

In Harderwijk

# Spitstrein is nog even tussenhalte

Warner van der Louw

Binnen zes jaar wil Harderwijk een eigen intercitystation. Dat kost 145 miljoen euro, ‘maar het plan zit op het goede spoor’.



Ramon van Flymen

‘Kijk, hierom is die spitstrein zo belangrijk,’ zegt Wilco Mazier (45). De CDA-wethouder Mobiliteit van de gemeente Harderwijk is met de verslaggever in een overvolle sprinter naar Utrecht gestapt. ‘Ik heb echt geen figuranten ingeschakeld,’ grapt hij.

Mazier wordt vaak geïnterviewd over de trein naar zijn stad, maar reist zelf niet veel per spoor. ‘Ik ben vooral fietser.’ Een vraaggesprek in de trein is ook nieuw. Deze ochtend is een zitplaats uitgesloten.

Harderwijk prijsde zich in april gelukkig toen na drie jaar afwezigheid de spits-trein terugkwam. Een trein die ’s ochtends drie keer tussen Harderwijk en Amersfoort rijdt en ’s middags drie keer in omgekeerde richting, met alleen een stop in Nijkerk. ‘Dat maakt de reistijd tien minuten korter en als je doorreist naar Amsterdam, zelfs dertig minuten. Enkele reis, hè,’ zegt Mazier, terwijl hij zich een weg baant tussen de medereizigers. Het gesprek wordt gevoerd in een ‘gewone’ sprinter. ‘In de zomer rijdt de spitstrein niet, omdat er dan minder reizigers zouden zijn.’

Daar is deze dinsdagochtend weinig van te merken. Gelukkig voor Harderwijk,

een stad met 50.000 inwoners, komt de spitstrein na de zomer terug. En hij blijft: in 2022 werd de trein nog geschrapt vanwege personeelstekort, maar dat gaat niet meer gebeuren, belooft NS eind juli. ‘Maar goed ook, want wij hadden al sinds de jaren zeventig dezelfde dienstregeling en dat kon echt niet meer.’

Het is goed nieuws voor Edson Doornhof (28), die dagelijks met de trein naar zijn werk in Amersfoort gaat. Ook hij moet vandaag staan. ‘Vorige maand was het een stuk rustiger, blijkbaar is iedereen al terug van vakantie.’ Doornhof is blij met de spitstrein: ‘Hij is sneller dan de auto en doordat hij aan de dienstregeling is toegevoegd, kun je een trein missen zonder heel lang te moeten wachten.’

Harderwijk is een regiogemeente, met een aantal belangrijke voorzieningen, zoals een ziekenhuis en mbo-instellingen, vertelt Mazier. ‘Daarnaast verwachten wij dat het aantal inwoners de komende tien jaar groeit naar 60.000. Dan kun je het niet meer af met zo weinig treinen.’

De toekomstvisie voor Harderwijk is dan ook dat het een intercitystation wordt. De IC die nu van Den Haag naar Amers-

foort Schothorst gaat, moet doorrijden naar Harderwijk, is het plan. Al jaren. Als het I-woord valt, beginnen diverse medereizigers in de stampvolle coupé te grinniken. ‘We zijn er inderdaad al lang mee bezig, maar er ligt nu een plan, en een deel van de financiering is er ook al.’

Laten we beginnen bij dat plan. Om een intercitystation te kunnen worden, moet er in Harderwijk een keerspoor komen, een derde spoor dat treinen in staat stelt te keren. ProRail onderzoekt hoe dit het beste te bereiken, maar hoe dan ook wordt het een duur project: de geschatte kosten zijn 145 miljoen euro. ‘Veel geld,’ geeft Mazier toe. ‘Maar er moet dan ook een overweg bij komen en het is nodig perrons te verlengen.’

**Navraag bij ProRail** waarom het zo veel kost, levert niets concreets op. Wel zegt de spoorwegbeheerder dat bouwen op het spoor ‘intensief en kostbaar’ is doordat er rekening moet worden gehouden met veiligheid, een continue stroom reizigers- en goederenverkeer, geluid en trillingen, ondergrond, ecologie en vaak ook monumentale stations of bruggen.

‘Ik moet het nog zien, er wordt al zo lang over gepraat’

De provincie Gelderland is hoe dan ook medestander. In mei dit jaar legde die 33,8 miljoen euro hiervoor opzij. De gemeenteraad van Harderwijk gaat naar verwachting later dit jaar instemmen met een bijdrage van 10 miljoen euro. ‘Dat is voor onze gemeente best wat geld, 5 procent van ons totale budget,’ zegt Mazier.

De rest moet komen van het Rijk. Mede omdat naast de provincie Gelderland en de gemeente Harderwijk ook de provincie Utrecht en de NS voorstander zijn van het project, verwacht Mazier dat de Tweede Kamer ook akkoord zal gaan. ‘We staan er goed op en hier valt snel resultaat te boeken. Een paar Kamerleden uit deze omgeving maken zich er al hard voor, dat is mooi om te zien.’

Doornhof zou het mooi vinden als hij in de toekomst de intercity naar zijn werk in Amersfoort kan pakken. ‘Toch moet ik het nog maar zien. Er wordt al zo lang over gepraat.’

Toch komt hij er echt, meent Mazier, als de sprinter eindpunt Amersfoort heeft bereikt. ‘Harderwijk bestaat achthonderd jaar in 2031, ik wil dat je dan van hier naar Harderwijk kunt met de intercity.’

In Brussel

# Schaduwmacht in slobberpak

EU-correspondent  
**René van Rijckevorsel**  
over de Duitser in de schaduw van Ursula von der Leyen, zonder wie je in Brussel niets gedaan zou krijgen.



De Europese instituties zijn eerder gebaseerd op Franse of Zuid-Europese politieke tradities, dan op Noord-Europese. Zeker nu Ursula von der Leyen een presidentieel systeem à la Frankrijk heeft ingevoerd, waarbij alle lijnen langs haar lopen. Ook ‘Frans’ is het Europees Parlement, dat weinig te vertellen heeft als het er echt om gaat. In Frankrijk is de Assemblée ook een tijger zonder tanden. Echt Frans, en heel Zuid-Europees, is ook dat Europees Commissarissen hun eigen ‘kabinetten’ hebben. Net als ministers in Frankrijk, Italië, Portugal, België en Griekenland.

Een kabinet is in deze landen, en in Brussel, het persoonlijk kantoor van de Commissaris of minister, dat naast de ambtelijke staf opereert (en niet zelden bovenlangs). De term komt van het Italiaanse *gabinetto*, een kast of kleine kamer. Hieruit kwam in de zeventiende eeuw het Engelse *cabinet* voort, een kleine kamer in huizen van adel en royalty. Daaruit ontstond weer het gebruik van *cabinet* voor adviesraden, in Engeland, Frankrijk en Italië.

De *chef du cabinet* is in Brussel een machtig figuur. Nederland heeft er twee rondlopen. Han ten Broeke (voormalig VVD-Tweede Kamerlid) is kabinetschef van Wopke Hoekstra, Esther de Lange (oud-Europarlementariër voor het CDA) van landbouwcommissaris Christophe Hansen.

De machtigste kabinetschef is uiteraard die van de ‘President’, zoals Commissievoorzitter Von der Leyen in Brussel wordt aangeduid. Björn Seibert (45) staat al zo’n tien jaar aan de zijde van Von der Leyen, ook al toen zij minister van Defensie in Duitsland was. Hij geldt als onvermoeibaar, scherpzinnig en meedogenloos efficiënt. Hij staat bekend als de man die je moet bellen als je dingen voor elkaar wilt krijgen in Brussel.

Seibert, altijd in donker slobberpak met sneakers eronder, werkt liefst achter de schermen. Hoewel hij getrouwd is en twee kinderen heeft,

maakt hij ongelooflijk lange dagen in het Berlaymont, het immense kantoor van de Commissie.

Maar kun je wel anoniem blijven als je macht zo groot is? Seibert zou zich met alles bemoeien, van de gesprekken van Commissarissen tot de benoeming van kabinetsleden. De Duitser kan je maken en breken. Toen *Politico* in juli een profiel publiceerde, wilden slechts drie van de 25 geïnterviewden met naam en toenaam in het artikel. Uit angst voor represailles.

Eén van de drie die *on the record* durfden te gaan, was Bas Eickhout, covoorzitter van de Groenen in het Europelement: ‘Deze Commissie is zeer hiërarchisch en niets gaat voorbij Björn zonder zijn toestemming.’

Seibert is niet de eerste kabinetschef die angst en bewondering opwekt in Brussel. Vóór hem was er Martin Selmayr, de Duitser die onder voormalig voorzitter Jean-Claude Juncker de scepter zwaaide en bekendstond als het ‘Monster van het Berlaymont’ of de ‘Prince of Darkness’.

Maar volgens kenners heeft Seibert nog meer macht. En een achilleshiel. Hij zou zo’n goede relatie hebben gehad met de mensen onder president Joe Biden, dat dit warme contacten met Team Trump in de weg staat.



Thierry Monasse

x