

## 'Laat machinist zelf die wissel flinke trap geven'



**Prorail-baas Pier Eringa: 'De reiziger wil niet horen aan wie het ligt. Die wil gewoon met de trein.'**

*FOTO ANP*

**Het is code rood op het spoor. Volgens de NS kan één op de tien passagiers niet meer zitten tijdens de spits. Reizigersorganisatie Rover kreeg afgelopen maand 3600 klachten. Vorig jaar vielen 33.000 treinen uit. Prorail-baas Pier Eringa is het zat. Hij wil af van overbodige regels.**

*MARCIA NIEUWENHUIS EN TON VOERMANS*

Er zijn veel oorzaken voor de honderd treinen per dag, die vorig jaar niet konden rijden. Ruim een derde is volgens Prorail te wijten aan de infrastructuur. En dat aantal kan fors omlaag, stelt president-directeur Eringa.

„Een aanzienlijk deel had voorkomen kunnen worden als de machinist net als vroeger uit de trein had gemogen om wat aan de wissel te doen. Uitstappen en die wissel een flinke trap geven. Machinisten mogen nu niet eens de trein uit op het hoofdspoor, omdat het ooit een keer bijna een ongeluk was.”

Dat kan, met het oog op de veiligheid ook niet overal. Maar op veel plaatsen wel, zegt Eringa. „De grote zware technische ingrepen moet je de specialisten laten doen, maar als nu een kwajongen een wc-papierrolletje tussen een wissel stopt, werkt ie niet. Dan moet de machinist bellen en wachten tot de

aannemer een monteur stuurt die het rolletje weghaalt. Het gezond verstand moet weer terug op het spoor.”

### **Nieuwe topmannen**

Het Nederlandse spoor heeft twee nieuwe topmannen. Pier Eringa bestiert sinds april Prorail, het bedrijf dat gaat over de spoorwegen. Roger van Bortel bestuurt sinds een paar maanden de Nederlandse Spoorwegen.

De verschillen zijn groot. Waar Van Bortel de media mijdt en zijn woordvoerders omstandig uitleggen waarom de treinen vol zijn, daar is Eringa druk bezig met het zoeken van oplossingen.

„De treinreiziger heeft er niks aan om te horen aan wie het ligt, maar wil gewoon met de trein mee.” Eringa zegt dat Van Bortel en hij elkaar dagelijks spreken. „Hij zit er wat korter dan ik, misschien wil hij het eerst nog even bekijken.”

Eringa vindt dat er te veel treinen uitvallen om verkeerde redenen. Een trein die 3 minuten van het schema afwijkt geldt als 'te laat' en telt mee in de punctualiteitscijfers. Als dat te laag wordt, krijgt NS een boete.

„Een perverse prikkel,” vindt Eringa. „Vanwege de punctualiteit laten we veel te veel treinen uitvallen. Daar is de reiziger niet mee geholpen. 60 tot 70 procent van de reizigers stapt niet over. Die wil gewoon op de plaats van bestemming komen. Het kan zijn dat mensen het belangrijker vinden dát de trein rijdt, dan dat de trein een paar minuten later is.”

De volle treinen zijn maar op één manier op te lossen, denkt Eringa. „Zo veel mogelijk treinen, alle treinen die je hebt, laten rijden.”

Het verlanglijstje van de Prorail-

baas is decemberwaardig.

Hij wil ook dat de spanning op het Nederlandse spoornet wordt verhoogd. Die is nu 1,5 kilovolt. Met een hogere spanning kan er meer stroom worden geleverd en trekken treinen sneller op. „Dan kunnen er gewoon meer treinen rijden.”

### **Marshall-tijd**

En hij wil af van de lappendeken aan verschillende wissels en veiligheidssystemen op het spoor. „Nu rijden we nog op materieel uit de Marshall-tijd,” spreekt hij over de periode net na de Tweede Wereldoorlog.

„Maar we gebruiken ook supersonische technieken. Mijn ervaring als bestuursvoorzitter van het Albert Schweitzer ziekenhuis in Dordrecht (dat twee keer de AD Ziekenhuis Top 100 won, red.) heeft me geleerd dat je veel meer kwaliteit kunt leveren als je één standaard hebt, als opereren in elke operatiekamer hetzelfde is.”

Eringa wil ook af van de sobere mentaliteit bij Prorail. „Nu is de houding vaak: Kan het spoor niet wat langer mee? Kunnen we niet even opwaarderen? Maar we moeten toe naar meer eenheid. Bij twijfel, vervangen dat spoor. Dan heb je ook geen situaties meer dat het spoor het plotseling begeeft.”