

Van Zwolle naar Kampen

Zijn taak was 't de trein heen en weer te doen rollen,
van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle,
de ene dag uit en de and're dag in.

Zodra hij de wielen hun lied hoorde stampen,
van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle,
had hij het pas eindelijk
echt wat je noemt naar zijn zin.

Het reizend publiek profiteerde tenvolle
van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle,
en van de ervaringen die hij bezat.

Door zomerse regen en winterse dampen,
van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle,
geleide hij veilig zijn trein langs het ijzeren pad.

Er groeiden geen bloemen, er bloeiden geen bollen
van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle,
Geen merel of vink zong voor hem één refrein.
Soms kreeg ie behoefte een fee aan te klampen,
van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle,
Helaas zat er nooit eens een levende fee in zijn trein.

De een krijgt citroenen, de ander slechts knollen
van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle,
Stilaan werd hij oud en het hart woog hem zwaar.
En na een bestaan zonder schokken of rampen,
van Zwolle naar Kampen, van Kampen naar Zwolle,
kwam heel zacht het einde en een engeltje zei:
"kom dan maar".

Jules de Corte



Meer informatie

Wilt u meer weten over de
vorderingen rondom de Regiotram?

Kijk dan op onze website:

www.regiotram.overijssel.nl

Voor vragen of opmerkingen
kunt u contact zoeken met de
provincie Overijssel.

E-mail: regiotram@overijssel.nl

Telefoon: 038 499 80 90

Postadres

Provincie Overijssel, Eenheid RWB
t.a.v. mevr. N. Stremmelaar
Postbus 10078, 8000 GB Zwolle

Colofon

Uitgave

provincie Overijssel, gemeente Zwolle,
gemeente Kampen, ProRail

Tekst Tekstbureau Kroes

Foto's Tekstbureau Kroes/Arcadis,
HTM Consultancy

Vormgeving provincie Overijssel

Opmaak Nu reclame

*De Regiotram is een project binnen
de programmalijn Bereikbaarheid en
Mobiliteit van het samenwerkingsver-
band Zwolle Kampen Netwerkstad.
Het beeldmateriaal van de trams in
deze nieuwsbrief dient als voorbeeld
voor mogelijke toepassingen van tram-
materieel tussen Zwolle en Kampen.
Hieraan kunnen geen rechten worden
ontleend.*



Zwolle



ProRail

Digitale nieuwsbrief

*Wilt u deze nieuwsbrief digitaal
ontvangen? Dat kan! Ga naar
www.regiotram.overijssel.nl om
u aan te melden.*



1 februari 2011

Nieuwsbrief Regiotram Zwolle-Kampen

Inhoud nieuwsbrief

- *Kansen voor de Regiotram*
- *Op zoek naar de geschiedenis van het Kamperlijntje*
- *De Regiotram: comfortabel, frequent en duurzaam*
- *Burgemeester Meijer: De Regiotram symboliseert de relatie tussen Zwolle en Kampen*

Onderzoeken naar geluid en veiligheid afgerond

Eind 2013 vervangt de Regiotram de huidige dieseltrein van Zwolle naar Kampen. De Regiotram is iets groter en sneller dan een gewone stadstram en er komen gelijkvloerse tramhaltes, zonder slagbomen. Maar is dat allemaal wel veilig? En levert dit niet meer geluidsoverlast op? De onderzoeken die ProRail hiernaar heeft laten uitvoeren laten zien dat hier geen problemen te verwachten zijn.

In het najaar van 2010 heeft het bedrijf DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. het zogenaamde akoestisch onderzoek uitgevoerd. Ze hebben gekeken wat de geluidseffecten zijn van het inzetten van lightrailmaterieel in plaats van een dieseltrein, het

uitbreiden van het aantal haltes en het realiseren van een spoorverdubbeling bij een gedeelte van de nieuwe haltes.

Conclusies

Een opvallende conclusie uit het onderzoek is dat de geluidsbelasting omlaag gaat bij het inzetten van een tram. De hoogst optredende geluidsbelasting is 56 decibel. Dat is een afname van 3 decibel ten opzichte van de huidige situatie. Een andere belangrijke conclusie is dat er volgens de Wet geluidshinder geen 'wijziging van een spoorweg' optreedt bij het vertrammen van het traject Zwolle-Kampen. Dit betekent dat er geen extra geluidswerende maatregelen genomen hoeven worden.

Lees verder op pagina 2



Animatie Regiotram Zwolle-Kampen

Kansen voor de Regiotram

“Hoeveel inwoners van de wijk Stadshagen zijn er wel niet die in Amersfoort werken en regelmatig in de file staan? Die hebben straks de mogelijkheid om voor de deur in de tram te stappen en binnen een paar minuten op Zwolle Centraal te staan. Daarna is het nog maar een half uurtje met de trein naar Amersfoort.

De komst van de Regiotram is wat mij betreft een enorme kans om meer mensen te verleiden het openbaar vervoer te nemen. Dat betekent: ruimte op de weg, energiebesparing en het is goed voor het milieu. Zo zie ik nog wel een paar kansen.

We zouden de tramlijn in de toekomst kunnen doortrekken naar de Isala-klinieken. Of zelfs naar het gebouw van de ABN-AMRO. De Zwolse binnenstad is niet gebouwd op grote stromen

verkeer en dit zou een enorme verbetering voor het verkeer zijn. Ik zie het ook als een kans dat we deze tramverbinding met beperkte middelen kunnen maken. De rails liggen er immers al. Zo'n investering verdient zich snel terug.

Ook voor het station Zwolle Centraal is dit een kans. Zwolle is een 'OV-stad' bij uitstek, maar het functioneren van het station kan beter. Dit soort ontwikkelingen geven energie om dit te verbeteren. Daarmee zetten we Zwolle verder op de kaart.

Het is een enorme uitdaging om het hele project in 2013 op te leveren, maar met elkaar maken we hier een succes van!”

Job Klaasen, Gedeputeerde Mobiliteit, Financiën en Bestuur



Job Klaasen

Vervolg pagina 1

Onderzoeken naar geluid en veiligheid zijn positief

Ook naar de veiligheid van het nieuwe materieel en de haltes heeft ProRail uitgebreid onderzoek laten doen. Omdat de lijn op een andere manier gebruikt gaat worden, vereist het ministerie van Infrastructuur & Milieu een onderbouwing waarmee de veiligheid wordt aangetoond van de tram. Jeroen Rimmelzwaan, projectmanager bij ProRail vertelt dat de afgelopen periode veel aandacht is uitgegaan naar een veiligheidsanalyse voor de overwegen, de nieuwe haltes en het toe te passen beveiligingssysteem. “We moeten aantonen dat de veiligheid voor reizigers en omwonende geborgd is bij een toename van het gebruik van het spoor en meer nieuwe pleinaltes.”

Maatregelen

Voor iedere overweg en pleinalte is de veiligheid geanalyseerd en bepaald welke maatregelen nodig zijn. Rimmelzwaan: “Dan moet je bijvoorbeeld denken aan signaleringshulpmiddelen die de mensen rondom de halte waarschuwen dat de tram eraan komt.”

Toetsing

In het voorjaar van 2011 wordt het veiligheidsonderzoek voor de overwegen en de haltes getoetst door de Inspectie Verkeer en Vervoer. Rimmelzwaan verwacht dat de discussie dan ook zal gaan over de manier waarop dit ingepast moet worden in het wettelijke kader. De lijn blijft namelijk bij het hoofdspoor net horen, waarvoor bepaalde regels gelden die in een aantal gevallen niet direct toepasbaar zijn voor de Regiotram.

“In het veiligheidsonderzoek hebben we onder andere gebruik gemaakt van richtlijnen en statistieken uit de tramwereld. Hier heeft de inspectiedienst nog niet eerder mee te maken gehad.”

Speerpunt

Rimmelzwaan merkt op dat dit project erg belangrijk is voor ProRail. “Wij hebben de ambitie om ook in de ‘lightrailwereld’ naam te maken. Het is een hoogwaardige en duurzame manier van openbaar vervoer. We leggen hier echt iets moois neer.”

Naast het inpassen in de wetgeving, ziet Rimmelzwaan nog wel een aantal uitdagingen. “Een tramverbinding is niet bekend bij ProRail en moet dus een plek krijgen in ons beheer. Als iedereen klaar is, dan zullen we vast nog tegen allerlei zaken aanlopen. In feite krijgen we op het traject Zwolle-Kampen te maken met een heel nieuw vervoersmiddel!”



Jeroen Rimmelzwaan

Op zoek naar de geschiedenis van het Kamperlijntje

Als hij eenmaal aan de praat raakt over het Kamperlijntje, is hij nauwelijks te stoppen. Kasper Haar heeft de geschiedenis van deze treinverbinding dan ook tot op elke detail uitgeplozen. "Rondom het Kamperlijntje gebeurde altijd wel wat."

Zijn passie voor het Kamperlijntje en voor treinen in het algemeen is in juni 1992 ontstaan. Van een oom kreeg hij het boek 'Sporen rondom de Peperbus' cadeau. Dat sprak hem aan, alleen viel het hem op dat de informatie over het Kamperlijntje maar heel summier was. "Ik ben toen een middag het gemeentearchief van de gemeente Kampen ingedoken en ben begonnen met het lezen van kranten uit 1865. Dat boeide mij en vervolgens ben ik vier jaar lang elke donderdagavond kranten gaan lezen in het archief. Op een gegeven moment werd ik benaderd om een stukje te schrijven over het Kamperlijntje, voor een boek over polder Mastenbroek. Ik realiseerde mij toen dat ik eigenlijk nog niet genoeg wist. Daarom ben ik naar het rijksarchief en Den Haag gegaan en heb ik mijzelf daar 14 dagen opgesloten om de stukken uit de periode 1860 tot en

met 1865 door te nemen. Uiteindelijk is het me gelukt om een tekst voor die uitgave te schrijven."

27 mappen vol

Inmiddels houdt Kasper zich al twintig jaar bezig met het Kamperlijntje. Dat heeft hem 27 mappen vol aan informatie opgeleverd. "Uiteindelijk ging het mij ook om de laatste punt. Ik heb werkelijk alle archieven doorzocht op tekeningen, documenten en foto's. Ik kan me niet voorstellen dat er nu nog nieuwe feiten boven komen. Het leuke is dat nu de spoorlijnen naar Kampen weer in de belangstelling staan, ik meer aanvragen krijg om informatie te leveren. Ik word regelmatig gevraagd om stukken te schrijven voor allerlei publicaties.

Aparte status

Maar wat boeit hem nou zo aan dit spoorlijntje? Kasper: "Het Kamperlijntje heeft toch een aparte status. Het lijntje staat wat los van andere lijnen en er gebeurde altijd wel wat. En iedereen heeft wel bepaalde gevoelens bij het Kamperlijntje. Wat ik ook mooi vind is om iets van het gedachtegoed van die tijd mee te krijgen. Men had er in die tijd alles voor over om Kampen uit het

isolement te halen. Het leuke is dat er op dit moment die wens werkelijkheid wordt. Kampen is nu het centrum van allerlei spoorlijnen en wegen. Dat vind ik interessant om mee te maken."

Ombouw

Kasper verheugt zich er al op dat de ombouw van trein naar tram gaat beginnen. "Ik vind het een heugelijk feit dat het Kamperlijntje blijft bestaan. Met een tram heb je meer mogelijkheden. En voor mij wordt het alleen maar interessanter. Ik fiets nu dagelijks langs de aanleg van de Hanzelijn en dat zal ik zeker ook doen bij de ombouw van het Kamperlijntje!"

Kijk ook www.hetkamperlijntje.nl



Kasper Haar



Stratvraag: wat heb jij met het Kamperlijntje?

Donderdag 20 januari, station Zwolle Centraal, 15:40 uur



Marije van Huizen,
verpleegkundige (21)
"Ik woon in Kampen en ga met het

Kamperlijntje naar mijn werk in Zwolle. Wat mij betreft is het een prima verbinding. De trein vertrekt altijd op tijd! Een extra halte bij Kampen-Oost? Dat zou mij heel goed uitkomen. Dan ben ik sneller thuis."



Michelle Warno,
scholier (16)
"Ik loop nu stage op een basisschool in Zwolle en daarvoor

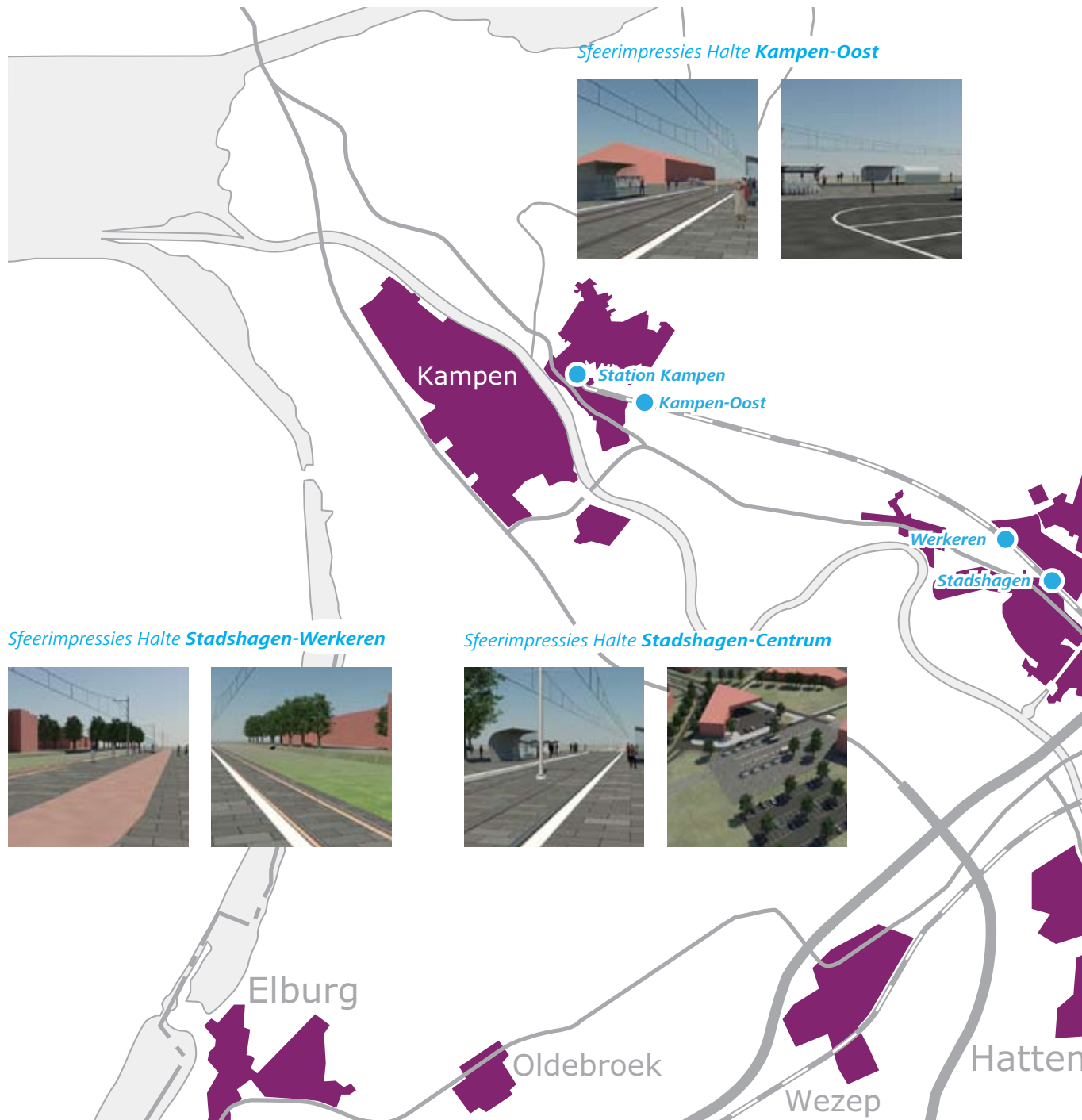
neem ik op woensdag en donderdag de trein. Ik vind het een prima verbinding. Lekker makkelijk. Wat mij betreft mag het zo blijven zoals het nu is."



Han Debbe,
bouwvakker (23)
"Sinds ik twee jaar geleden mijn auto total-loss heb gere-

den, neem ik de trein naar mijn werk in Zwolle. Handig, alleen de vertrektijden van de bus sluiten niet goed aan. Ik ben meestal te vroeg of te laat op mijn werk. Een tram met een hogere frequentie zou ideaal voor mij zijn! Echt geniaal!"

De Regiotram: comfortabel, frequent en duurzaam



Het materieel

De Regiotram is iets groter, comfortabeler en sneller dan een gewone stadstram. De Regiotram kan 100 km/uur rijden, terwijl een gewone tram maximaal 70 km/uur rijdt. De Regiotram kan daardoor zowel in de stad rijden als ook de afstand tussen Zwolle en Kampen snel overbruggen.

Haltes

Onderweg van Kampen naar Zwolle en omgekeerd stopt de Regiotram op de

nieuwe haltes Voorsterpoort, Stadshagen, Werkeren en Kampen-Oost. De Regiotram zorgt dan voor een goede bereikbaarheid van verschillende wijken, kantoorlocaties en station Zwolle. De nieuwe haltes zijn gelijkvloers ten opzichte van de tram. Daardoor stapt iedereen gemakkelijk aan boord: ook ouderen, mensen met een lichamelijke beperking en mensen die met een kinderwagen onderweg zijn. Bij de aanleg van de haltes wordt ook rekening gehouden met een goede bereikbaarheid

van de haltes en voorzieningen als fietsenstallingen en parkeerplaatsen.

Nieuwe remise bij Kampen

Naast de halte 'Kampen-Oost' komt een remise voor de stalling en het onderhoud van de trams. Dat betekent ook dat er wissels in het spoor bij moeten komen en een gebouw met twee sporen en twee werkbruggen. Deze werkplaats levert extra werkgelegenheid op binnen de regio Zwolle-Kampen.



Sfeerimpressies Halte Voorsterpoort



ProRail gaat tramrails voor de remise aanleggen.

Frequentie

Waar de huidige treinverbinding twee keer per uur rijdt, met slechts een stop in Zwolle en Kampen, biedt de Regiotram straks veel meer mogelijkheden. Zo gaat de Regiotram vier keer per uur rijden.

Dat betekent elk kwartier de mogelijkheid om op te stappen bij meerdere

haltes langs de route. Bovendien kan de reiziger ook kiezen om met de Hanzelijn naar Kampen te gaan, die twee keer in het uur gaat.

Duurzaam

De Regiotram is een eigentijds vervoermiddel en bovendien een duurzame oplossing. De aandrijving is elektrisch, dus geluidsarm en geeft geen uitstoot van vervuilende stoffen.

Wanneer rijdt de Regiotram?

Eind 2013 gaat volgens planning de Regiotram rijden. Maar wat gebeurt er in de tussentijd?

- 2010** Voorontwerp tramlijn, planologische procedure;
- 2011** Aanbesteding vervoer, keuze vervoerder;
- 2011/2012** Voorbereiding en aanbesteding infrastructurele werken;
- 2013** Uitvoering werkzaamheden, aanleg haltes, testen tram.

“Dit project is uitdagend, interessant en ook wel lastig”

Sinds 2005 is hij als projectleider bij de provincie Overijssel verantwoordelijk voor de ‘vertramming’ van de spoorlijn Zwolle-Kampen. Als warm pleitbezorger van het reizen per trein is hij erg enthousiast over het project: Peter Tommassen.



Peter Tommassen

Sinds de provincie Overijssel de spoorlijn Zwolle-Kampen van het Rijk overnam en het plan ontstond om er een tram over te laten rijden, is het uitgegroeid tot één van de boegbeelden van het verkeer- en vervoersbeleid. Het is zoals de loopbaan van Peter Tommassen. Toen hij in 1990 bij de provincie kwam werken kreeg hij het ‘spoordossier’ toegeschoven.

Dat bestond toen alleen nog maar uit de plannen voor de Hanzelijn en de verbinding Enschede-Gronau. Toen het Rijk diverse regionale spoorlijnen ging decentraliseren groeide dat dossier als kool en werd Tommassen de ‘spoorman’ van de provincie. De vertramming van het Kamperlijntje springt er wat hem betreft tussenuit. “Dit project springt landelijk in het oog. Er zijn eigenlijk geen voorbeelden van een dergelijke ombouw. Dat maakt het uitdagend, interessant en ook wel lastig.”

Hobbel

Zo geeft Tommassen aan dat het goed toepassen van de richtlijnen een bepaald spanningsveld geeft. “De spoorlijn behoort tot het hoofdspoor-net, waarvoor bepaalde regels gelden. Bijvoorbeeld dat de overwegen voorzien zijn van slagbomen. Maar het principe van een tram is dat deze geïntegreerd is in de omgeving en deel uitmaakt van het verkeer. Dan moet je eigenlijk geen slagbomen willen, behalve waar dat echt nodig is. Binnenkort presenteren we een veiligheidsplan waardoor we verwachten dat het Rijk met onze plannen akkoord gaat.”

Toekomst

Ondanks de soms negatieve publiciteit rondom het reizen per trein, ziet Tommassen dat het treingebruik in de lift zit. “Het treingebruik neemt elk jaar nog toe. Daarnaast is er ook een groei in kwaliteit. Dan gaat het om nieuwe stations, nieuw materieel en de trein vaker laten rijden. Bovendien is de tendens om de relatie met andere vervoermiddelen te verbeteren. Daar gaan we in dit project ook volop aandacht aan besteden. De tram moet goed aansluiten op busverbindingen en er komen allerlei faciliteiten voor fietsen en auto’s. We maken een integraal ontwerp.”

Luxe

Hoewel eind 2012 ook de Hanzelijn gaat rijden, vindt Tommassen dit project geen overbodige luxe. “We ontsluiten hiermee bijvoorbeeld Stadshagen, waardoor ruim 30.000 inwoners van een betere verbinding met Zwolle en Kampen kunnen profiteren. Nu kost het je veel tijd om met de fiets of de bus naar Zwolle-Centraal te gaan. Straks ben je er in een paar minuten. De Regiotram is een enorme stimulans voor het gebruik van het openbaar vervoer.”

De Regiotram in sneltreinvaart:

- *hoge frequentie: 4 keer per uur;*
- *meer haltes, verbetering van de bereikbaarheid;*
- *uitstekend bereikbaar: voldoende fietsenstallingen en parkeerplaatsen, aansluiting op het overige openbaar vervoer;*
- *milieuvriendelijk;*
- *geluidsarm door elektrische aandrijving: de Regiotram produceert minder geluid dan de huidige trein;*
- *comfortabel en toegankelijk: gelijkvloerse instap.*

De Regiotram is een samenwerkingsproject van de provincie Overijssel, gemeenten Zwolle en Kampen en ProRail.

“Elders in Nederland kijken ze met belangstelling naar dit project”

Hij noemt de aanleg van de Regiotram een voorbeeldproject en hij looft de samenwerking tussen de vier betrokken partijen. Wethouder Pieter Treep van de gemeente Kampen over...

...de betekenis van de Kamperlijn

“Je merkt dat Zwolle en Kampen steeds meer relaties met elkaar krijgen op het gebied van werken, wonen en recreëren. Er reizen nu dagelijks 5000 mensen met de Kamperlijn. Met de komst van de Hanzelijn en de Regiotram worden die verbindingen nog beter.”

...het project

“Het mooie van dit project vind ik dat bereikbaarheid en duurzaamheid hier samenkomen. Het is echt een voorbeeldproject, waar men in Nederland met interesse naar kijkt.”

...het landschap

“Een minpuntje van het project is dat de tram een bovenleiding nodig heeft. Dit proberen we wel zo goed mogelijk in het landschap in te passen. Dus geen lompe betonnen palen. Ook de remise en de halte die we er bij IJsselmuiden bij krijgen, aan de rand van het Nationaal Landschap, gaan we zo mooi mogelijk inpassen.”

...de uitdagingen

“Het project heeft gevolgen voor de busverbindingen. Ik vind het belangrijk dat de kernen Wilsum en 's Heerenbroek een goede verbinding met het openbaar vervoer houden. Daar ligt wel een uitdaging.”

...ambities

“Die blijven er zeker! We willen verder met de verdubbeling van de N50, de realisatie van de N23 en ook zien we graag dat de vaargeul over het IJsselmeer uitgediept wordt.”



Wethouder Pieter Treep

“De Regiotram symboliseert de relatie tussen Zwolle en Kampen”

Elf jaar lang hield hij zich als wethouder verkeer bezig met de tramlijnen in Den Haag. Zodoende vindt hij het ‘ongelofelijk leuk’ om zich voor de Regiotram in te zetten. Burgemeester Henk Jan Meijer over zijn onvermoede voorliefde voor trams en het belang van het openbaar vervoer in Zwolle.

Meijer geeft aan dat soms in Zwolle het beeld bestaat dat het openbaar vervoer voor mensen is die geen alternatief hebben, zoals scholieren en ouderen. De burgemeester maakt zich er hard voor om dat beeld te veranderen. “Je bent geen ‘loser’ als je met het openbaar vervoer gaat. Het moet in Zwolle zo goed geregeld zijn, dat het voor de inwoners een heel logisch alternatief is. Ik vind het belangrijk dat er op de lijn Zwolle-Kampen modern materieel komt, dat ook bij tussenliggende haltes stopt.” Meijer vindt dat het openbaar vervoer in Zwolle al heel behoorlijk geregeld is. “De basis is prima op orde. Met de komst van de

Hanzelijn en de Regiotram wordt het er alleen maar beter op.”

Enthousiast

Vanwege het vertrek van wethouder Cees Berkhout, nam burgemeester Meijer tijdelijk het onderwerp ‘verkeer’ onder zijn hoede, wat voor hem een aangename déjà vu was. “Ik zou zo nog de tramlijnen van de HTM in Den Haag voor je kunnen uittekenen”, vertelt Meijer, die wethouder in Den Haag was van 1989 tot 2000. “Toen dit project van start ging heb ik nog gebeld met de directie van de HTM, om wat informatie uit te wisselen.” Daarnaast is hij ook goed te spreken over de samenwerking. “Dit project symboliseert heel erg de relatie tussen Zwolle en Kampen. En ik vind het leuk om dit samen met de provincie Overijssel te doen. Het draagvlak voor de Regiotram is groot. Binnen de gemeenteraad heeft het nooit ter discussie gestaan. De raadsleden zijn er zeer enthousiast over.”



Burgemeester Henk Jan Meijer