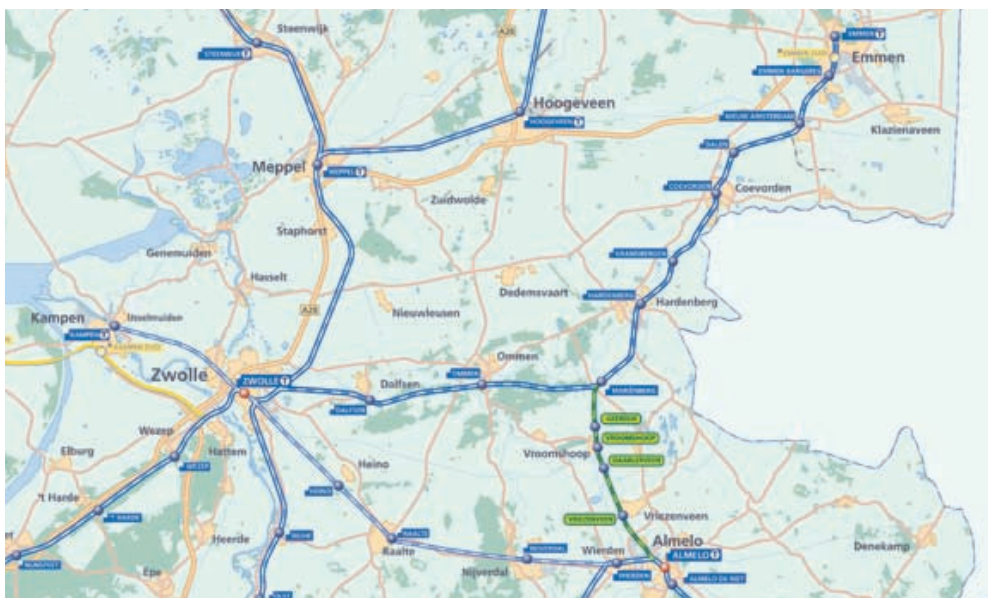


Zwolle–Emmen–Almelo kan aantrekkelijker

De treinverbindingen tussen Zwolle, Emmen en Almelo kunnen beter: hogere snelheden en betere aansluitingen. Als je uitgaat van de marktpraak in plaats van de infrastructuur kan dat zelfs zonder dure spoorverdubbeling, stelt ingenieur Arco Sierts. Zijn idee is genomineerd voor de tweede ProRail Prijs-Vraag: hoe krijgen we op regionale lijnen meer reizigers en lagere kosten? De uitslag is op 15 mei.

AUTEUR MARC MAARTENS



Het plan van Sierts heet 'Het spoor van Dalen naar succes'. Dalen is een halte op de lijn Zwolle–Emmen, een regionale spoorlijn van 75 kilometer. NS rijdt er één sneltrein en één stoptrein per uur. De sneltrein doet er 55 minuten over, de stoptrein 7 minuten langer voor vier stops meer. Zwolle–Emmen is met 4400 reizigers per dag en een kostendekking van 41 procent (inclusief infrastructuur) een van de best presterende regionale lijnen. In Mariërborg takt de regionale lijn uit Almelo aan. Daar rijdt Connexxion nu één keer per uur een stoptrein en vanaf mei twee keer per uur. Die doet 23 minuten over de afstand van 19 kilometer. Almelo–Mariërborg is met 700 reizigers per dag en een kostendekking van 8 procent de minst rendabele spoorlijn van Nederland. Juist de combinatie van de zwakste en een kansrijke lijn spreekt Arco Sierts aan: "Als het hier lukt om een regionaal netwerk maatschappelijk winstgevend te maken, dan lukt het overal." Hij heeft zich destijds ingezet voor het behoud van Almelo–Mariërborg, ergert zich aan ondoordachte plannen voor dure railinfrastructuur en pleit voor een omslag in het denken van aanbod (systemen en processen) naar vraag (diensten en klantwaarde). Sierts heeft anderhalve maand vrijgenomen bij werkgever Alstom om zijn genomineerde plan uit te werken. Dat doet hij samen met DHV en Connexxion.

Spoorverdubbeling

In 1995 versnelde NS de dienstregeling op Zwolle–Emmen met de SM'90 (Railhopper). Omdat NS alleen deze snellere stoptreinen inzette en niet de grotendeels enkelsporige lijn aanpaste, verslechterden de aansluitingen in Zwolle en Mariërborg. De punctualiteit daalde, aansluitend vervoer verdween, loketten gingen dicht en wachtruimtes verloederden. De keuzereiziger haakte af, de scholier bleef over. In 2000 verscheen een regionaal plan voor een dure spoorverdubbeling op Zwolle–Emmen. In 2004 verslechterde de dienstregeling weer omdat de Railhopper buiten dienst ging. De proefserie van negen treinstellen werd ingehaald door de opmars van de dubbeldekker en staat nu bij de sloper. In 2006 kwam ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat met een plan voor een spoorverdubbeling. Kosten: 365 miljoen euro. "Al die dure plannen sluiten onvoldoende aan bij de wensen van de keuzereiziger", zegt Sierts. "Die wil vooral snellere verbindingen, betere aansluitingen en minimaal elk half uur een trein."

Trein splitsen

De zeggenschap over Zwolle–Emmen gaat waarschijnlijk van het rijk naar de provincies Drenthe en Overijssel. De provincies kunnen bij de concessie vanaf eind 2009 vlotter materieel eisen van de nieuwe vervoerder, meent Sierts. Als ProRail een kruisings-

spoor aanlegt bij Emmen Bargeres of het toekomstige station Emmen Delftland, dan wordt de treinreis al sneller en verbeteren de aansluitingen in Zwolle en Mariërborg.

De stoptrein uit Zwolle verder versnellen kan door hem te splitsen in Mariërborg. Eén treinstel gaat dan door naar Emmen als stoptrein en één als sneltrein. Tussen Coevorden en Dalen is dan enkele kilometers dubbelspoor nodig. Later kunnen er ook allerlei nieuwe technieken worden toegepast, zoals cabinesignalering (lichte treinen later laten remmen) en dynamisch verkeersmanagement met snelheidsadviezen voor de machinist (treinen laten inhalen op de plek waar dat het beste uitkomt).

Voor Zwolle–Emmen rekent Sierts op een reizigersgroei van 20 tot 30 procent. Het aantal reizigers op Almelo–Mariërborg kan zelfs vervijfvoudigen. Sierts stelt namelijk voor dat Connexxion de tweede stoptrein vervangt door een sneltrein en die door laat rijden naar het grotere Hardenberg. "Met zo'n doorgaande sneltrein van Twente naar Drenthe krijgen de provinciale wegen serieuze concurrentie."

Politici van gemeenten en provincies hebben het plan van Sierts enthousiast onthaald. De kans is dan ook groot dat reizigers er over een paar jaar van profiteren, zelfs als hij de ProRail PrijsVraag over twee maanden niet zou winnen.