Gemeente Raalte

# Collegevoorstel

| | |
|---|---|
| Onderwerp | Herinrichting stations Heino en Raalte |
| Zaaknummer | 38996-2023 |
| B&W vergadering | 18 juli 2023 |
| Integrale advisering | Matthijs Koops (verkeer)<br>Mirle Mondria (stedenbouw)<br>Dennis Rabe, Jeroen van Leeuwe, Marco Simons, Martijn Bulsink (inrichting en beheer openbare ruimte)<br>Robert Voeten (planologie)<br>Erik Veurink (financiën) |
| Portefeuillehouder | Dhr. B.J.M. (Ben) Nijboer |
| Voor informatie | Vincent van Zuijlen |

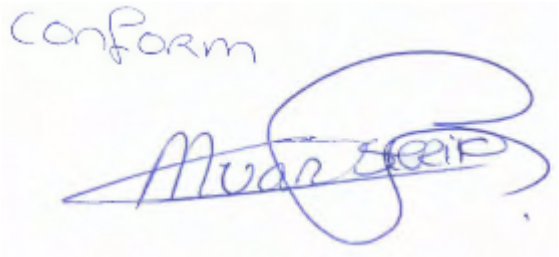
## Bestuurssamenvatting

Al enkele jaren wordt met diverse partners samengewerkt aan herinrichtingsplannen voor de stations Heino en Raalte. Daarmee moeten aantrekkelijke, veilige en toekomstbestendige stations gerealiseerd worden. Stations met een veilige inrichting voor de (trein)reiziger, voldoende capaciteit voor auto- en fietsparkeren en spoortechnische aanpassingen die leiden tot vermindering reistijd en verbetering punctualiteit op het traject Zwolle-Enschede.
Dergelijke integrale herinrichtingsplannen zijn alleen mogelijk als partijen samenwerken en actief bijdragen leveren. Met dit voorstel wordt voorgesteld dat de gemeente actief meedoet, deels in de vorm van een financiële bijdrage aan het project en deels door het uitvoeren van infrastructurele werkzaamheden.

## Beslispunten

1. In te stemmen met het ruimtelijk ontwerp voor station Raalte.
2. In te stemmen met het ruimtelijk ontwerp voor station Heino.
3. Als gemeente deel te nemen aan het project en daartoe de financiering van de gemeentelijke onderdelen te organiseren voor een totaalbedrag van € 3.200.000.
4. De gemeenteraad te informeren over de herontwikkeling van beide stations middels het toezenden van dit collegebesluit.

## Besluit




## Inleiding

**Voorgeschiedenis**
Sinds 2017 bekeken meerdere partijen (ministerie, provincie, ProRail en gemeente) op welke wijze een aantal zaken die verband houden met de spoorverbinding Zwolle-Enschede verbeterd kon worden. In 2020 kozen deze partijen voor een gezamenlijke en integrale aanpak. In 2021 werden de verbetermaatregelen gezamenlijk verder uitgewerkt en het ministerie en de provincie stelden financiële middelen beschikbaar voor verdere uitwerking en realisatie. Vervolgens

werd in 2022 en 2023 verder gewerkt aan concrete uitwerking van plannen. Deze plannen zijn nu zo ver uitgewerkt dat partijen een gezamenlijk besluit kunnen nemen over de realisatie van het project. Binnen de Raalter gemeentegrenzen gaat het om de herinrichting van de stations Heino en Raalte en het aanpassen van een private landelijke overweg tot een ongelijkvloerse oplossing.

**Aanleiding en doelen**

De spoorverbinding Zwolle-Enschede wordt goed gebruikt door de treinreiziger, maar punctualiteit, capaciteit, reistijd, veiligheid en spoortechnisch onderhoud zijn aandachtspunten. Hieronder wordt dat toegelicht:

*Punctualiteit, capaciteit en reistijd*

Grotendeels is sprake van enkelspoor. Dat beperkt de capaciteit van de spoorlijn. Het inpassen van een extra intercity in de dienstregeling is bijvoorbeeld niet mogelijk, terwijl dat gezien de drukte op de lijn wel wenselijk is en het treinvervoer nog aantrekkelijker kan maken. Het passeren van treinen vindt nu plaats bij de stations waar gedeeltes dubbelspoor liggen. Dat maakt het geheel kwetsbaar. Vertraging van de ene trein leidt tot wachten van een andere trein.
Op sommige punten moet de intercity langzaam rijden vanwege de huidige situatie. Daar is winst met betrekking tot reistijd te behalen en dat geeft weer meer lucht in de dienstregeling.
ProRail heeft in opdracht van het ministerie en de provincie onderzocht op welke wijze de spoorverbinding op deze punten verbeterd kan worden. Door een samenhangend geheel van spoortechnische maatregelen kan de capaciteit vergroot en de reistijd verkort worden.

*Veiligheid op de perrons*

De noodzaak is aanwezig om de veiligheid op de perrons te verbeteren. Bij de stations in Heino en Raalte is sprake van een middenperron met aan beide zijden een spoor. De perrons zijn vrij smal, wat zeker bij drukte de veiligheid niet ten goede komt (men staat bij drukte al gauw te dicht op de randen van de perrons). Op de perrons is al meubilair verwijderd om zoveel mogelijk ruimte te bieden aan de reiziger.
Vanwege het krappe perron wordt de rijsnelheid van de intercity ter hoogte van station Heino laag gehouden. In Raalte is de snelheid al laag, omdat de treinen daar stoppen. Door de perroncapaciteit te vergroten verbetert de veiligheid voor de treinreiziger en de intercity kan ter hoogte van Heino op hogere snelheid passeren. Dat draagt weer bij aan het verkorten van de reistijd, verbeteren punctualiteit en inpasbaarheid van een extra intercity.

*Spooronderhoud*

Op een aantal locaties moet onderhoud aan het spoor plaatsvinden. Bijvoorbeeld onderhoud aan het ballastbed en de dwarsliggers en het vervangen van wissels. Het is interessant om dit onderhoud te combineren met andere verbetermaatregelen. Dat maakt het financieel beter haalbaar en vermindert de hinder voor de treinreiziger (minder buitendienststellingen).

*Uitbreiding parkeercapaciteit auto's stations Heino en Raalte*

In 2018/2019 is geconstateerd dat de parkeercapaciteit bij zowel station Heino als Raalte tekort schiet. Dit leidde tot klachten vanuit de omgeving, van reizigers openbaar vervoer en van de busmaatschappij. Bij de behandeling van de begroting 2020 zijn daarom financiële middelen beschikbaar gesteld om de parkeercapaciteit op beide stations uit te breiden.

*Uitbreiding parkeercapaciteit fietsen station Raalte*

Tijdens de uitwerking van een integraal plan voor station Raalte bleek de capaciteit fietsparkeren op basis van groeiprognoses voor het openbaar vervoer onvoldoende te zijn. In de uitwerking van het plan voor station Raalte is uitbreiding van de stallingscapaciteit daarom meegenomen.

**Meekoppelkansen verkeersveiligheid**

Geïnventariseerd is welke problemen / aandachtspunten er speelden in de directe omgeving van de stations Heino en Raalte. Bij station Heino is vooral de snelheid van het verkeer op de Stationsweg een aandachtspunt. Bij station Raalte is het de snelheid van het verkeer op de Ceintuurbaan en de onduidelijke/onveilige verkeersituatie bij de entree van het stationsgebied. Bij de integrale planuitwerking is gekeken of oplossingen voor deze punten mogelijk zijn.

**Samenwerking partners**

Bij de financiering, uitwerking en realisatie van de plannen zijn meerdere partijen betrokken. Hieronder een overzicht met vermelding van ieders betrokkenheid bij het project:

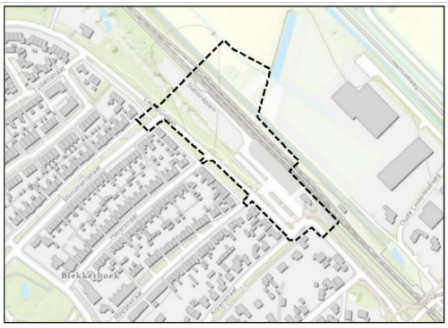
| | |
|---|---|
| Ministerie: | opdrachtgever voor ProRail en financiering plannen |
| Provincie: | opdrachtgever voor ProRail, financiering plannen, concessieverlener treinvervoer Zwolle-Enschede en concessieverlener busvervoer |
| ProRail: | planuitwerking, realisatie, beheer spoor en bijkomende voorzieningen |
| NS Stations/NS Vastgoed: | adviseur bij planuitwerking, vastgoed-/grondeigenaar stations, beheer stations en P&R terreinen |
| Keolis: | verzorgt treinvervoer Zwolle-Enschede |
| EBS: | verzorgt busvervoer in de regio (EBS is de huidige busvervoerder, eerder was dit ook Keolis) |
| Gemeente: | uitbreiding auto- en fietsparkeren, beheer openbare ruimte in de omgeving van de stations |

In verschillende project- en werkgroepen hebben de partijen samengewerkt aan de planuitwerking. Ministerie, provincie, ProRail, NS Stations en de gemeente nemen deel aan het bestuurlijk overleg.

**Beschrijving van de herinrichting stations**

*Station Raalte*

Binnen de plangrens die aangegeven wordt in de afbeelding hiernaast wordt station Raalte heringericht onder regie van ProRail. De herinrichting betreft het volgende:



*Plangrens station Raalte*

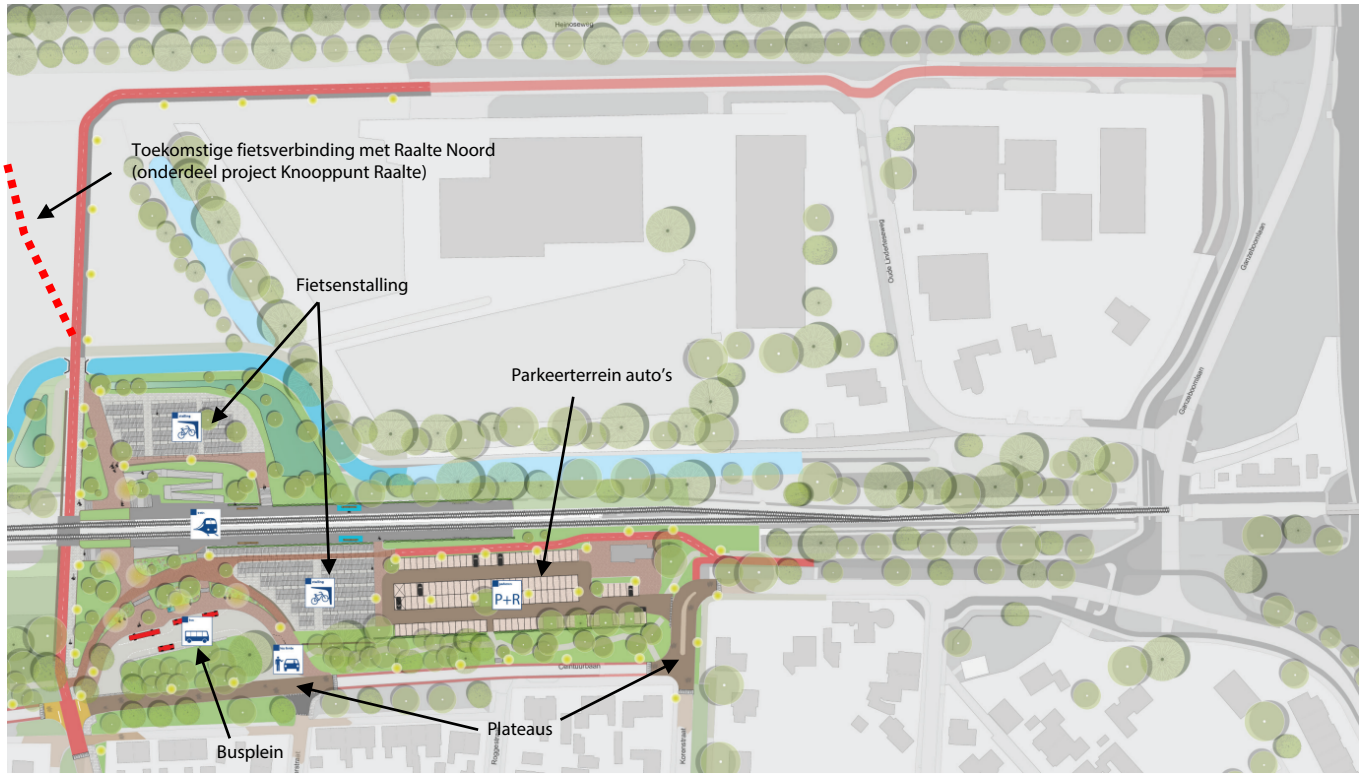
- Aanleg van 2 zijperrons in plaats van het huidige middenperron;
- Een nieuw stationsplein;
- Een fietsverbinding onder het spoor ter hoogte van het kruispunt Ceintuurbaan-Monumentstraat, waarbij deze onderdoorgang tevens dienst doet als 'stationstunnel' om de perrons te bereiken;
- Een opwaardering van de stallingsvoorzieningen voor de fiets. In de huidige situatie is er stallingsruimte voor 1.072 fietsen. Deze wordt uitgebreid naar ca. 1.700 stallingsplaatsen welke worden verdeeld over de noord- en zuidzijde van het station;
- Een opgewaardeerd P&R terrein voor auto's. Het huidige P&R terrein wordt vernieuwd en uitgebreid van 76 naar 124 parkeerplaatsen.
- De realisatie van een nieuw busplein.

*Infrastructuur bij station Raalte*

Het is wenselijk ook infrastructuur in de direct omgeving van het station aan te passen. De aanpassingen van de aanliggende infrastructuur zijn ontworpen binnen het project van ProRail. Op onderstaande afbeelding is het ruimtelijk ontwerp weergegeven. De belangrijkste aanpassingen van de openbare ruimte zijn:

- Aanleg langgerekt plateau in de Ceintuurbaan ter hoogte van het stationsgebied, tussen de aansluiting Monumentstraat en de Haverstraat;
- Aanleg plateau op het kruispunt Ceintuurbaan – Korenstraat - Stationsstraat, inclusief aanpassing van de entree naar het P&R terrein;
- Aanleg fietsverbinding tussen de fietsonderdoorgang onder het spoor en de Oude Linderteseweg.

In het ontwerp is rekening gehouden met een aansluiting van een nieuw fietspad vanuit Raalte Noord onder de N35 door, maar deze maakt geen onderdeel uit van het project.



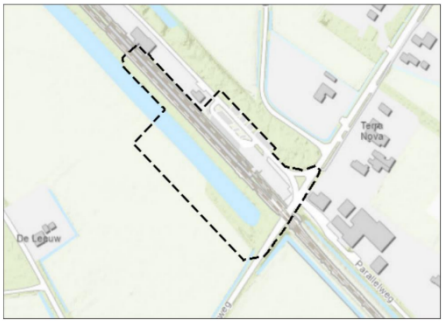

*Relatie station Raalte met Knooppunt Raalte*

Onderdeel van Knooppunt Raalte is de aanleg van een fiets- en voetgangersverbinding met Raalte-Noord dicht nabij het station. Bij de uitwerking van station Raalte is ervoor gekozen om de onderdoorgang met het spoor van deze verbinding te integreren in de stationsomgeving. Op deze wijze kan de onderdoorgang ook fungeren als 'stationstunnel', zodat men de perrons aan weerszijden van het spoor ongelijkvloers kan bereiken.
Vanuit Knooppunt Raalte wordt het budget dat gekoppeld was aan deze onderdoorgang overgeheveld naar het stationsproject. Te zijner tijd is het de bedoeling om vanuit het project Knooppunt Raalte de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers onder de N35 te realiseren. Daarmee komt dan de beoogde fiets- en voetgangersverbinding met Raalte-Noord tot stand.

*Station Heino*

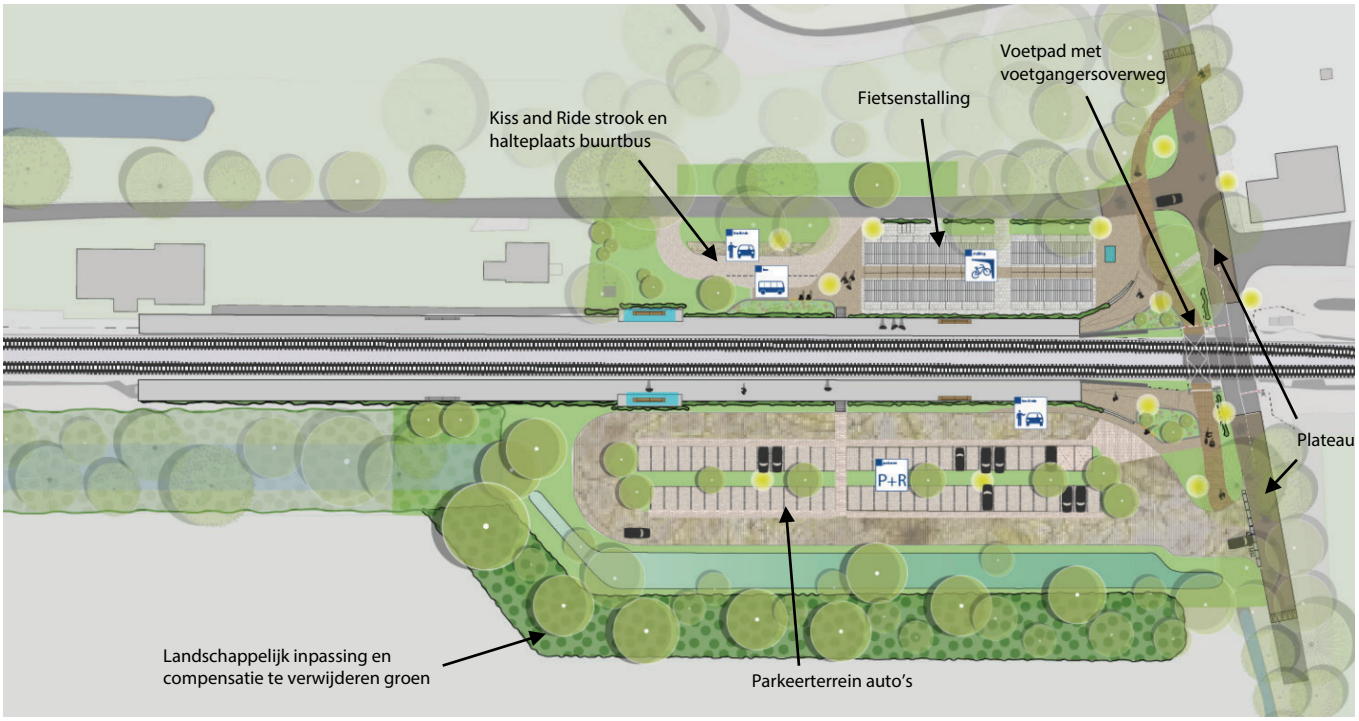
Ook station Heino wordt onder regie van ProRail heringericht. In de afbeelding hiernaast wordt de plangrens aangegeven. In de herinrichting worden de volgende aanpassingen voorzien:

- Aanleg van 2 zijperrons in plaats van het huidige middenperron;
- Aanleg van een voetpad en een voetgangersoverweg t.b.v. de verbinding en bereikbaarheid van de perrons;
- Herinrichting van het bestaande stationsplein met meer ruimte voor groen waarbij de huidige autoparkeerplaats aan de noordzijde vervalt;
- Hergroeperen van de fietsenstallingen;
- Aanleg van een P&R terrein voor auto's aan de zuidzijde van het spoor, waarbij de parkeercapaciteit wordt verruimd van 36 naar 65 parkeerplaatsen;
- De aanleg van een Kiss and Ride strook aan de noordzijde van het spoor, inclusief een halteplaats voor de buurtbus.



*Plangrens station Heino*

*Infrastructuur bij station Heino*
Ook in Heino is het wenselijk de infrastructuur in de directe omgeving van het station aan te passen. Op onderstaande afbeelding is het ruimtelijk ontwerp weergegeven. De belangrijkste aanpassingen van de openbare ruimte zijn:
- Aanpassing van het kruispunt Stationsstraat - toegangsweg station van een V-aansluiting naar een T-aansluiting;
- Aanleg langgerekt plateau in de Stationsstraat ter hoogte van het stationsgebied;
- Voornemen tot het verplaatsen van de komgrens naar de nieuwe aansluiting van het P&R terrein (dit voornemen moet geformaliseerd worden met een besluit van de gemeenteraad).




*Opheffen landelijk overweg nabij station Heino*
Iets verderop ten westen van station Heino is een landelijke overweg aanwezig met beperkte beveiliging. Als onderdeel van het totale project zal ProRail deze opheffen en daarvoor in de plaats een eenvoudige onderdoorgang realiseren. Dit betreft een private overweg.

**Participatie stations Heino en Raalte**
Tijdens het ontwerpproces kon de omgeving input leveren en meedenken. Het participatieproces is gestart met een algemene informatieavond per station. Belangstellenden konden zich aanmelden voor klankbordgroepen voor de stations. De concept ontwerpen zijn besproken in de klankbordgroepen en zijn mede op basis van deze besprekingen verder uitgewerkt tot het voorliggende ruimtelijk ontwerp. Het participatieproces werd afgesloten met wederom per station een algemene informatieavond. Tijdens deze afrondende informatieavonden werden de ontwerpen voor de stations positief ontvangen.

Naast de klankborgroepen heeft ook afstemming plaatsgevonden met de Gehandicapten Adviesraad en Stichting Oog (belangenbehartiger voor mensen met een visuele beperking).

**Toekomstbeeld spoorzone, (auto)ontsluiting en hub-locatie station Raalte**
De herinrichting van station Raalte vindt met de aanleg van de langzaamverkeerroute en de uitbreiding van de fietsenstalling deels plaats in de spoorzone (het gebied tussen het spoor en de N35). Het verdere toekomstbeeld voor de spoorzone is nog niet bekend. Bij de ontwikkeling van het groeibeeld voor Raalte wordt daarnaar gekeken. Indien gekozen wordt voor stedelijke ontwikkelingen is een goede (auto)ontsluiting noodzakelijk. Gelijktijdig met de ontwikkeling van het groeibeeld worden daarom de mogelijkheden en effecten van een (auto)ontsluiting onderzocht. Bij een eventuele ontwikkeling van de spoorzone en het realiseren van een (auto)ontsluiting kan overwogen worden de

P&R-locatie te verplaatsen naar de noordzijde van het station. Daarmee kan het station verder uitgebouwd worden tot mobiliteitshub. Omdat deze ontwikkelingen nog niet zeker zijn, blijft het P&R-terrein op dit moment aan de zuidzijde van het spoor op de huidige locatie. Het voorliggende plan voor station Raalte staat ontwikkeling van de spoorzone, het realiseren van een (auto)ontsluiting en het verplaatsen van het P&R-terrein niet in de weg.

## Beoogd effect

Het realiseren van aantrekkelijke, veilige en toekomstbestendige stations in Raalte en Heino.

## Argumenten

***1.1 / 2.1 Voor beide stations is een evenwichtig ruimtelijk ontwerp opgesteld, rekening houdende met gebruikers en de omgeving, met voldoende ruimte voor een groeiend aantal trein- en busreizigers***

*De ontwerpen zijn tot stand gekomen na een uitgebreid participatief proces*
Er is een uitgebreid proces doorlopen om tot deze ruimtelijke ontwerpen te komen. De eerste schetsontwerpen zijn tot stand gebracht door Arcadis met input van ProRail, de provincie, busmaatschappij Keolis/EBS, NS en de gemeente waarbij er aandacht was voor o.a. de volgende aspecten:

- Een vlotte en veilige bereikbaarheid voor de voetganger, fietser, automobilist, reiziger, bus en taxi;
- Voldoende stallingsvoorzieningen voor auto en fiets;
- Een fraaie ruimtelijke inpassing met aandacht voor het minimaliseren van negatieve neveneffecten voor de omgeving (behoud van waardevol groen, gepaste verlichting, wateropvang) en versterken van groen waar mogelijk;
- Acceptabele beheermogelijkheden.

Daarnaast is input verkregen vanuit de omgeving en belangenbehartigers zoals de Gehandicapten Adviesraad.

*De stallingsruimte voor auto's bij beide stations wordt verruimd*
Voor de uitbraak van Corona was er sprake van een tekort aan autoparkeerplaatsen bij beide stations. Dit tekort leidde tot een hinderlijke overloop van parkeerders naar het aangrenzende woongebied. Op grond van parkeeronderzoek en reizigersprognoses is bepaald hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn om in de huidige en toekomstige parkeerbehoefte te voorzien. Dit aantal is uitgangspunt geweest voor het aantal parkeerplaatsen in het ruimtelijk ontwerp (124 en 65 parkeerplaatsen bij respectievelijk station Raalte en station Heino).

*De stallingscapaciteit voor fietsen bij het station Raalte wordt verruimd*
In het Ruimtelijk Ontwerp van station Raalte is een uitbreiding van de fietsenstallingen opgenomen van ca. 1.100 tot 1.700 plekken. Dit aantal is bepaald op grond van berekeningen van Prorail waarbij rekening is gehouden met de huidige bezettingsgraad en een groei van het aantal treinreizigers.
Ca. 60% van de stallingsplaatsen, zo'n 1.000 plekken, wordt aan de zuidzijde van het station gerealiseerd worden. Dat is ongeveer gelijk aan het totale aantal plekken in de huidige situatie. De overige ca. 600 stallingsplekken realiseren we aan de noordzijde van het station. De huidige stallingen (overkappingen, rekken) worden hergebruikt en de uit te breiden stallingsruimte wordt met soortgelijke materialen/producten aangelegd.

*De stallingscapaciteit voor fietsen bij het station Heino wordt gehandhaafd*
De stallingsruimte voor fietsen bij station Heino blijft gelijk aan de huidige situatie. Er is voldoende capaciteit om reizigersgroei op te vangen. De fietsenstallingen worden wel enigszins herschikt binnen het nieuwe ontwerp.

*De directe omgeving wordt verkeersveiliger ingericht en sluit qua beeld aan bij de stations*
In combinatie met het maken van een ontwerp voor de stations is gekeken naar meekoppelkansen in de directe omgeving. Zowel in Heino als in Raalte wordt de aanliggende infrastructuur, de Stationsweg in Heino en de Ceintuurbaan in Raalte, aangepast. Er moet daardoor meer eenheid in beeldkwaliteit ontstaan (het wordt meer één stationsgebied) en door plateaus te maken moet de snelheid van het verkeer ter hoogte van de stations verminderen. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. Bij Raalte wordt ook de entree naar het P&R-terrein aangepast met één duidelijke in-/uitrit.

*Extra fietspad bij station Raalte zorgt voor betere bereikbaarheid station en veilige route voor fietsers*
Aan de noordzijde van station Raalte wordt een nieuw fietspad aangelegd tussen het station en de Ganzeboomlaan (deels via de Oude Linderteseweg). Hierdoor wordt de noordzijde van het station beter bereikbaar en het levert een bijdrage aan de sociale veiligheid van de noordzijde van het station.
Ook bieden we doorgaand fietsverkeer tussen Raalte-Noord en de scholen Carmel College / Landstede en sportomgeving Tijenraan een verkeersveilige route.

***3.1 De stations zijn mooie en belangrijke voorzieningen voor de gemeenschap en alleen met een gezamenlijke aanpak is een integraal plan haalbaar***

Er is veel voor te zeggen om als gemeente actief mee te doen en financieel bij te dragen. De stations zijn van meerwaarde voor de kernen Heino en Raalte. Een goede bereikbaarheid, ook per openbaar vervoer, draagt mede bij aan een goed woon- en vestigingsklimaat voor inwoners, bedrijven en instanties.
De gemeente is verantwoordelijk voor (openbare) P&R-terreinen en voor de capaciteit fietsparkeren. Vanuit het ministerie is er trouwens een co-financieringsregeling voor de uitbreiding van de fietsenstalling in Raalte (zie paragraaf financiën).
Door infrastructurele aanpassingen mee te nemen, zorgen we voor verbetering van de verkeersveiligheid nabij de stations. Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeente.
Een dergelijke grootschalige en integrale aanpak van de stations is alleen mogelijk als alle partijen meedoen en financieel bijdragen. Vandaar dat voorgesteld wordt dat wij als gemeente actief meedoen in de vorm van uitvoering van (infrastructurele) werkzaamheden en een financiële bijdragen aan het geheel.

***4.1 Gezien de omvang van het project en de financiële inspanning is het wenselijk de gemeenteraad te informeren.***

Sprake is van een project met een behoorlijke omvang en bijbehorende gemeentelijke investering. Het is daarom wenselijk de gemeenteraad mee te nemen in het proces.

## Duurzaamheid

Openbaar vervoer is een duurzame vorm van mobiliteit en dit project maakt het gebruik van het openbaar vervoer aantrekkelijker.
In de herinrichtingsplannen is rekening gehouden met duurzaamheidsaspecten, zoals het infiltreren van hemelwater, behoud van groen en compensatie van te verwijderen groen, hergebruik materialen (circulariteit).

## Kanttekeningen

***1.1 Overloop van parkeerders naar woongebied kan niet worden uitgesloten***
Er worden ruim extra autoparkeerplekken aangelegd, maar hiermee kan niet worden uitgesloten dat er door gebruikers van het openbaar vervoer wordt geparkeerd in aanliggend woongebied en/of foutief wordt geparkeerd. Deze zorg is vooral nog aanwezig bij een deel van de omgeving van station Raalte. Mocht er nog ongewenst parkeergedrag plaatsvinden, dan moeten we aanvullende parkeerregulerende maatregelen overwegen.

## Financiën

Het totale project Verbetermaatregelen Zwolle-Enschede betreft een investering van ruim € 43 miljoen. Hiervan wordt zo'n € 8 miljoen geïnvesteerd in station Heino en ongeveer € 19 miljoen in station Raalte. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Overijssel en ProRail nemen het leeuwendeel van deze investering voor hun rekening.
De gemeente is in stationsomgevingen verantwoordelijk voor de realisatie en/of financiering van fietsenstallingen, autoparkeren en toeleidende infrastructuur. Dit zijn aspecten die onderdeel zijn van de herinrichtingsplannen.

De gemeentelijke kosten zijn als volgt onder te verdelen:
1. Financiële bijdrage aan het project voor uitbreiding P&R-terreinen Heino en Raalte en uitbreiding fietsenstalling Raalte;
2. Aanleg en aanpassing gemeentelijke infrastructuur nabij de stations;
3. Beheer- en onderhoudskosten van de voorzieningen waarvoor de gemeente verantwoordelijk is;
4. Ambtelijke begeleidingskosten.

***Ad 1 Financiële bijdrage uitbreiding P&R-terreinen en uitbreiding fietsenstalling Raalte***
De uitbreiding van de P&R-terreinen bij beide stations en de uitbreiding van de fietsenstalling bij station Raalte zijn onderdeel van de herinrichting van de stations door ProRail. Hiervoor doen wij een financiële bijdrage aan ProRail van **€1.500.000**.
Voor uitbreiding van fietsenstallingen is een co-financieringsregeling beschikbaar waar station Raalte voor in aanmerking komt. Volgens deze regeling is 60% van de kosten van de uitbreiding van de fietsenstalling voor rekening van de gemeente. Deze gemeentelijke bijdrage van 60% is inbegrepen in de bijdrage van € 1.500.000. De overige 40% van de kosten voor uitbreiding fietsenstalling wordt vanuit ProRail gefinancierd.

***Ad 2 Aanleg en aanpassing gemeentelijke infrastructuur***
Hieronder vallen de aanpassingen aan de Stationsweg in Heino en Ceintuurbaan/Korenstraat in Raalte en de aanleg van het nieuwe fietspad aan de noordzijde van station Raalte (tussen de nieuwe onderdoorgang en de Ganzeboomlaan). Deze infrastructurele werkzaamheden zijn geraamd op **€1.500.000**. Dit is met inbegrip van nieuwe groenvoorzieningen in de stationsomgevingen.

***Ad 3 Beheer- en onderhoudskosten gemeentelijke voorzieningen***
Het in stand houden van de aangelegde voorzieningen vraagt beheer&onderhoud. Veel onderhoud is regulier werk wat er in de huidige situatie ook al is. Een nieuw element is de langzaamverkeer tunnel bij station Raalte. Het gesloten deel van de onderdoorgang (waar het spoor overheen gaat) blijft bij ProRail in beheer, omdat zij verantwoordelijk zijn voor de instandhouding en bedrijfszekerheid van het spoor. De kosten van constructief onderhoud van dit deel worden verdeeld: 75% voor de gemeente en 25% voor ProRail zelf. Deze verdeling is gebaseerd op de functie van de onderdoorgang: grotendeels voor doorgaand (fiets)verkeer en deels voor de treinreiziger.
De afkoopsom van constructief onderhoud van het gesloten tunneldeel gedurende de levensduur bedraagt voor de gemeente éénmalig **€200.000**.
Constructief onderhoud van het gesloten tunneldeel is daarmee afgedekt. Overige kosten voor beheer&onderhoud zullen nog in samenwerking met domein Beheer in beeld gebracht worden. Hierbij moet gedacht worden aan het constructief onderhoud aan de hellingbanen, onderhoud pompkelder voor de regenwaterafvoer en overige 'dagelijkse' onderhoudskosten van de langzaamverkeer tunnel. Op een later moment volgt een voorstel hoe dit verwerkt kan worden in de jaarlijkse onderhoudsbudgetten.
Ook zal nog bekeken worden of er een toename is van beheer&onderhoudskosten van de stationsomgevingen. Naar verwachting kunnen deze werkzaamheden grotendeels binnen de bestaande beheerbudgetten uitgevoerd worden.

***Ad 4 Ambtelijke begeleidingskosten***
De samenwerking met de partners en deelname aan het ontwerpproces vraagt ambtelijke begeleidingsuren. Deze worden op dit moment ten laste gebracht van het krediet dat in 2020 beschikbaar is gesteld voor de uitbreiding van de P&R-terreinen. Naar verwachting zal er van dit krediet nog €150.000 resteren na aftrek van de ambtelijke inzet gedurende het project. Dit resterende deel kan ingezet worden als dekking voor de uitvoering van de infrastructurele werkzaamheden.

***Financiële voorstellen***
De financiële voorstellen worden bij de begrotingsbehandelingen ingediend. Deze zijn als volgt:
- Begroting 2024: beschikbaar stellen € 1.500.000 als financiële bijdrage aan project ProRail
- Begroting 2025: beschikbaar stellen €1.500.000 voor uitvoering infrastructurele werkzaamheden
- Begroting 2026: beschikbaar stellen €200.000 voor afkoop constructief onderhoud langzaamverkeer tunnel (alleen gesloten deel)
- Begroting 2027: voorstel voor aanpassing budgetten beheer&onderhoud ten gevolge van de nieuwe langzaamverkeer tunnel en misschien de overige inrichting van de stationsomgeving

De totale investering bedraagt dus €3.200.000. Voorgesteld wordt deze voor € 3.050.000 te dekken vanuit de reserve voor de grotere infrastructurele werkzaamheden en voor € 150.000 uit het restant krediet zoals hiervoor benoemd.
Voor dekking van aanpassing budgetten beheer&onderhoud zal te zijner tijd een voorstel gedaan worden.

## Vervolg

Na deze besluitvorming zullen er nog veel voorbereidende werkzaamheden plaatsvinden. Hieronder een overzicht:

- Vastleggen financiering, werkverdeling en verdeling beheer&onderhoud in diverse realisatieovereenkomsten
- Vastleggen grondaankopen/erfpacht en grondruilingen
- Detailuitwerking ontwerp en opstellen faserings- en bereikbaarheidsplannen
- Opstellen aanbestedingsdocumenten
- Aanbesteding werkzaamheden (meerdere inkooptrajecten)

Het ontwerp bestemmingsplan is recentelijk al vastgesteld door uw college en ligt momenteel ter inzage. Dit besluit was al vooruitlopend op dit collegevoorstel genomen om beter in de pas te lopen met de planning van ProRail.

Start van de uitvoerende werkzaamheden is gepland medio 2025 en de werkzaamheden zullen medio 2026 afgerond worden.

De volgende besluitvormingsmomenten worden nog verwacht:

| | | |
|---|---|---|
| – Afsluiten realisatieovereenkomsten(1) | september 2023 | college |
| – Bestemmingsplannen(2) | oktober 2023 | gemeenteraad |
| – Grondtransacties | november 2023 | college |
| – Beschikbaar stellen financiële middelen | november 2023 | gemeenteraad (begrotingsbehandeling) |
| – Besluit verplaatsen komgrens Stationsweg Heino | 2024 | gemeenteraad |
| – Vergunningen voor diverse werkzaamheden | 2024 | college |

(1) overeenkomsten zijn onder voorbehoud vaststelling bestemmingsplan en begrotingsbehandeling
(2) ontwerp bestemmingplan is recentelijk al vastgesteld door het college en ligt momenteel ter inzage

## Communicatie

Na besluitvorming zal de gemeenteraad geïnformeerd worden door dit collegevoorstel toe te zenden.
De omgeving van beide stations is al geïnformeerd tijdens het participatieproces en lokale media heeft hier aandacht aan geschonken.

## Bijlagen

| | |
|---|---|
| Bijlage | Ruimtelijk ontwerp station Raalte (april 2023) |
| Bijlage | Ruimtelijk ontwerp station Heino (april 2023) |