



TREINEN NAAR DE TOEKOMST

▼ **President-directeur Pier Eringa van ProRail: „Wie in Groningen woont en in Zwolle werkt, gaat toch ook niet meer elke dag in de auto?“** FOTO STEFAN VERKERK

Ons spoornet verandert in ijtempo. Niet alleen rijden er over een paar jaar veel meer treinen, ook de snelheid gaat flink omhoog. Station Zwolle – na Utrecht het tweede spoorknooppunt van Nederland – krijgt daarin een belangrijke rol, schetst Pier Eringa (57), de hoogste baas van ProRail.

Marco van den Berg

Die busbrug, die busbrug. Pier Eringa, woonachtig in het Veluwe dorp Hoog-Soeren, is er trots op en dat zullen we weten ook. Vandaag gaat in Zwolle die 245 meter lange slingerbrug open over het spoor. Sec bedoeld voor lijnbussen, maar dan wel honderden per dag. Vlak voor de ingebruikname legt de president-directeur van ProRail uit waarom nou juist dit kunstwerk (zoals de spoorbeheerder bruggen en viaducten noemt) symbool staat voor de toekomst van het spoor. Waar eigenlijk alles met alles samenhangt. Als 't leven zelf.

Wat maakt die busbrug zo bijzonder?

„We willen in ons land een robuust spoornet. Met steeds meer treinen, die onderweg niets en niemand tegenkomen. Dus we streven naar zo min mogelijk gelijkvloerse kruisingen. Zo dat treinen, maar ook voetgangers, fietsers en bussen elkaar niet in de weg zitten.

Dat is ook veiliger. Als we toch ergens knutselen aan het spoor, kijken we daar zeker naar. De brug in Zwolle vind ik echt hét voorbeeld van hoe je dat aanpakt. Het is een dure constructie, maar wel een duurzame. Op deze manier is het spoor geen barrière meer, maar een verbinding.

Tussen mensen en steden. Let op, dat wordt de komende jaren

overal een uitdaging. Onze stationsgebieden zijn steeds belangrijker. Een aantrekkelijke plek voor bedrijvigheid. Een spoor knipt een stad in tweeën. Via tunnels, fly-overs en viaducten willen we die delen juist aan elkaar verbinden.”

Het lijkt een haast filosofische benadering.

„Terwijl Pier Eringa zo'n praktische man is. Haha.”

Maar goed, met die brug sorteert u dus voor op de toekomst?

„Exact. Het spoor mag de samenleving niet in de weg staan. In dit geval het leven in Zwolle. Vroeger had je bij stations een duidelijke voor- en achterkant. De voorkant was mooi en bedrijvig, de achterkant juist lelijk. Nu maken we op veel plekken eigenlijk twee voorkanten. Dat heeft veel meer aantrekkingskracht. Dat gaat niet overal even makkelijk. Het is nogal complex.”

Zien we de Zwolse brug straks terug op andere plekken?

„Dat zou kunnen. Ook al is de infrastructuur niet overal vergelijkbaar. Je zit bovendien met het ambitieniveau van lokale en regionale bestuurders. Er wordt bij stationsgebieden al snel gekeken naar NS, ProRail en Den Haag. Zo van: maak het maar even mogelijk. Maar zo gaat dat niet. Dat doe je samen. Zwolle is een belangrijke toegangspoort richting 't noorden en de rest van Nederland. Dus je hebt veel partijen nodig om fysieke verbeteringen te doen. Alles richt zich er nu op dat we meer treinen kwijt kunnen die wel punctueel blijven rijden.”

Welke rol dicht u station Zwolle toe?

„Het is een beetje het Utrecht van het noorden hè. Een fantastisch knooppunt, ook al vind ik dat een slechte term. Knooppunt is al snel knelpunt. Het suggereert te veel een probleem. Zo van: alles zit in de knoop. Moeten we toch eens een andere kreet voor verzinnen. Je wilt op zo'n plek alles bij elkaar brengen en in elkaar laten overvloeien. Maar goed, het is een prima investering om een huis in Zwolle te kopen. Door de huidige mobiliteitsgroei is het een uitermate aantrekkelijke plek. Naar alle kanten heb je openbaar vervoer. Niet alleen richting het oosten en noorden, maar ook naar het westen en het midden van het land. Het wordt alleen nog maar intensiever en sneller. Daarmee krijgt Zwolle nog meer potentie dan 't al had.”

Het aantal treinreizigers groeit snel. Gaan we daar rond Zwolle nog iets van merken?

„Het aandeel trein is 10 procent. Heel laag. Nederland is nog altijd verdeeld in fietsers en automobilisten. Toch zie ik steeds meer mensen de switch maken van auto naar trein. Zeker als je van het ene stadshart naar het andere wil. Je bent toch een beetje Gekke Gerritje als je vanuit Zwolle met de auto naar de binnenstad van Amsterdam rijdt. Niet? Wie in Groningen woont en in Zwolle werkt, gaat toch ook niet meer elke dag in de auto? Dat is vermoeiend en uitputtend. Ook omdat onzeker is wat je op de weg tegen komt. Het aandeel trein groeit. Ook door mensen die milieubewuste keuzes maken. Het

stijgt straks spectaculair, verwacht ik. Onze berekeningen zeggen 30 tot 40 procent. In Zwolle bouwen we al op de groei, maar het wordt nog veel meer.”

Wat betekent dit voor de Hanzelijn, die snelle verbinding tussen Zwolle en Lelystad?

„Ja dat blijft een beetje raar. De lijn is aangelegd voor 200 km/u, maar die mogelijkheid is nog niet benut. Toch komt 't moment steeds dichterbij. De NS bestelt nieuwe treinen die tot 200 km/u kunnen rijden. Daarom ben ik daar als ProRail-baasje ook vrij actief in. Het zal toch niet dat we straks snelle treinen hebben, maar dat onze infrastructuur die niet aan kan.”



Het spoor mag de samenleving niet in de weg staan

– Pier Eringa (57)

Wat gaat u daar aan doen?

„Het spoor klaarmaken voor hogere snelheid. Niet alleen hier, maar op alle plekken waar we aan de rails werken. Vervolgens heb je een dienstregeling nodig die ook die tijdswinst benut. Anders win je tijd op snelheid, maar ben je die weer kwijt omdat je achter een andere trein komt te zitten. De dienstregeling moeten we echt anders inrichten.”

Staatssecretaris Van Veldhoven wil rond 2040 snelle lijnen tussen negen grote steden, waaronder Zwolle. U vindt dat de ambities een tandje hoger mogen. Is dat realistisch?

„Dat is de aard van het beestje, ik ben competitief en ambitieus. Inhoudelijk vind ik de plannen echt goed. Maar er kleeft een risico aan. Als je zegt: we doen er twintig jaar over, breng je dan mensen in beweging? Of zegt iedereen: o, dat duurt nog zo lang...”

De staatssecretaris wil een snellere verbinding naar Duitsland. Via Zwolle soms?

„Nee, vooralsnog niet. De opties die er liggen zijn routes via Hengelo of Arnhem. Over andere heb ik niet gehoord. Maar het kan nog komen. Er wordt ook gekeken naar verbeteringen op de lijn Groningen-Bremen, Eindhoven-Dusseldorf en Maastricht-Aken. Bij afstanden binnen de 700 kilometer willen we treinreizen stimuleren. Dat niemand op het idee komt om daarvoor nog langer het vliegtuig te pakken.”

De trein wordt een aantrekkelijk alternatief?

„Natuurlijk. Uiteindelijk wil je niet stoppen bij 160 km/u. We gaan naar 200 en kijken wat er dan gebeurt. Krijg je meteen vragen: ho ho ho, is dat realistisch? Nou ja, in het buitenland zijn er al voorbeelden. Het vraagt veel aandacht voor onze wissels en overwegen. Je zult het veiligheidssysteem moeten aanpassen. Maar het kan. Ik geloof erin.”

LEES VERDER OP PAGINA 10

Zwolle spil in revolutie op het spoor