

[Chapeau]Modernisering oude boemel

[Kop]Niet zonder fiets op de MerwedeLingelijn

[Intro]Sinds 2006 maakt de MerwedeLingelijn een metamorfose door. Moderne treinen, nieuwe stations en spoorverdubbelingen – provincie, gemeenten en Arriva draaien er hun hand niet voor om. OV Magazine doet tussen Geldermalsen en Dordrecht verslag van de vorderingen.

[Platte tekst]Een groep scholieren staat te wachten op het perron van station Gorinchem. Rond het perron bouwwerkzaamheden. Met de fiets aan de hand staan ze druk te praten. Ze zijn op deze donderdagmiddag van school op weg naar huis. “Ik zit op het Camphusianum Gymnasium in Gorinchem”, zegt een veertienjarige jongen uit Wijngaarden. ”’s Morgens fiets ik vijf kilometer naar het station in Sliedrecht. Daar pak ik de trein naar Gorinchem en dan fiets ik het laatste stukje naar school.” Een paar andere scholieren vertellen dat ze op de Christelijke Scholengemeenschap De Hoven in Gorinchem zitten. Ook zij pendelen dagelijks met fiets en trein naar school.

De rode Spurt van Arriva, één van de tien Stadlers op de MerwedeLingelijn, komt langzaam tot stilstand. De steward ziet er nauwlettend op toe dat de fietsen netjes in de aparte fietsenwagen worden gestald. Er kunnen er maximaal twaalf in; deze keer rijden er meer scholieren met hun fiets naar binnen. Ze maant de jeugdige reizigers voort te maken. “De dienstregeling is krap en het in- en uitstappen met de fiets kost tijd”, zegt ze voordat het vertreksignaal klinkt.

De MerwedeLingelijn, de treinverbinding tussen Dordrecht en Geldermalsen, is een succes. Sinds de provincie Zuid-Holland in 2006 de destijds onrendabele NS-lijn overnam en Arriva de concessie gunde, is het reizigersaantal fors gegroeid. In zes jaar tijd stapten er 30 procent meer reizigers in. In 2010 stagneerde de groei even door alle bouwwerkzaamheden en buitendienststellingen. In 2011 bedroeg de groei 5,4 procent. Arriva en de provincie Zuid-Holland hopen in 2018 twee keer zoveel mensen te vervoeren als in 2006. Arriva-directeur trein Andre Cossen: “Dat gaan we halen.”

Hoe? De afgelopen jaren is hard gewerkt om nieuwe halteplaatsen te realiseren en oude stations op te knappen. Ook is op een aantal plaatsen het spoor verdubbeld of zijn passeerplaatsen gerealiseerd. Daardoor kon in september 2011 tussen Gorinchem en Dordrecht een groot deel van de dag een kwartiersfrequentie ingaan. Op het oostelijke, minder drukke, deel van de lijn hanteert Arriva een halfuursfrequentie.

[Tussenkop]Oude muren

Het is guur op station Sliedrecht Baanhoek. Hoog (12 meter) boven het maaiveld op de spoordijk ligt het nieuwe station van de MerwedeLingelijn. Aan weerszijden wordt gewerkt aan een HOV-baan, die onder het station doorloopt. Aan de westkant van het spoor moet een grote nieuwbouwwijk verrijzen. De kerk staat er al, wijst Ferry van der Koelen, directeur MerwedeLingelijn Beheer BV. Sinds gemeenten en provincie samen het Projectbureau MerwedeLingelijn vormden, staat hij er aan het roer. In het samenwerkingsverband fungeren de gemeenten als opdrachtgever voor de bouw van nieuwe stations en renovatie van de oude.

De provincie is opdrachtgever als het om aanpassingen aan de railinfra gaat. Van der Koelen vertelt dat het hele project, dat ruim 55 miljoen euro kost, tot nu toe zonder kostenoverschrijdingen en met slechts een kwartaal achterstand verloopt. Eind 2014 als de laatste stations worden opgeleverd, zit zijn taak er op en is het project MerwedeLingelijn klaar. “Ik vind het een unieke klus”, zegt Van der Koelen. “Omdat de gemeenten als aandeelhouder in MerwedeLingelijn Beheer BV zijn verenigd, verloopt de samenwerking en daardoor de uitvoering heel soepel. Movares is met een aantal voorstellen voor de nieuwe stations gekomen, de gemeenten hebben gekozen en nu is er een herkenbare treinlijn aan het ontstaan. Met haltes die groter en mooier zijn dan oorspronkelijk gepland.”

Als de Spurt station Dordrecht Stadspolders nadert, wijst Van der Koelen op het extra perron dat het station met de gelijktijdige spoorverdubbeling kreeg. Eenmaal uitgestapt laat hij zien hoe het perron is verplaatst en uitgebreid. “Er is een compleet nieuw station verrezen; slechts twee muren bij de trap herinneren aan de oude situatie. De perrons zijn tot 120 meter ingekort, voldoende voor de treinstellen van de MerwedeLingelijn. Enig minpuntje is dat de hellingbaan voor invaliden redelijk lang is. Het miljoen, dat een lift kost, wat er niet.” Mensen stappen in en uit. “Het mooie van de MerwedeLingelijn is dat iedereen er blij mee is. Zeker sinds de frequentieverhoging tussen Dordrecht en Gorinchem ‘zonder spoorboekje’ kan worden gereisd, zal dat meer reizigers trekken. En het gratis fietsvervoer is heel aantrekkelijk. Heel veel scholieren uit de regio maken er gebruik van. Arriva moet zorgen dat ze niet ten onder gaat aan het eigen succes”, vindt Van der Koelen, doelend op de vertragingen die optreden bij het in- en uitstappen.

De frequentieverhoging die Arriva in september vorig jaar op het westelijke deel van de MerwedeLingelijn invoerde, verliep niet zonder slag of stoot. Treinen waren vertraagd of vielen uit. Reizigers boos. Rover eiste compensatie voor de abonneementhouders en ook het Reizigersoverleg Drechtsteden Alblasterwaard Vijfheerenland (DAV) was boos. “Er waren veel te veel vertragingen”, zegt voorzitter Jan Beumer. “Omdat er veel mensen van de lijn gebruik maken, is de impact groot als een trein uitvalt. De volgende trein zit dan bomvol; zeker met al die fietsen erbij. Volgens Arriva, waarmee we overigens altijd constructief overleggen, ging het om een technisch probleem. Ze hebben samen met ProRail beterschap beloofd.”

Klopt, reageert Andre Cnossen, directeur trein Arriva. “Vanwege de nieuwe stations en spoorverdubbelingen moest de verkeersleiding een aantal seinen handmatig gaan bedienen. Dat kost al snel een of twee minuten. Voorheen sprongen de seinen automatisch op groen. Dat probleem heeft ProRail nu opgelost.” Daarnaast moesten machinisten volgens Cnossen wennen aan de nieuwe stops. “Om een rit optimaal te kunnen rijden, moet je precies op tijd afremmen en snelheid maken. Nu we de kinderziekten hebben gehad en alle nieuwigheid er een beetje af is, is de punctualiteit op de kwartiersdienst weer goed.” In januari lag deze inderdaad weer op 97 procent.

[Tussenkop]Stroom fietsers

De directeur trein van Arriva vertelt met de provincie in gesprek te zijn om de baanvaksnelheid te mogen verhogen. “Als we op delen van het traject sneller mogen rijden, scheelt dat minuten en dat geeft ruimte in de dienstregeling. Hoe beter we de dienstregeling

kunnen optimaliseren, hoe meer ruimte we creëren om de stroom fietsers aan te kunnen.” Cnossen wil voorlopig niet horen van maatregelen om het fietsvervoer te ontmoedigen. Het is een mooie service die in een behoefte voorziet, weet hij. “Pas als problemen structureel worden, kunnen we overwegen fietsen in de spits eventueel te weren.” Als spoorbedrijf zijn we trots op de MerwedeLingelijn”, vervolgt Cnossen. Hij somt op: “In relatief korte tijd hebben we van een onrendabele nevenlijn een spoorlijn gemaakt met een reizigersgroei van 30 procent. De frequentieverhoging en de nieuwe stations zullen het aantal reizigers verder doen groeien. De punctualiteit waarbij we een grens van 3 minuten hanteren in plaats van de 5 minuten die NS aanhoudt, lag in 2011 op 97 procent. De reizigers geven ons een dikke zeven.”

[Tussenkop]Treinverbod

Opvallende posters sieren de treinen van de MerwedeLingelijn. ‘Bij misdragingen in het openbaar vervoer krijgt u een treinverbod. Gedraag je sociaal’, luidt de boodschap. “We hebben afgelopen week voor de eerste keer een treinverbod opgelegd”, vertelt Andre Cnossen eind februari. Arriva heeft tussen half december en half maart deelgenomen aan een proef van de provincie Zuid-Holland, politie en Openbaar Ministerie. Doel was het in kaart brengen van structurele zwartrijders en relschoppers. Na een waarschuwing met boete, een serieuze waarschuwing middels een gele kaart volgt een treinverbod van twee tot acht weken. “Zwartrijden wordt hiermee ontmoedigd, concludeert Cnossen, die de evaluatie van de proef afwacht. “Je moet structureel actie ondernemen om de sociale veiligheid te verbeteren.” Concessiebeheerder Eric Struch van de provincie Zuid-Holland beaamt dat. Hij noemt het treinverbod effectief vanwege de preventieve werking. Het verbeteren van de sociale veiligheid is een belangrijk doel van Arriva, provincie, ProRail en gemeenten langs de MerwedeLingelijn. In 2006 stond de lijn bekend als sociaal onveilig. Met plaatsing van camera’s op de stations, gegarandeerde aanwezigheid van stewards op de treinen en de bouw van nieuwe sociaal veilige stations en modernisering van de oude, blijkt het veiligheidsgevoel van zowel reizigers als medewerkers gestegen. (Op het nieuwe station Sliedrecht Baanhoek waren de camera’s nog niet in werking toen vandalen er in januari kaartlezers en een lift molden). Er is een Platform Sociale Veiligheid en met provincie, politie en justitie is een convenant Sociale Veiligheid gesloten. Het aantal incidenten in en om de trein, variërend van zwartrijden, scheldpartijen, intimidatie tot (fiets)diefstallen is sterk gedaald. Volgens cijfers van de provincie met 40 procent. Werknemers gaven vorig jaar een 7,8 voor sociale veiligheid. Reizigers een 7,7.

[Tussenkop]Positieve sfeer

Concessiebeheerder Struch wijt het succes van de MerwedeLingelijn, meetbaar via reizigersgroei en klanttevredenheid, aan de positieve sfeer die om het project hangt. “Veel partijen wilden hetzelfde: een goede, moderne, snelle treinverbinding tussen Geldermalsen en Dordrecht en nieuwe stations bij nieuwbouwwijken, scholen en bedrijven. Als in 2014 het ‘masterplan’ is voltooid, mogen we best tevreden zijn.” Als concessiebeheerder is Struch te spreken over de prestaties van Arriva: “Het nieuwe, moderne, overzichtelijke materieel met airco en internet is fris. Reizigers met een rolstoel hoeven zich niet van tevoren aan te melden.

En de kwartiersdienst, die door spoorverdubbelingen mogelijk werd, geeft samen met de nieuwe en de opgeknapt stations de lijn een metroachtige uitstraling.”

In 2014 moeten alle haltes van de MerwedeLingelijn zijn afgebouwd of opgeknapt. Een aantal stations zoals Sliedrecht en Leerdam wordt nu als restaurant of brasserie geëxploiteerd. “Goed voor de sociale veiligheid”, vindt Ferry van der Koelen van MerwedeLingelijn Beheer BV. “Stations moeten een plek zijn waar het prettig wachten is. “We zijn nu bijvoorbeeld aan het uitzoeken of we bibliotheekvoorzieningen kunnen realiseren.”

Bij de bouw en de verbouwing van de stations aan de MerwedeLingelijn speelt sociale veiligheid zoals gezegd een belangrijke rol. Volgens Menno Lipsius van Movares is de verbouwing van station Gorinchem een goed voorbeeld van een nieuwe trend: ‘Prettig wachten’, een project waarvoor het ministerie geld beschikbaar heeft gesteld om het wachten op dertig stations te veraangename (zie berichten). Als het gerenoveerde station Gorinchem wordt opgeleverd is de stationshal omgeturnd in een wachtruimte die een huiskamergevoel oproept - met (verwarmde) zitelementen en horecavoorziening.

[Tussenkop]Wapperende vaandels

Sinds 2003 is Lipsius, projectmanager ruimtelijke ordening bij ingenieursbureau Movares, betrokken bij de MerwedeLingelijn. “We hebben ProRail geadviseerd over het raildeel: inhaalplaatsen, wissels en nieuwe haltes. De gemeenten hebben we geadviseerd over het ontwerp van de stationspleinen en de *upgrading* van bestaande stations.” Bijna tien jaar later ziet Lipsius een herkenbare MerwedeLingelijn. Eenvoudige stationspleinen met een beklinkerde strook. Overzichtelijke ruimtes om het gevoel van sociale veiligheid te verhogen. Als het even kan voldoende groenvoorzieningen in combinatie met wachtgelegenheid zodat aangename halteplekken ontstaan. De Kiss&Ride en fietsenstallingen overzichtelijk gesitueerd aan de herkenbare ‘MerwedeLingelijnstrook’. Zodra alle haltes klaar zijn, zullen bij elk station in drie vlaggenmasten de vaandels met het MerwedeLingelijnlogo wapperen. Ook komt bij elk station een ruim zeven meter hoge zuil met een stationsklok en informatiepaneel te staan. Dit zijn de laatste afwerkingsdetails, zegt Lipsius, die de modernisering van de MerwedeLingelijn als voorbeeld voor andere lijnen ziet. “Provincies die het opwaarderen van treinlijnen overwegen stellen de MerwedeLingelijn vaak als voorbeeld.”

Het oostelijke deel van de MerwedeLingelijn, tussen Gorinchem en Geldermalsen is een stuk rustiger dan het westelijke deel tussen Gorinchem en Dordrecht. De route-informatie laat de stationsnamen van Arkel, Leerdam, en Beesd voorbijglijden. Bij dat laatste station steekt de treinsteward er een stokje voor dat een vrouw haar fiets in het ‘gewone’ treinstel meeneemt. “Kost me weer een minuut”, moppert hij. Als de trein Geldermalsen binnenrijdt, worden de reizigers er nogmaals op geattendeerd bij Arriva uit te checken voordat ze bij NS inchecken. De spurt houdt stil bij perron 4a, het einde van het perron. Concessiebeheerder Struch heeft nog één wens als het om de MerwedeLingelijn gaat: zo snel mogelijk een eigen perron en op eigen, vrijliggend spoor Geldermalsen binnenkomen en verlaten. Dan werken verstoringen op het traject Utrecht-Den Bosch niet meer door op de MerwedeLingelijn. ProRail verricht er momenteel een studie naar.

[Kader]MerwedeLingelijn

De MerwedeLingelijn is onderdeel van de multimodale DAV-concessie die Arriva in 2006 won. De openbaar vervoerder verzorgt in opdracht van de provincie Zuid-Holland in ieder geval tot en met 2018 het openbaar vervoer in de Drechtsteden, Alblasserwaard en Vijfheerenland. De provincie betaalt voor de hele DAV-concessie ruim 23 miljoen op jaarbasis; de MerwedeLingelijn stond in 2012 in de boeken voor ruim 5 miljoen aan exploitatiesubsidie.

De provincie Zuid-Holland koppelde de overname van de spoorlijn in 2006 aan een moderniseringsplan. De treinverbinding is immers de ruggengraat van het openbaar vervoer in het gebied. Naast vijf nieuwe stations, worden de negen bestaande stations opgeknapt. Bij Dordrecht Stadspolders en Boven-Hardinxveld is het spoor verdubbeld om een kwartiersdienst mogelijk te maken. Op dit moment zijn twee van de vijf nieuwe stations opgenomen in de dienstregeling: Hardinxveld Blauwe Zoom en Sliedrecht Baanhoek. Boven-Hardinxveld wordt dit voorjaar opgeleverd. Gorinchem Noord in 2014. Het nieuwe station Leerdam Broekgraaf hangt nog even in de lucht, omdat gebiedsontwikkeling ter plekke achterblijft.

De provincie en de zeven gemeenten die aan de MerwedeLingelijn liggen (Dordrecht, Sliedrecht, Hardinxveld-Giessendam, Giessenlanden, Gorinchem, Leerdam en Geldermalsen) en opdrachtgever zijn van de nieuwbouw en modernisering van stations, hebben zich verenigd in MerwedeLingelijn Beheer BV. Met het project is ruim 55 miljoen euro gemoeid.