



Vechtdallijn maakt belofte waar

# Elk kwartier en op tijd

Sinds begin dit jaar exploiteert Arriva Nederland de treindienst Zwolle–Emmen. Eind dit jaar komt daar Almelo–Mariënberg bij. Samen vormen zij de Vechtdallijnen. OV-Magazine reisde met Willem Jan baron van Dedem door het Vechtdal.



De treinen van Syntus (links) en Arriva komen binnen op station Mariënberg (montage).



Station Zwolle.

binding met de regio te versterken. Willem Jan baron van Dedem? Een belangrijke Zwolse veenbaron, verantwoordelijk voor de vervening van grote delen van Noord-Oost Overijssel en Zuid-Oost Drenthe.

Een harde piep klinkt. Nadat de steward is ingestapt, trekt de Spurt op richting Emmen. De trein zit vol. Behalve de Duitse kinderen zitten er veel dagjesmensen in op deze vakantiedag. “We hebben een dagje geshopt in Zwolle”, vertelt een meisje met een witte roos in het haar. “Daar is meer te doen dan in Coevorden.” Ze heeft nu vakantie, maar doordeweeks reist ze dagelijks tussen Coevorden en Zwolle. Ze is blij met de Vechtdallijn. “Bij NS was vaker vertraging. Nu rijden de treinen bijna altijd op tijd en in de spits gaan ze elk kwartier.” Een oudere vrouw die haar koffer naast de tafel in de werkcoupé heeft gezeuld, mengt zich in het gesprek. “Het is ook allemaal veel luxer. De verbinding met Zwolle is een stuk comfortabeler geworden. Het gaat sneller dan met de auto.”

### Linkse hobby

Sinds december 2012 exploiteert Arriva de lijn Zwolle–Emmen, onderdeel van de concessie Vechtdallijnen. De andere lijn, Almelo–Mariënberg, die Syntus nu nog in opdracht van Connexion rijdt, komt eind dit jaar in exploitatie. De provincies Overijssel, Drenthe en de Regio Twente hebben de Vechtdallijnen voor vijftien jaar aanbesteed. “Bij de gunning in 2010 hebben we vooral op kwaliteit gestuurd”, vertelt Gerrit Jan Kok, gedeputeerde van Overijssel. “Arriva is een energiek bedrijf. Ze krijgen van mij een dikke plus. Kwaliteit is de basis van goed openbaar vervoer. Luxe, comfortabele treinstellen, een hogere frequentie in de spits en goede punctualiteit moeten meer reizigers trekken.” Kok (VVD) is ervan overtuigd dat openbaar

vervoer alleen succesvol is als het een volwaardig systeem is. Het is volgens hem ‘klinkklare onzin’ om het ov concurrerend met de auto te maken. “Mensen uit de auto in de trein krijgen, is beleid waar ik van gruw. Een linkse hobby, waar je het ov te kort mee doet. Het ov heeft absoluut een imago probleem door dat beleid. Ik knok ervoor om ov van hoog niveau te krijgen, los van de auto. Klanten trekken en kosten drukken, dat is mijn missie. Ja, dat mag best stevig worden opgeschreven.”

Op het perron van station Dalfsen zitten mensen op het terras. Aan de andere zijde van het perron trekt de propvolle ‘Thorbecke’ op richting Zwolle. Een aantal stations langs de lijn is door een plaatselijke poelier tot horecagelegenheid omgebouwd. Terrassen met planten en bloemen vrolijken de lijn op. Goed voor de sociale veiligheid, zal Rover later zeggen. De Vechtdallijnen zijn zowel van binnen als buiten voornamelijk blauw. Aan de zijkant prijken de logo’s van de drie opdrachtgevers. Hoewel de vervoerder zich in de rest van het land met rode Stadler Spurts onderscheidt, is Arriva hier aan de aanbestedingswens tegemoet gekomen. Behalve gewone zitplaatsen is er ook een werk- en stilteruimte. Onder de werktafels zitten stopcontacten voor de laptop. Wifi is gratis. Evenals de oplaadmogelijkheid voor elektrische fietsen. Doordeweeks gebruiken vooral forenzen en scholieren de lijn Zwolle–Emmen, waarop het tussen Zwolle en Hardenberg het drukst is. In het weekend en in vakanties nemen ook veel wandelaars en fietsers de trein. De instap is gelijkvloers en toegankelijk voor rolstoelen. Fietsen kunnen (betaald) worden vastgezet in een apart compartiment. Aan die ruimte grenst een groot toilet met spoelbak en babyplank. “We zijn heel blij dat die wens is gehonoreerd”, zegt Kees van Ramshorst, voorzitter van de werkgroep

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS

Station Zwolle. Een grote groep kinderen slentert druk pratend over perron 16. Een oase van rust tussen alle bouwwerkzaamheden op de andere perrons. Een stukje verderop staat de blauwe Spurt van Arriva te wachten. Een andere Vechtdaltrein staat leeg aan de andere kant van het perron. Het is zomers. Daarom maakt het niet uit dat er geen overdekte wachtruimte is op het Arriva-perron. Als het aan Rover ligt, brengt ProRail daar gauw verandering in. Langzaam maar zeker stroomt de Willem Jan baron van Dedem vol. Alle treinen van Arriva hebben door reizigers bedachte namen. Een idee van directeur Anne Hettinga persoonlijk, om de



Dalfsen.

Vechtdallijnen plus voorzitter van Rover West-Overijssel. “Een trein moet een toilet hebben.”

Van Ramshorst is nauw betrokken geweest bij de aanbesteding en de uiteindelijke dienstregeling. Twee weken geleden had hij nog overleg over de concept-dienstregeling van de lijn Almelo–Marienberg. “Met NS hadden we ook altijd een prettige samenwerking. Die hebben we met Arriva voortgezet.” Van Ramshorst is te spreken over de exploitatie. Dagelijks reist hij tussen Hardenberg en Ommen. “Er waren weinig aanloopp problemen. De punctualiteit is uitstekend. Met NS was er vaak een vertraging van 5 of 6 minuten. Maar omdat deze treinen sneller optrekken en harder rijden, komt dat niet meer voor. En het is fijn dat tussen Coevorden en Zwolle een kwartierdienst tijdens de spits is ingevoerd. Want de treinen zitten heel vol.” Op een gemiddelde werkdag reizen 10.000 mensen op en neer tussen Zwolle en Emmen.

### Kilo aardappels

Via het Vechtdal zoekt de Willem Jan baron van Dedem in een klein uur naar Emmen. Langs uitgestrekte weiden met grazende koeien, en bermen vol paarse kattenstaarten. Regelmatig controleert de steward op vervoerbewijzen. Twee dames die op weg zijn naar Ommen blijken een NS Meereiskaart te gebruiken. De steward ziet het door de vingers, maar maakt wel even duidelijk dat deze niet bij Arriva geldig is. “Als je bij Albert Heijn een waardebon voor een kilo aardappels krijgt, is die ook niet inwisselbaar bij C1000.”

De kinderen gaan niet, zoals verwacht, naar de

dierentuin in Emmen, maar stappen in Ommen uit. Aan de achterkant van het perron staan rode Syntus-bussen te wachten. Het terras is gevuld met een groep wandelaars.

Als de trein even later in Marienberg stopt, houdt ook de Vechtdallijn uit de andere richting stil. Op het andere perron staat een gele trein van Syntus richting Almelo te wachten. Kennelijk een vervangend treinstel, want de huisstijl van Syntus is Twents rood. Over ruim 35 minuten zal deze trein vertrekken. Eind dit jaar neemt Arriva ook deze lijn over. Dan wordt de dienstregeling verbeterd en sluiten de treinen in Marienberg beter aan richting Hardenberg. Nu is er slechts één maal per uur een goede overstapmogelijkheid. In december wordt dat twee keer. Vanaf 2016 rijden de treinen vanuit Almelo bovendien door naar Hardenberg. ProRail moet nog de nodige aanpassingen doen. Verbetering van die aansluiting was een uitdrukkelijke wens van de gemeente Hardenberg.

### Marktwerking werkt

Een beeldscherm in de trein geeft de verwachte aankomsttijd op elk station. Die tijd wordt ook omgeroepen. Op een ander scherm zijn de verbindingen met bussen en NS-treinen te zien. De lijn Zwolle–Emmen is grotendeels enkelspoor. Bij een aantal stations passeren de Vechtdal-treinen in tegengestelde richtingen elkaar. Soms moeten ze, zoals in Coevorden, even op elkaar wachten.

Arriva-directeur Hettinga steekt zijn tevredenheid over de punctualiteit op de lijn Zwolle–Emmen

niet onder stoelen of banken. “Ondanks een hogere frequentie en lange enkelsporige trajecten ligt de punctualiteit boven de 95 procent. Dat danken we aan betrouwbare treinen en een goede gemiddelde snelheid. Zoals alle aanbestede spoorlijnen in de regio zich bewijzen, is ook deze lijn een succes. Ook in de daluren vervoeren we meer mensen.”

Hettinga wil maar zeggen: marktwerking werkt. Aanbesteding leidt tot meer kwaliteit voor minder geld. “De resultaten van alle regionale vervoerders staan als een huis. De reiziger en de belastingbetaler hebben recht op goede verbindingen.” Over de in de concessie afgesproken reizigersgroei van 3 procent per jaar maakt hij zich dan ook geen zorgen. De extra inkomsten gaan weliswaar naar de concessieverlener, maar Arriva krijgt wel een bonus als het doel wordt gehaald.

### Lump sum

De provincie Overijssel en Drenthe betalen ongeveer 16 miljoen voor de lijn Zwolle–Emmen. De opbrengstverantwoordelijkheid ligt bij de opdrachtgever. Arriva krijgt een lump sum. Gedeputeerde Gerrit Jan Kok rekent voor: totaal 16 miljoen kosten, 12 miljoen opbrengsten dus 4 miljoen exploitatiesubsidie om de kosten te dekken. Overijssel betaalt 60 procent. Drenthe 40. “We hebben goede afspraken gemaakt over kwaliteit, frequentie en stiptheid. Mijn doel is een goed product en een exploitatiebijdrage richting nul. Het is de kunst het openbaar vervoer betaalbaar te houden bij een afnemend budget. Kwaliteit is de basis, daar sturen we op.”



Station Dalfsen



Station Ommen.



Station Emmen.

Kok verwacht samen met de Regio Twente veel van de exploitatie van de lijn Almelo–Mariënberg, die in 1998 nog op de nominatie stond te worden opgeheven. Zodra de railinfra is aangepast en de trein doorrijdt naar Hardenberg, betekent dat volgens hem een enorme verbetering. Verder gaan de frequentie en de snelheid omhoog, wat 20 minuten reistijd scheelt. En omdat op station Almelo het aankomstspoor wordt verlegd, is een snellere overstap mogelijk en is ook de loopafstand naar de uitgang korter.

Station Geerdijk, waar (te) weinig in- en uitstappers zijn, gaat dicht. Ook moet het Rijk volgens de provincie Overijssel werk maken van het knelpunt Herfte vlak voor Zwolle. Daar loopt het vaak vast. Kok: “Alleen met kwaliteit genereren we opbrengsten, de investeringen verdienen zich terug.” Daarom zal hij ook blij zijn als de lijn Zwolle–Enschede, die in december 2014 naar de provincie gaat, na de zomer groen licht krijgt om te worden geëlektrificeerd. Voor de lijn Zwolle–Kampen is dat volgens de gedeputeerde, die sinds twee jaar op dit gebied actief is, ook de beste optie.

### Efficiënt rijden

Na Hardenberg passeert de blauwe Stadler station Gramsbergen zonder er te stoppen. Dat geldt ook voor station Dalen. Om tijd te winnen en zo efficiënt mogelijk te rijden zitten beide stations niet in elke treindienst. Op de Overijsselse Vecht, die langs het spoor stroomt, kanoën toeristen. Richting Drenthe verandert het landschap. Graslanden maken plaats voor maïs. Bij Coevorden is langs het Stieltjeskanaal een aantal scheepswerven gevestigd. De trein is nu halfleeg: er stapt bijna niemand meer in. Aan de andere kant van het perron staat de Roelof Zegering Haddes (liberaal politicus uit Emmen, 1912-1991) te wachten. Na Coevorden vervolgt de trein zijn weg langs Nieuw Amsterdam, passeert de Verlengde Hoogeveense Vaart en stopt in Emmen Zuid. En stukje verderop, achter het immense stationsplein, ligt een grote nieuwbouwwijk. Reizigers die in winkelcentrum De Rietlanden boodschappen hebben gedaan, stappen in. Een paar gesluisde vrouwen halen nog net de trein.

De steward controleert de kaartjes nog een keer.

Net als op de Merwedelingelijn heeft Arriva een steward op alle Vechtdallijnen. Niet alleen voor de sociale veiligheid – alle treinen hebben camera's – maar ook om op termijn kaartjes te verkopen. De balie in de trein is daarop ingericht. Geen overbodige luxe die kaartverkoop, blijkt later op station Emmen. Veel asielzoekers – uitgeprocedeerde gezinnen verblijvend in het azc Emmen – hebben hulp nodig bij het gebruik van de NS-kaartautomaat op het perron. De steward, die een half uur tijd heeft voordat deze trein weer richting Zwolle gaat, is hulpvaardig. Desgevraagd toetst hij bestemming Amsterdam Centraal in, legt een jonge vrouw uit dat de dalurenkorting na vieren niet meer geldig is en helpt een ander een kaartje voor de volgende dag te kopen. “Ons systeem met verschillende vervoerders, OV-chipkaarten en in- en uitchecken leg je niet zomaar even uit in het Engels”, verzucht hij.

