstel meten. Maar dat was defect, zodat we met alle reizigers in het achterste stel hingen. We sloten het traject af met: 'Geen reizigers in de te meten bakken.'

Soms werd het onmogelijke van ons verlangd. Zoals in je eentje twee treinstellen meten van de non-stop intercitty van Almere Centrum naar Amsterdam Centraal. 'Welk stel moet je doen? Vroeg de hc. Allebei. Zal ik in Weesp aan de noodrem trekken en overstappen naar het voorste stel?' 'Als je driehonderd euro boete betaalt, vind ik het prima.' 'Dan toch maar alleen het achterste en 'Geen doorloop' op het dagrapport.'

Samen meten was ook soms spannend. Wel of niet splitsen? Eén boven – één onder? Links – rechts of tegen elkaar in? Rekening houden met elkaar en regionale tradities. Ik vond het wel een sport om in mijn eentje twee stellen tegelijk te meten. Vlak voor overstappen nog gauw die paar reizigers van die andere bak scannen.

Tussen Utrecht Centraal en Amsterdam Centraal stonden 12 bakken VIRM gepland. Verlengd Inter Regio Materieel. Wegens stremming bij Boxtel werd het 2 bakken Mat64. Bouwjaar 1964. En die kregen we nog af ook want onze trein was onverwacht rustig.

Tot enkele jaren terug deed ik ook Haarlem diensten. Altijd per fiets. Zo vroeg in de ochtend stopten er namelijk nog geen sprinters te Halfweg-Zwanenburg. En Sloterdijk was behoorlijk om voor mij. Het klimaat was duidelijk aan het veranderen. Met steeds vaker westenwinden met minstens kracht 5. Op de open vlakte bij Spaarnwoude was daar nauwelijks tegen in te fietsen.

Ook was ik gestopt met ICE-diensten. Die werden steeds drukker en vielen vaker uit. En dan moesten ze overnieuw. Ik had een hekel aan zulke inhaaldiensten. Daarbij kwam je vaak andere metende ploegen tegen. Of de hc wist van niks. Ik miste wel mijn wandelingen in het fraaie park Sonsbeek te Arnhem. En van Hengelo doorrijden – in overleg met het treinpersoneel – naar Bad Bentheim. Wandelen rond het prachtige kasteel en koffie met taart bij een bakkertje.

Mede om fiscale redenen deed ik alleen nog korte vroege doordeweekse ASD-diensten. Daarmee wilde ik wel doorgaan tot minstens mijn honderd twintigste. Het liep voor ons allemaal helaas anders in 2020.

10. Corona

Onze ergste ontregeling was natuurlijk de corona crisis. En die zat er al aan te komen. Ik kon gelukkig nog net mijn jaarlijkse skivakantie meemaken met onze vaste groep. Vanuit het Zwitserse voormalige kuuroord Val Sinestra. Gerund door Nederlanders. In drukke jaren waren we met ruim tachtig deelnemers. Dit jaar met slechts dertien. Maar het was supergezellig. Ik was dit keer het oudste familielid. En de enige vent. Ons enige voorteken van corona was de ontsmettende handgel in Val Sinestra.

Met sommigen had ik ook elders contact. Op het strand of in het zwembad. Hans Balans (hij deed rebalancing – we hadden ook een Hans Dans) was destijds projectmanager bij de ombouw van DDAR (Dubbel Dekker Agglo Regio) naar DDZ (Dubbel Dekker Zone). Hans leidde mij rond in hun werkplaats te Haarlem. Voorzien van helmen en speciale laarzen. 'Over elk schroefje is nagedacht.' zei Hans. Zelfs over de tussendeuren, die verkeerd om zaten – en dat kon niet anders – zodat ik – als klein ventje – in het begin in de boven bakken mijn hoofd aan het plafond stootte. In die plafonds liepen tientallen kabels. Die zware treinstellen reden daar niet op wielen. Ze zweefden op luchtkussens door de montagehallen.

Nogmaals, het was supergezellig met onze dames in 2020. En met andere gasten. Enkelen van ons hielden daar een sporadisch kuchje en wat snotterigheid aan over. Ik ook. Dat zou zomaar een milde vorm van corona kunnen zijn geweest. Nog in de bus van Val Sinestra naar Arnhem kregen we een bericht van het thuisfront. Dat wegens corona alle Europese wintersportgebieden per direct waren gesloten. Uit pure baldadigheid dronk ik expres Corona bier. Niet echt mijn favoriete drankje.

Die tweede week van maart heb ik nog twee treindiensten gedaan. Nou ja, gedaan ... Bij die eerste dienst stond onze conductrice ons al op het perron te verwelkomen. Compleet met blauwe handschoenen en een muilkorf. We mochten door de trein gaan. Om handcontact te vermijden, moesten reizigers zelf hun kaart tegen de MCL-C houden. Dat werkte voor geen anderhalve meter. Nooit eerder heb ik zoveel handcontact gehad. Die treinen waren best vol. In Nederland bestonden toen verder nog geen maatregelen.

Voor mijn allerlaatste dienst had mijn collega zich op het laatste moment ziekgemeld. Aan haar verschijnselen te oordelen, had zij toen hoogstwaarschijnlijk corona. In mijn eentje ben ik die dag in de voorgeschreven volgorde door alle treinen gegaan. Ik scande expres geen enkel kaartje. Ik deed alleen de IBO. Ik was verder een van de veldwerkers, die figuurlijk aan de noodrem trok. Karla maakte er direct werk van. Die dag werden al onze meters van de trein gehaald. Veldwerk werd tot nader order stilgelegd door Ipsos en door de NS. Het kan nog wel jaren duren voordat er weer sprake is van voldoende Reisomvang.

Michael Wolfgang Beuger
Amsterdam – december 2020



Overtreding wordt streng bestraft!



Hoezo versoepeling?