

Frank van Setten blikt terug op 48 jaar ov

# ‘Als je pionierswerk mag verrichten, ben je een bevoorrecht mens’



Frank van Setten bij een Arriva-trein op het station in Zutphen. "Arriva heeft alle landsdelen waar ik gewerkt heb verenigd. Dat is toch een soort thuiskomen."

Frank van Setten (67) is naar eigen zeggen geboren in een bus. Hij was 48 jaar lang niet weg te denken uit de ov-wereld en nu hij met pensioen is, is het tijd om terug te blikken op zijn omvangrijke carrière. Hoewel hij tijdens het gesprek ook regelmatig vooruitkijkt.

AUTEUR GUUS PUYLAERT

Bij binnenkomst in het Arriva-kantoor naast het NS-station in Zutphen, wordt meteen duidelijk dat Van Setten in ov-terminen denkt en praat. Bij de koffieautomaat relateert hij de bestelcode van een

cappuccino aan een plaatselijke buslijn en hij vertelt enthousiast dat directieleden tijdens de lunchpauzes langs de tafel met machinisten en buschauffeurs lopen. "Het is van belang om je collega's

te spreken." Dat doet hij zelf ook nog steeds als machinist overigens, waarvoor hij in 1999 zijn diploma behaalde. Daarnaast houdt hij zich onder andere bezig met het OV Toekomstbeeld 2040.

“Die 50 jaar maak ik heus wel vol.”

Een gesprek met Van Setten is een reis door de moderne Nederlandse ov-geschiedenis. Hij begon zijn carrière in 1972 in Noord-Brabant, waarna hij uitwaarde naar Zeeland, de Achterhoek, Limburg en het noorden, om uiteindelijk terug te keren in Gelderland. Alleen in de Randstad was hij nooit te vinden. “Ik ben toch wel een beetje een provincie-man”, zegt hij met licht Brabantse tongval.

### Geboren in de bus

Dat Van Setten in het openbaar vervoer belandde, is nauwelijks toeval te noemen. Hij werd in 1953, ten tijde van de Watersnoodramp, naar eigen zeggen geboren in de bus. “Mijn moeder kon volgens de huisarts nog wel met de bus naar de stad, maar op de terugweg kondigde mijn geboorte zich al aan. Mijn broers zeggen altijd: ‘Dat had maar één reden: hij wilde zien welk nummer die bus had’.”

Opa werkte bij de spoorwegen, vader was directeur bij de Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten (BBA). “Ik groeide op in Breda, op de werkplaats tussen de monteurs en chauffeurs. Daarmee leer je alles aspecten van het ov kennen. Dat menselijke contact met de omgeving, van personeel tot reizigers en opdrachtgevers, heb ik altijd het mooiste van het vak gevonden en dat blijf ik ook altijd meenemen.”

Terwijl hij een cursus volgde aan het NWVI (Nederlands Vervoers Wetenschappelijk Instituut, de voorloper van de Verkeersacademie), begon hij in 1972 op 19-jarige leeftijd bij de BBA. “Ik heb daar geleerd om dienstregelingen en dienstroosters te maken, bussen te plannen en stationsdiensten te draaien en ik heb mijn busrijbewijs gehaald. Maar ik was nog te jong om bus te mogen rijden, dus ik werkte als medewerker vervoersonderzoek.”

### Boeiende tijd

In 1974 vertrok Van Setten naar Zeeland, waar hij bij Streekvervoer Walcheren ‘alles mocht doen’: “Van hoofd van de vervoersdienst tot buschauffeur in het drukke zomerseizoen”. Een goede leer-schouwer en in 1977 keerde hij terug bij de BBA, waar hij verantwoordelijk werd voor de roosters van de chauffeurs en de dienstregelingen. “Een enorm boeiende

tijd. In die tijd ging de overheid het ov subsidiëren en normeringen opstellen voor dienstregelingen en financiering. Zo werden vervoerders eigenlijk verlengstukken van de overheid. Alle streekvervoerders gingen samen onder de noemer VSN (Verenigd Streekvervoer Nederland). Busvervoer werd gestandaardiseerd. We werkten samen, maar hadden een eigen regionaal belang.” Een prima functionerend systeem, vindt hij, maar het was ook de tijd dat de auto opkwam. “We moesten vechten voor de rol van het ov. De autolobby was erg groot, het was moeilijk om voldoende budgetten voor ov vrij te krijgen. Terugkijkend ben ik erg blij dat ons dat altijd is gelukt. Rond 2000 keerde de marktwerking terug in het ov. Dat bedrijfsmatig denken had ik in de jaren 70 al geleerd. Dat verloor je nooit, dus dat kwam goed van pas.”

## ‘Veel mensen zeiden tegen me: ‘Syntus gaat nooit slagen, binnen een jaar is alles weer bij het oude’. Maar de regionalisering breidde juist uit. Ik durf te stellen dat geen land in Europa zo’n mooi regionaal netwerk heeft als Nederland’

In 1985 vertrok Van Setten naar de Gelderse Streekvervoer Maatschappij (GSM), die met een enorme uitdaging te kampen had. “De overheid had in een aantal regio’s in Nederland geconcludeerd dat bus en trein slecht naast elkaar rendeerden, waaronder in de Achterhoek. De bustijden sloten op vrijwel geen enkel station op de treintijden aan en de loopafstanden tussen de stations waren te groot. Daardoor was het geen aantrekkelijk product, het kon beter”.

### Visgraatmodel werd geboren

Er liepen studies waarbij de inzet was ‘of de trein eruit, of de bus eruit’ en Van Setten mocht het Gelderse belang van de bus verdedigen. “Maar ik had ervaring met dienstregelingen en dacht: ‘Je kunt dat ook beter aan laten sluiten op elkaar’. Ik ging samenwerken met de projectleider van NS, die dezelfde studie deed. We zeiden tegen onze opdrachtgevers: ‘Geef ons een half jaar en we komen met een visie hoe je ov in het landelijk gebied opnieuw op moet zetten.’”

En aldus geschiedde: “We besloten dat de spoorlijnen niet gesloten moesten worden. Daar ben ik tot de dag van vandaag blij mee. Bushaltes moesten verplaatst worden naar stations om aan te sluiten op, in plaats van parallel te rijden aan treinen. Als we aansluitingen verbeterden en frequenties ophoogden, dachten we dat reismogelijkheden groter en reistijden korter werden. Dat bleek te lukken: in 1991 werd het model in de Achterhoek in de praktijk uitgevoerd. Daar bleek dat samenwerking leidde tot een beter product en meer reizigers.” Veel ‘busmensen’ vonden aanvankelijk dat Van Setten zijn ziel aan de duivel verkocht, maar toen bleek dat reizigers-aantallen aantrokken en bus en trein wel samen konden renderen, werd het model op meer plaatsen – ook in het buitenland – overgenomen. “Iemand vroeg me eens hoe het nou eigenlijk werkte, en op dat moment aten we een visje. Ik liet de visgraat zien met al die graatjes als aantakkingen. Sindsdien heet dat het visgraatmodel. Die naam was dus eigenlijk puur toeval.”

### Geboorte van Syntus

Ondanks de successen in de Achterhoek en Groningen, wilde minister Jorritsma van Verkeer en Waterstaat de kosten op het regionale spoor verder drukken. Er werd nagedacht over deregulering en marktwerking, NS werd verzelfstandigd en opgesplitst en de subsidie op regionaal ov werd afgebouwd naar 0 gulden. Maar het idee om 18 verliesgevende regionale lijnen op te heffen, leidde tot veel protesten. Omdat er geen geld was besloot Jorritsma dat de provincies de treindiensten mochten aanbieden. Oost-Ned Rail reed de eerste door de regio Twente verleende concessie voor de exploitatie van de lijn Almelo – Mariën-



Treinen van Syntus richting Winterswijk en Oldenzaal op het station van Zutphen.

berg in 1998. “Daar startte mijn werk bij het spoor.”

Van Setten ging namens OostNed onderzeken op onderzoek uit hoe de exploitatiekosten naar beneden konden worden gebracht: “Ik ben in Duitsland en Zwitserland gaan kijken. Daar werd regionaal ov tegen lagere exploitatiekosten uitgevoerd, door bijvoorbeeld eenmansbediening en kleine lichte treinen. Wij hadden in Nederland toen nog overal zwaar materieel, gebouwd voor het Hoofdrailnet. Dan spreek je natuurlijk over hele andere bedragen als je het over brandstof en onderhoud hebt ten opzichte van de nieuwe generatie light-railtreinen.”

GSM en NS maakten een plan voor de Achterhoek om dit te verwezenlijken, parallel gebeurde hetzelfde in Friesland. “Daar kwam uit dat het een goede zaak was om de exploitatie van het regionale spoor en busbedrijf te combineren. In Friesland kwam daar NoordNed uit en in

de Achterhoek was dat Syntus (SYnergie tussen Trein en bus).”

Dat was in 1999. Vol verwachtingen begon Van Setten met het nieuwbakken multimodale vervoerbedrijf Syntus als directeur Productie. “Vanuit NS werden machinisten en conducteurs omgeschoold tot chauffeur en vanuit GSM andersom. In de wet staat dat iemand die leiding geeft aan een spoorbedrijf daar kennis van moet hebben. Alleen was dat toen nog nergens te leren. Daarom ben ik toen de opleiding tot machinist gaan volgen, wat door de toezichthouder als voldoende kennis beschouwd werd. Ik ben het ook uit gaan voeren en dat levert veel kennis en ervaring op. Dat in één bedrijf onderbrengen verbeterde de integratie enorm. We brachten het visgraatmodel hier volledig in de praktijk.”

### **‘We lieten zien dat het wél kon’**

Ht bedrijf nam de triendienst Doetin-

chem – Winterswijk en Winterswijk – Zutphen over van NS. In 2001 nam Syntus ook de triendienst naar Arnhem over, waardoor reizigers niet meer hoefden over te stappen in Doetinchem. Syntus reed halfuursdiensten en in de spits zelfs kwartiersdiensten op het regionale spoor, terwijl NS tot dan toe in basis uursdiensten reed met wat extra treinen in de spits. De aanpak van Syntus was een novum in die tijd, pionierswerk misschien wel, wat leidde tot veel meer reizigers.

“Het was echt een enorm omslagpunt, de hegemonie van NS op het spoor werd doorbroken. We overtuigden het ministerie en de provincies dat regionaal spoor kon werken. Veel mensen zeiden toen tegen me: ‘Syntus gaat nooit slagen, binnen een jaar is alles weer bij het oude’. Maar de regionalisering breidde juist uit. Ik durf te stellen dat geen land in Europa zo’n mooi regionaal netwerk heeft als Nederland. Inmiddels is het

succes zo groot, dat we op zoek moeten naar nieuwe mogelijkheden. Als je pionierswerk mag verrichten, ben je een bevoorrecht mens.”

## ‘Ik ontmoet vaak mensen die bang zijn voor verandering. Angst voor nieuwe dingen is een slechte raadgever. Ik vind verandering juist leuk, het hoort erbij’

De twee bedrijven Syntus en NoordNed waren volgens Van Setten van groot belang voor het huidige ov-stelsel. “Dit was echt een omslagpunt in het denken: bus en rail moeten het sámen doen. Dat zie je nu overal terug.” In 2010 werd Keolis volledig aandeelhouder van Syntus. De kleine vervoerder uit de Achterhoek kon het geweld van de concessie-systematiek niet aan. “We waren te klein om aanbestedingen te kunnen winnen; we hadden 20 treinen en 80 bussen in totaal en er was niet voldoende kapitaal voor grootschalige aanbestedingen. Het gedachtegoed van NoordNed en Syntus is door Keolis en Arriva gelukkig volledig overgenomen.”

### Veolia vervisgraten

Ondertussen was Van Setten al vertrokken, want van 2006 tot 2012 was hij directeur Rail bij Veolia dat de multimodale concessie Limburg had gewonnen. “Naast het busvervoer waren hierin de Maaslijn en de Heuvellandlijn opgenomen. Net als in de Achterhoek zag je hier veel bussen en treinen met een te lage bezetting rijden en diensten sloten niet goed op elkaar aan. In 2011 presenterden we als gezamenlijke regionale vervoerders een nieuw spoorplan, met het advies om van meer regionale lijnen één netwerk te maken van bus en trein. Daardoor heb je bijvoorbeeld één instaptarief voor de reiziger. We maakten knooppunten in het netwerk, zoals bij Sittard, zodat de reistijd verbeterde. Daar kan de reiziger bovendien overstappen van stoptrein op Intercity en andersom. Zo werd Limburg vervisgraat. De dienstregeling in Limburg is hét voorbeeld waaruit blijkt dat NS en Arriva in het belang van de reizigers prima samen kunnen werken.” Die draad moeten we volgens Van Setten oppakken.

Als het gaat over samenwerking met NS en Arriva, doemt het Limburgse aanbestedingsschandaal al snel op. NS won de concessie Limburg via dochter Abellio op onrechtmatige wijze. Veolia stapte naar de rechter. Uiteindelijk rijdt Arriva momenteel de concessie Limburg, terwijl Veolia is opgegaan in Transdev. Van Setten geeft toe dat dit niet de mooiste periode is geweest in de ov-branch. Toch heeft hij daar zelf nauwelijks een nare nasmaak aan overgehouden. “Natuurlijk, er zijn verkeerde dingen

gebeurd en mensen beschadigd, maar uiteindelijk is het maar een rimpeling. Ik denk dat er ook heel veel mensen van geleerd hebben.” Zelf is Van Setten niet beschadigd, verzekert hij. “Je moet zo’n rimpeling ook niet te veel uitvergrooten. Accepteren, doorgaan en het beter maken voor de reiziger, met gezond verstand. Ik ontmoet vaak mensen die bang zijn voor verandering. Angst voor nieuwe dingen is een slechte raadgever. Ik vind verandering juist leuk, het hoort erbij en geeft nieuwe kansen.”

## ‘De huidige dienstregeling in Limburg is hét voorbeeld waaruit blijkt dat, wanneer je vanuit de reiziger denkt, NS en Arriva goed kunnen samenwerken’

### Thuiskomen bij Arriva

Van Setten stapte zelf in 2012 al over naar Arriva, de laatste halte in zijn carrière. Hij werd adjunct directeur Trein en introduceerde er de Nachtvliender: een vroege vorm van flexvervoer, dat bij vele



vervoerders in vele varianten te vinden is. Het is ontstaan in Zutphen. “De stadsbus hier bediende alle wijken, maar had een - daar heb je hem weer - uursdienst, terwijl de treinen elk half uur aankomen. Aan de hand van OV-chipkaartdata analyseerden we dat, als je niet braaf de hele route rijdt maar mensen rechtstreeks naar hun bestemming brengt, de rijtijd korter wordt en er makkelijk een halfuursdienst kan komen. Dus één keer per half uur staat op het station een Nachtvlinder klaar.” Deze bus rijdt van halte naar halte en dus niet van deur tot deur. “95 procent van de reizigers wil 's avonds van het station naar huis. Dan kan je ze beter op één centrale locatie bundelen.” Dat de Nachtvlinder succesvol is, blijkt uit het feit dat de 8-persoonsbus uitbreidde naar een 20-persoonsbus. Inmiddels is de Nachtvlinder ook actief in Venlo, Bergen op Zoom en Roosendaal en past Arriva het concept landelijk toe. “En we werken met een dienstregeling op basis van vertrektijden, waardoor we wel in de reisplanners worden opgenomen.”

Bij Arriva bleef Van Setten tot het einde van zijn carrière. “In Arriva zijn veel regio's en culturen vertegenwoordigd. Ik vind het leuk om die culturen dicht bij elkaar te brengen, door op zoek te gaan naar overeenkomsten. Neem Limburg en Friesland: in beide provincies koesteren ze hun taal enorm. En alle ov-mensen zijn trots op hun werk en hechten daar aan. Bovendien heeft Arriva alle landsdelen waar ik heb gewerkt verenigd. Dat is toch een soort thuiskomen, de cirkel is rond.”

*Op [ovmagazine.nl](http://ovmagazine.nl) geeft Frank van Setten, in aanvulling op dit artikel, ook zijn [visie](#) op de toekomst van het openbaar vervoer.*



“Bij de opening van een nieuwe buslijn mocht ik als mascotte van het ov komen opdraven. Hier sta ik naast Jef Breynarts. Hij werkte in de werkplaats van de BBA in Breda”. De bus is een Guy van Verheul uit begin jaren 50. De foto is genomen in 1960, Frank van Setten was toen 7 jaar.

### Staat van dienst

- 1972 – 1974 Medewerker Vervoersonderzoek – BBA
- 1974 – 1977 Adjunct-inspecteur Vervoer – Streekvervoer Walcheren
- 1977 – 1985 Chef Exploitatie – BBA
- 1985 – 1993 Hoofd Vervoerdienst – GSM
- 1993 – 1999 Regiodirecteur Oost bij GVM/Oostnet
- 1999 – 2006 Directeur Productie – Syntus
- 2006 – 2012 Directeur Rail – Veolia
- 2012 – 2019 Adjunct directeur Trein – Arriva

Frank van Setten (67) is getrouwd, heeft 3 kinderen en 5 kleinkinderen en woont aan de spoorlijn in Vorden.



Frank van Setten als machinist.