

Het spoor van Dalen naar succes



Samenvatting

Dit idee gaat in essentie over de transformatie van aanbodgericht denken (systemen en producten) naar vraaggericht denken (diensten en klantwaarde). Dat klinkt misschien abstract; toch is het doel helder: sterk concurrerend OV met veel meer klanten tegen relatief lagere kosten. Dit wordt bereikt door het optimaliseren van het OV-netwerk in de klantwaarde-dimensie, en meer specifiek daarbinnen de tijd-dimensie. Of nog simpeler gezegd: doen wat Syntus in de Achterhoek heeft gedaan. Vaak wordt “het succesmodel van de Achterhoek” beschreven vanuit een technische invalshoek: schrappen van parallelle buslijnen, trein-bus-integratie, inzet van nieuw materieel e.d. Of vanuit het perspectief van visie en doorzettingsvermogen. Toch blijkt er nog iets anders achter het succes te zitten, iets wat onzichtbaar en daardoor lastig te bevatten is.

De beschrijving bestaat uit twee delen: een praktijkdeel met een verbeterplan voor Zwolle-Emmen / Almelo-Mariënberg, en een theoriedeel, dat meer strategisch-beleidsmatig is georiënteerd.

Het praktijkdeel beschrijft een pragmatisch, stapsgewijs en snel realiseerbaar verbeterplan voor de treindienst op Zwolle-Emmen en Almelo-Mariënberg. De essentie van het plan is om met zo bescheiden mogelijke infra-investeringen een zo groot mogelijke verbetering voor de reistijd van de klant te bereiken. Dit plan vormt tevens een reactie op twee onnodig dure plannen voor Zwolle-Emmen, en twee eerdere plannen van TET/NS en ProRail voor Almelo-Mariënberg. Een analyse van het verschil vormt vervolgens het vertrekpunt van het theoriedeel.

Het theoriedeel betreft een idee voor een andere denkwijze; een denkwijze waarbij de focus ligt op diensten en klantwaarde i.p.v. systemen, systeembeheer, processen en producten. Dit moet leiden tot een meer klant- en marktgerichte aanpak binnen de spoorsector. Qua modellering wordt er voortgebouwd op een binnen Railned uitgewerkte innovatie, het Lagenmodel Verkeer en Vervoer [3]. Het idee biedt een basis voor outputsturing en sluit aan op de visie in de Nota Mobiliteit over een geïntegreerde netwerkbenadering.

Literatuuroverzicht

- [1] De spiraal omgebogen... - Een nieuw concept voor het openbaar vervoer in de driehoek Almelo / Hardenberg / Ommen, NS Reizigers / [TET](#), september 1996.
- [2] Railvisie 2020 Zwolle-Meppen, Buck Consultants International / [Holland Railconsult](#) / NVP Planungsgesellschaft i.o.v. Stuurgroep Railvisie Zwolle-Meppen, Nijmegen, juni 2000.
- [3] Sprong naar betrouwbaar spoor - Visie 2020: ontwerpen vanuit betrouwbaarheid, A.A.M. Schaafsma, CVS-paper 02.26, november 2002.
- [4] Almelo-Mariënberg – verbetering van de treindienst, ProRail i.o.v. Regio Twente, 23-12-2003.
- [5] Advies blijvende bediening station Dalen v2.1, Ir. A. Jansons, [adviesburo RailEvent](#) i.o.v. Gedeputeerde Staten provincie Drenthe, 28.12.2004.
- [6] Niet de treinen maar de reizigers centraal - op weg naar dynamisch vervoermanagement, A.A.M. Schaafsma, CVS-paper 05.69, november 2005.
- [7] Rapport Hanzelijn ++, Kostenraming Projectdeel Spoorverdubbeling Zwolle-Emmen, Holland Railconsult i.o.v. Projectorganisatie Zuiderzeelijn, 2006.
- [8] Alternatieven verkennen en uitwerken - Structuurvisie Zuiderzeelijn, V&W, 12.4.2006.

Inleiding praktijkdeel : analyse treindienst Zwolle-Emmen / Almelo-Mariënberg

De eerste schetsen van het hier beschreven verbeterplan zijn ontstaan toen NS in 1995 de dienstregeling op Zwolle-Emmen en Almelo-Mariënberg wilde wijzigen vanwege de introductie van het nieuwe SM90-materieel. Deze verbetering bracht echter ook twee ernstige nadelen met zich mee. Ten eerste ontstond er in Zwolle een slechte aansluiting van de stoptrein uit Emmen, en ten tweede verdubbelde door een ongunstige omloop de benodigde materieel- en personeelsinzet op Almelo-Mariënberg, wat de exploitatie in 1 klap buitensporig onrendabel maakte. Aan NS is een voor de hand liggend dienstregelingalternatief voorgesteld waarmee voornoemde problemen opgelost werden. De daartoe benodigde infrastructurele investeringen – enkele eenvoudige versnellingsmaatregelen en een kruisingsspoor bij Emmen Bargeres – werden echter door NS om tactische redenen afgewezen: men was bezig met het verkrijgen van budget voor een verbeterplan van Zwolle-Almelo-Enschede, en wilde de overheden niet “overvragen”.

In de jaren daarna verdween het NS-routemanagement en de ambitie van NS voor het regionale spoorvervoer. Na een dreigende sluiting van Almelo-Mariënberg, waarbij de extreem onrendabele exploitatie de hoofdrol speelde, nam Regio Twente de verantwoordelijkheid over van het Rijk. De veel te dure dienstregeling op Almelo-Mariënberg - die overigens wel een vervoersgroei had opgeleverd van 10% - werd door TET/Oostnet vervangen door een dienstregeling die nog maar 1 overstapstroom faciliteerde: 's ochtends richting Almelo en 's middags / 's avonds terug. De andere overstappen verslechterden dramatisch en het vervoer stortte in: van 1100 reizigers per dag in het laatste NS-jaar tot minder dan 800 reizigers in het tweede Oostnet-jaar [4]. Vertragingen door defect materieel speelde daarin gaandeweg ook een steeds grotere rol. Met name het relatief meest renderende vervoer Twente-Drenthe v.v. werd praktisch weggevaagd. De keuzereiziger verdween; de spitscholier bleef over. In mindere mate speelt dit verschijnsel ook op Zwolle-Emmen: voor de kritische mobilist schiet de kwaliteit van dienstverlening doorgaans tekort.



NS-reclame voor de verbeterde dienstregeling met SM90-materieel (foto Rob Thijs)

Probleembeschrijving praktijkdeel: falende planvorming

Uit het voorgaande is gebleken dat het aansluitprobleem in Mariënberg een cruciale rol speelt in de zeer slechte kostendeckingsgraad en lage reizigersaantallen op Almelo-Mariënberg. Het is opmerkelijk dat de hoofdoorzaak, een betrekkelijk simpel infravraagstuk op Zwolle-Emmen, na 11 jaar nog steeds niet is signaleerd noch geagendeerd. Geen van de partijen, inclusief ProRail, lijkt de complexe integrale samenhang tussen dienstregeling en railinfrastructuur te overzien. Alle plannen beperken zich tot op heden tot de lijn zelf: frequentieverhoging, stationsverplaatsing en bus-trein-integratie. Echter, door de te geringe reizigersaantallen blijken de plannen financieel niet sluitend te krijgen.

Op Zwolle-Emmen zelf blijkt verbetering ook een moeizame weg. In 2000 verscheen er een plan dat een integrale spoorverdubbeling ambieerde en een volstrekt irreële dienstregeling voorstelde [2]. Naar de werkelijke klantknelpunten en -wensen was niet gekeken. Of Den Haag even de portemonnee wilde trekken. In 2004 kondigde NS een “verbeterde” dienstregeling aan, die in veel opzichten juist een verslechtering betekende. De achterliggende overweging van NS was de buitendienststelling van het snelle SM90-materieel. De voorgenomen sluiting van station Dalen werd uiteindelijk geschrapt. In april 2006 herhaalde het Ministerie van V&W in de Structuurvisie Zuiderzeelijn [7] de fout uit 2000 met een vrijwel identiek plan, “completeren verdubbeling spoorlijn”; kosten 365 miljoen EU [8].

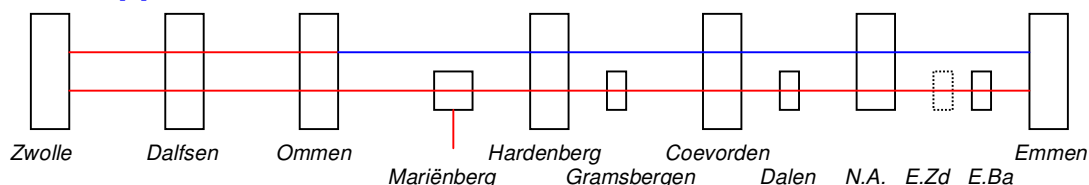
De algemene conclusie uit bovenstaande is dat de planvorming onvoldoende aansluit bij de werkelijke klantknelpunten en -wensen, terwijl dat voor een optimaal renderende investering een absolute noodzaak is. Een meer op de realiteit aansluitend verbeterplan is dringend gewenst.

Uitgangspunten ideeën praktijkdeel

Allereerst is het noodzakelijk om een beeld te hebben van de knelpunten en wensen rond de treindienstregeling Zwolle-Emmen en Almelo-Mariënborg. Dit is als volgt:

- A) Matige tot onacceptabel slechte treinaansluitingen in Zwolle en Mariënborg
- B) Algemene marktwens voor betrouwbare aansluitingen, incl. wachten bij vertraging
- C) Stoptrein te traag voor attractieve doorgaande reis Zwolle – Emmen en verder
- D) Stoptrein te traag voor attractieve doorgaande reis Almelo – Hardenberg en verder
- E) Algemene marktwens voor halfuursdienst als minimum
- F) Algemene marktwens voor goed aansluitende busdiensten t.b.v. natransport

Wens A is snel en eenvoudig te realiseren als de vervoerder weer snel optrekkend materieel (SM90, lightrain e.d.) inzet en ProRail een kruisingsmogelijkheid bij de bestaande halte Emmen Bargeres of de toekomstige station Emmen Zuid bouwt. Het resulterende dienstregelingpatroon (zie hieronder) biedt, naast gunstige treinaansluitingen in Zwolle, Almelo en Mariënborg, ook goede aansluitmogelijkheden van trein op bus in Dalfsen, Mariënborg, Coevorden en Emmen (wens E). Vanwege wens F is het ook noodzakelijk om over het gehele traject relatief eenvoudige versnellingsmaatregelen uit te voeren. Concrete mogelijkheden hiervoor zijn reeds beschreven en onderzocht in [5].

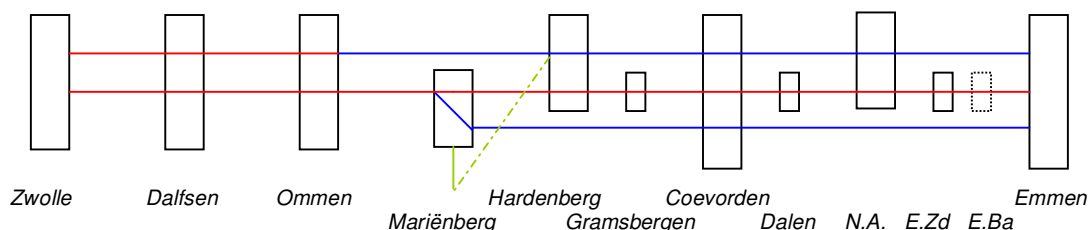


Voornoemde ideeën zijn snel en doelmatig te realiseren en leveren een belangrijke verbetering van de kwaliteit voor de klant op. Daarmee leveren ze de dringend noodzakelijke stap richting reizigersgroei.

De ideeën zijn daarentegen niet nieuw of innovatief. Om minimaal 20% groei te halen is meer nodig. Met name voor Emmen, met afstand de grootste plaats langs de lijn en daarmee het grootste marktpotentieel, moeten daarvoor de knelpunten B en C aangepakt worden.

Praktijkidee 1: splits/combineer-variant Mariënborg

De huidige stoptrein wordt gereden met twee treinstellen en wordt in Mariënborg gesplitst. Eén deel gaat door als sneltrein naar Emmen en stopt onderweg alleen nog te Coevorden. Hiermee krijgt Emmen zonder de noodzaak van grootschalige spoorverdubbeling toch 2 sneltreinen per uur. Omdat er in Mariënborg een directe aansluiting is op de trein naar Almelo, profiteert ook de verbinding Twente-Emmen van deze extra sneltrein. Hiermee worden de knelpunten B en C zeer kosteneffectief opgelost en verbetert de kwaliteit voor Emmen en de daar aansluitende busverbindingen aanzienlijk. Verder ontstaat hiermee de mogelijkheid om station Emmen Bargeres open te houden, en te zijner tijd zelfs extra stoptreinhaltjes te openen (Bergentheim, Coevorden Noord, Emmen Van Schaikweg)



Aanvullend idee 1a:

Van Coevorden tot Dalen is enkele kilometers dubbelspoor nodig om de 2^e sneltrein te kunnen laten kruisen met de reeds bestaande sneltrein. Dit dubbelspoor kan ook benut worden om de goederentreinen van/naar de Benthheimer Eisenbahn niet meer in het centrum van Coevorden te laten keren. Dit scheelt enorm in de soms zeer lange sluitingstijd in de overweg bij het station; bovendien maakt het naar de toekomst toe langere goederentreinen mogelijk. Met het vervallen van de goederenspooren bij het station komt er ruimte vrij die gebruikt kan worden voor woningen en bedrijven. Deze ontwikkeling kan de stationsomgeving in Coevorden een nieuwe impuls geven.

Aanvullend idee 1b:

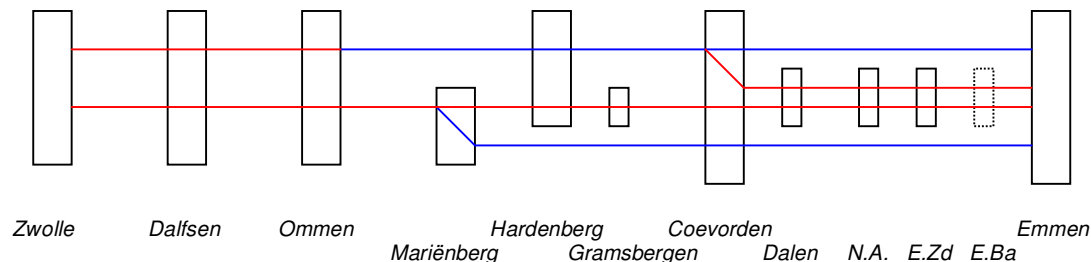
De splitsing van snel- en stoptrein in Mariënberg zou ook rijdend gedaan kunnen worden. Hiermee ontstaat ruimte om de halte Bergentheim te heropenen. Om de veiligheid direct na het rijdend splitsen te kunnen garanderen is een innovatief beveiligingsconcept (ERTMS) en locale verwijdering van overwegen noodzakelijk. In de tegenrichting kan de ruimte gevonden worden met een inhaalspoor en Dynamisch VerkeersManagement (situatieafhankelijke inhaling / volgordewissel sneltrein/stoptrein).

Praktijkidee 2: sneltreindienst Almelo-Hardenberg met “vliegende kruising” in Daarlerveen

In ProRail-studie [4] is een halfuursdienst Almelo-Mariënberg uitgewerkt. Vanuit klant-, netwerk- en rentabiliteitsperspectief lijkt het veel aantrekkelijker om deze 2^e trein als sneltrein Almelo-Hardenberg te laten rijden, en onderweg alleen in de Vriezenveen en Vroomshoop te laten stoppen. E.e.a. is in groen aangegeven op de vorige bladzijde. In Hardenberg ontstaat er een snelle aansluiting op de sneltrein richting Emmen. De “vliegende kruising” bij station Daarlerveen kan met een standaard kruisingsspoor en toch minimale vertraging gerealiseerd worden door gebruik te maken van een snelheidsadviessystem. Dit systeem is binnen ProRail reeds in ontwikkeling voor goederentreinen, maar blijkt ook voor deze toepassing zeer geschikt. Dit idee is ook toepasbaar voor de “vliegende kruising” bij Laren/Almen (traject Zutphen-Hengelo, Syntus).

Praktijkidee 3: splits/combineer-variant Coevorden

Idem als 1, maar dan met splitsen/combineren sneltrein t.b.v. 2x p/u stopdienst Coevorden-Emmen. M.u.v. de kleine haltes Mariënberg en Gramsbergen hebben alle haltes hiermee een halfuursdienst (wens D). Dit vereist partiële spoorverdubbeling tussen Nieuw Amsterdam en Emmen.



Praktijkidee 4: uitgesteld remmen met “witknipperend geel sein”

In het huidige seinstelsel dient een machinist verplicht af te remmen zodra hij het gele sein passeert. De plaats van dit gele sein is gebaseerd op de remweg van de slechtst remmende trein. In de praktijk leidt dit ertoe dat moderne, veel beter beremde passagierstreinen en vooral het nieuwe “LightTrain”-materieel nodeloos veel tijd verliest. Dit probleem speelt in principe op het hele spoorwegnet, maar is bij enkelsporige lijnen relatief gezien het meest ernstig. Het concrete idee is om de voorseinen te voorzien van het NS54-sein “cabinesignalering” dat ontwikkeld is voor ERTMS Mixed Signaling Amsterdam-Utrecht. Een trein voorzien van cabinesignalering met remcurvebewaking krijgt met de langzaam knipperende witte verticale balk toestemming om de remming uit te stellen en gebruik te maken van cabinesignalering. Dit kan zowel ATB-NG- als ERTMS-cabinesignalering zijn. Dit idee is in principe bruikbaar op het gehele spoorwegnet, maar is vooral op enkelsporige regiolijnen interessant.

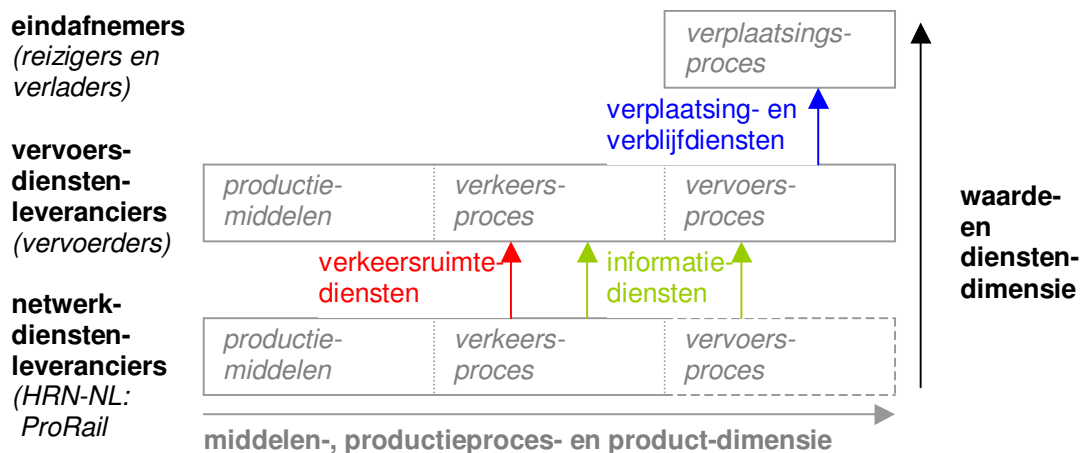
Praktijkidee 5: integraal-economisch optimale lengte kruisingsspoor

Op dit moment wordt op enkelsporige trajecten de lengte van het dubbelspoor op de kruisingsstations bepaald door de langste trein of de historisch gegroeide situatie. Vanuit punctualiteitsperspectief presteert integraal dubbelspoor altijd beter, maar voor regionale lijnen is dat financieel niet realistisch. Opmerkelijk is dat de meeste seconden tijdswinst te boeken zijn op de delen waar afgeremd en opgetrokken wordt, dus direct rondom de kruisingsstations. Een meer pragmatische tussenvariant, waarbij in Dalfsen-oostzijde, Ommen, Mariënberg-Zuidzijde, Coevorden-Zuidzijde en Emmen-Zuidzijde de kruisingssporen enkele honderden meters verlengd worden, zou de punctualiteit al enorm kunnen verbeteren, terwijl de kosten relatief gering zijn. Hier zou wel eens sprake kunnen zijn van het spreekwoordelijke “20/80”-effect. Het zou interessant zijn om te onderzoeken wat economisch gezien de optimale lengte van kruisingssporen is, ook gelet op de kosten van gemiste aansluitingen en baanslijtage. Wat dit laatste punt betreft: op dit moment wordt de marge gerealiseerd met sneller rijden. Het is denkbaar dat met iets langere kruisingssporen een betere economische balans bereikt wordt. Deze innovatie zou van waarde kunnen zijn voor alle enkelsporige spoorlijnen.

Probleembeschrijving theoriedeel

Het denken omtrent het spoor blijkt wereldwijd sterk technisch van aard. De spoorsector blijkt sterk gefocust te zijn op productiemiddelen-ambities (spoorverdubbeling, BB21, 25KV, lightrail, passeerspoor, Benutten&Bouwen), verkeersambities (meer treinen over hetzelfde spoor, Dynamisch VerkeersManagement, treinpunctualiteit, treinfrequentie) of productambities (tweetreinensysteem, dretreinensysteem, metroconcept, Sprinterconcept). Dit kan samengevat worden tot het meer algemene productietechnische systeemambitie.

Tegelijkertijd blijkt er nauwelijks besef over de werkelijke kwaliteit van dienstverlening zoals de (potentiële) klant die persoonlijk ervaart en waardeert, de tekortkomingen en knelpunten daarin, de oorzaken van die knelpunten, en de mogelijkheden om die knelpunten op een doelmatige wijze op te lossen. De sector wordt ook steeds afhankelijker van overheidssubsidie. In de jaren '80 ontstond het idee om deze problemen op te lossen met marktwerving. Tot nu toe heeft dit de klant meer verslechtingen dan verbeteringen gebracht. Dit is het meest urgente strategische knelpunt voor de spoorsector. In onderstaand model is de oriëntatie van de sector te herkennen als "horizontaal denken", terwijl het "gewenste denken", een denken in termen van diensten in een waardeketen met klantwaarden en collectieve waarden, is gevisualiseerd in de verticale dimensie.



Voor ProRail betekent dit model een strategische verandering: van systeembeheer en spoorontwikkeling naar klantgeoriënteerde dienstenontwikkeling en dienstverlening. De dienstenportfolio, de output van ProRail, betreft (1) in tijd en plaats geplande verkeersruimtediensten (*juridisch: "in tijd en plaats gespecificeerd recht van overpad"; spoortechnisch: "treinpaden"*), (2) capacitair geplande verkeersruimtediensten (*transfercapaciteit perrons t.b.v. vervoerders, en kruisingscapaciteit t.b.v. wegbeheerders*), (3) verkeersproces-georiënteerde informatiediensten en (4) vervoersproces-georiënteerde informatiediensten. Deze manier van denken kan beschouwd worden als een strategische innovatie die zowel outputsturing als een integrale netwerkbenadering conform Nota Mobiliteit mogelijk maakt.

Theorie idee 1: functionele eisen aan operationeel geplande verkeersruimtediensten

Aan de verkeersruimtediensten voor regionale lijnen dienen de volgende eisen gesteld te worden:

- maatschappelijk-economische snelheid (*lijnsgewijs én netwerk-integraal beschouwd*)
- maatschappelijk-economische flexibiliteit (*lijnsgewijs én netwerk-integraal beschouwd*)
- maatschappelijk-economische financierbaarheid (*lijnsgewijs én netwerk-integraal beschouwd*)

Theorie idee 2: ProRail Dienstontwikkeling als netwerkarchitect van de tijd-plaats-ruimte

Zowel in de bouwkunde als in de IT is het architectuurbegrip bekend. Een architect houdt zich bezig met de hoofdlijnen van een ontwerp in meerdere dimensies: visueel, functioneel, technisch en financieel. ProRail afdeling Dienstontwikkeling zou de rol op zich kunnen nemen van architect in de tijd-plaats-ruimte. Voor het hoofdrailnet beperkt zich dit tot het tijdig plannen, politiek voorstellen en operationeel tijdig kunnen leveren van voldoende flexibele verkeersruimte, en bepaalt de vervoerder, m.u.v. opgelegde tijd/plaats-interfaces naar regionale netwerken, de exacte dienstregeling. Voor de regionale spoorlijnen is een dergelijke aanpak niet doelmatig, omdat zo'n aanpak een niet te financieren integraal dubbelsporige railinfrastructuur vereist. Om die reden ontwikkelt ProRail Dienstontwikkeling op basis van de onder Theorie Idee 1 geformuleerde criteria integraal-samenhangende dienstpakketten waaruit politiek gekozen kan worden.

Analyse gestelde criteria en vooruitblik financiële onderbouwing

Zoals gesteld in de samenvatting gaat dit idee in essentie over de transformatie van aanbodgericht denken (systemen en producten) naar vraaggericht denken (diensten en klantwaarde). Alhoewel aannemelijk is dat dit groei oplevert, is zoiets abstracts nooit op voorhand te kwantificeren. Om die reden richt de analyse zich op het praktijkdeel: een forse verbetering van kwaliteit en attractiviteit op het regionale netwerk Zwolle-Emmen / Almelo-Mariënberg. Hierbij is gekozen voor kwaliteit in het tijdsdomein, want dat is waar ProRail als leverancier van de paden bij uitstek invloed op heeft.

Er zijn de laatste jaren twee regionale lijnen geweest waar de kwaliteit in het tijdsdomein fors verbeterd is, en dat zijn Zwolle-Enschede en Zutphen-Winterswijk. Op beide lijnen is een vervoersgroei van rond de 65% bereikt. De dienstregelingsverbeteringen die met het voorgestelde pakket op Zwolle-Emmen/Almelo-Mariënberg geïntroduceerd worden, laten zich goed vergelijken met wat er voor de reizigers op Zwolle-Enschede en Zutphen-Winterswijk is gerealiseerd. Voor Almelo-Mariënberg geldt bovendien dat al eerder is aangetoond dat met een goede aansluiting in Mariënberg richting Emmen en Ommen-Dalfsen, het aantal reizigers met 10% toeneemt. In combinatie met een directe aansluiting richting Emmen moet dat aantal zeker op 20% kunnen uitkomen, en met de introductie van een sneltrein Almelo-Hardenberg met aansluiting richting Coevorden en Emmen is een groei van 30-50% realistisch. Daarbij moet aangetekend worden dat het op Almelo-Mariënberg absoluut gezien om kleine aantallen gaat, waardoor een verdubbeling zowiezo al snel gerealiseerd wordt. Een nauwkeuriger inschatting is alleen mogelijk met een gedetailleerde vervoerswaarde-analyse; dit zal uitgevoerd moeten worden in de uitwerkingsfase.

Een lastig punt in de inschatting is het groei-effect van een fors verbeterde punctualiteit en aansluitbetrouwbaarheid. Hierover is weinig bekend. Feit is wel dat een “dissatiesfier” als een gemiste aansluiting en vervolgens een uur moeten wachten, een zeer grote invloed heeft op de beleving en op het imago van het OV tijdens de spreekwoordelijke “verjaardagsgesprekken”. Het aantoonbaar fors verbeteren van dit aspect, het aanbieden van gegarandeerd vervangend taxivervoer als het toch mis gaat en deze dienstgarantie ook actief marketen, zou wel eens een onverwacht groot effect kunnen hebben. Daarom is het des te interessanter om hier een concrete praktijkproef mee te houden.

Voor wat betreft de twee ideeën in het theorieeldeel is het duidelijk dat de voorgestelde “dienstenbenadering” op dit moment niet aansluit op de Spoorwegwet en de Beheerconcessie. Daar staat tegenover dat de ideeën wel in lijn liggen met de beleidsdoelen omtrent outputsturing en een geïntegreerde netwerkbenadering. Wellicht biedt de evaluatie van de Spoorweg- en Concessiewet de ruimte om strategische innovaties mee te nemen. Het succes van een praktijkproef, waarin ProRail expliciet op een forse waardevergroting van haar dienstenoutput focust, kan daarbij behulpzaam zijn.

Aan de overige eisen en wensen wordt voldaan. Aan slechts één criterium zal absoluut niet voldaan worden, en dat zijn lagere kosten. De kost gaat immers voor de baat, en voor het binnenhalen van fors meer klanten zijn investeringen noodzakelijk. Om die reden is het beter om de EU 365 miljoen van de integrale spoorverdubbeling Zwolle-Emmen als referentie te nemen. Met het vervallen van de noodzaak voor spoorverbreding tussen Zwolle en Coevorden wordt minimaal EU 220 miljoen bespaard, zonder dat dit wezenlijk ten koste gaat van marktwensen. Vanuit die optiek geredeneerd is er wel degelijk een forse kostenbesparing bereikt.

Voor wat betreft de financiering nog het volgende. Het moge duidelijk zijn dat de Provincie Drenthe, Regio Twente en de gemeentes Hardenberg, Coevorden en Emmen in hoge mate belang hebben bij de realisatie van dit plan. Om die reden is het aannemelijk dat zij bereid zijn om zowel een financiële als een praktische bijdrage te leveren aan de uitwerkingsfase. Voor wat betreft de realisatiefase is de kans aanwezig dat er vanuit V&W middelen beschikbaar komen vanwege de decentralisatie. Daarnaast is Zwolle-Emmen onderdeel van de Zuiderzeelijn-discussie. Mocht de lijn zelf definitief niet doorgaan, dan is de kans aanwezig dat een deel van de middelen beschikbaar komt voor Zwolle-Emmen, zeker als er inmiddels forse besparingen op de eerdere ramingen zijn gerealiseerd.

Last-but-not-least is het wellicht een idee om bovenop het pakket van Herstelplan Spoor, zogenaamde “Pluspakketten” te definiëren. Dit zijn duidelijk herkenbare kwaliteitsimpulsen die met relatief weinig extra middelen meegenomen kunnen worden. Parlementair lijkt hier veel draagvlak voor te zijn.