



INFORMATIENOTITIE RAAD

Onderwerp	Verkenning stations Heino en Raalte
Zaaknummer	23571-2021
B&W vergadering	30 maart 2021
Portefeuillehouder	dhr. D.G.B. (Dennis) Melenhorst
Behandelend ambtenaar	Vincent van Zuijlen

Kennis te nemen van

De verkenning stations Heino en Raalte

Inleiding

In de raadsvergadering van 26 november 2020 deelde wethouder Melenhorst mee dat ProRail een verkenning uitvoert naar scenario's voor verbetering van de stations Heino en Raalte. Naast deze verkenning van ProRail waren wij bezig met het onderzoek naar mogelijkheden om de parkeergelegenheid bij beide stations uit te breiden. Daarin trokken we samen op met de NS. ProRail verzocht ons om beide verkenningen/onderzoeken samen op te laten lopen, omdat de uitkomsten van de scenario's van ProRail mogelijk invloed hebben op de ligging van de parkeergelegenheden. Wethouder Melenhorst deelde de raad mede dat we daarvoor gekozen hebben en gaf aan op een later moment terug te komen met meer informatie over deze ontwikkelingen. Deze memo geeft daar invulling aan.

Aanleiding verkenningen

Hieronder staat aangegeven wat de aanleiding is van de verkenning van ProRail en ons eigen onderzoek naar de parkeercapaciteit. Ook wordt de koppeling gelegd met de ambitie van de Regio Zwolle, waar beide verkenningen mooi op aansluiten.

Verkenning ProRail

Rijk, Provincie en regio hebben ambities om de spoorlijn Zwolle-Enschede te verbeteren. Deze spoorlijn draagt bij aan een goede verbinding tussen de economische regio's Zwolle en Twente. Er zijn daarbij ook initiatieven om deze lijn door te trekken en aan te sluiten op het Duitse spoorwegennet.

De spoorverbinding wordt op dit moment (pré Corona) al goed gebruikt en om het reizigersvervoer nog beter te faciliteren moet de punctualiteit, capaciteit, reistijd en veiligheid verbeterd worden. ProRail heeft vanuit Rijk en Provincie de opdracht gekregen om een verkenning te doen naar de mogelijkheden om de spoorlijn te verbeteren.

Verkenning gemeente

De parkeercapaciteit bij de stations Heino en Raalte blijkt in de praktijk te gering te zijn. Dat leidt tot foutief parkeren, parkeerhinder in de omgeving van de stations en minder gebruik van de trein. Daarom waren wij een verkenning gestart naar mogelijkheden om de parkeergelegenheden uit te breiden. Hierin werkten wij samen met de NS.

Ambitie regio Zwolle

De regio Zwolle, waarin Raalte participeert, heeft in 2020 een bereikbaarheidsvisie opgesteld. Deze visie richt zich op alle vormen van mobiliteit en zeker ook op het combineren van vormen van vervoer. Onderdeel van de

bereikbaarheidsvisie is het creëren van mobiliteitshubs waarbij op strategische punten in de regio van de ene op de andere vorm van mobiliteit overgestapt kan worden. De stations Heino en Raalte zijn benoemd als dit soort overstappunten.

Welke opgaven liggen er bij het spoor en de stations?

Optimaliseren reistijd en capaciteit spoorlijn

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. Het passeren van treinen vindt nu plaats bij de stations waar stukjes dubbelspoor liggen. Dat maakt het geheel ook kwetsbaar. Vertraging van de ene trein leidt tot wachten van een andere trein.

In de verkenning naar oplossingen kijkt ProRail heel gericht op welke punten snelheidswinst en dus tijdswinst behaald kan worden. Door een samenhangend geheel van spoortechnische maatregelen kan de capaciteit vergroot en de reistijd verkort worden.

Veiligheid op de perrons

De wens / noodzaak is aanwezig om de veiligheid op de perrons te verbeteren. 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 dichtbij de randen van de perrons). Op de perrons is al meubilair verwijderd om zoveel mogelijk ruimte te bieden aan de reiziger.

Vanwege de krappe perrons is de rijsnelheid van de trein (met name de intercity) ter hoogte van de stations laag. Om de capaciteit van de spoorlijn te verhogen moeten de rijsnelheden omhoog. Zeker het toevoegen van een snelle intercity maakt de noodzaak van een ruimer perron alleen maar groter.

Spooronderhoud

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

Capaciteit autoparkeren

Zoals al eerder benoemd in deze notitie is de capaciteit voor het autoparkeren te beperkt in Heino en Raalte. Gezocht moet worden naar uitbreiding van de parkeergelegenheid (hiertoe was al eerder besloten).

Voor station Raalte wordt al langer gesproken om daar een transferium / P&R-locatie aan te leggen. Dit betekent een extra uitbreiding van de parkeercapaciteit en het maken van een goede aansluiting op het regionale hoofdwegennet.

Capaciteit fietsparkeren

Uit prognoses van ProRail blijkt dat de capaciteit voor het fietsparkeren in Heino en Raalte te krap wordt. Inmiddels is vanuit het ministerie subsidie toegezegd voor het uitbreiden van de fietsenstallingen.

Oplossingsrichtingen

Maatregelen aan het spoor en de perrons vormen de basis voor de oplossingsrichtingen. ProRail kijkt naar spoortechnische oplossingen op de gehele lijn van Zwolle naar Enschede. De stations Heino en Raalte zijn daar 'slechts' een onderdeel in (maar wel een belangrijk onderdeel). Zoomen we in op Heino en Raalte dan wordt er bekeken wat gunstige perronopstellingen zijn. Om de perrons te vergroten kan gekozen worden voor een breder middenperron, combinaties van een middenperron en een zijperron of 2 zijperrons.

De ligging van de perrons bepaalt waar het 'ontvangstdomein' komt. Het ontvangstdomein is het schakelpunt van het station waar de reiziger 'overstapt' van de ene naar de andere vorm van vervoer en het is de plek waar de reiziger informatie over zijn treinreis vindt of zijn vervoersbewijs kan halen/opwaarderen.

Fietsenstallingen, busperrons zijn dicht bij het ontvangstdomein gelegen. Het autoparkeren mag daar wat verder vanaf liggen. Op deze wijze houden de perronopstelling, ontvangstdomein en de verdere stationsomgeving met de fietsenstallingen en het autoparkeren verband met elkaar.

Op dit moment werkt ProRail aan ruimtelijke modellen voor beide stations. Hierbij wordt eerst gekeken wat goede spoortechnische oplossingen zijn en vervolgens wordt gekeken hoe de stationsomgeving daarop aan kan sluiten. De modellen gaan met name over de indeling: waar komen de perrons, waar de fietsenstallingen, waar het autoparkeren, waar de busperrons, hoe wordt alles goed met elkaar verbonden en hoe is de bereikbaarheid vanuit de omgeving?

Relatie verkenning station Raalte - project Knooppunt Raalte

De verkenning naar station Raalte heeft een relatie met het project Knooppunt Raalte. Ten eerste wordt bekeken of de fiets-/voetgangersverbinding 'spoorse doorsnijding', die onderdeel is van het project Knooppunt Raalte, geïntegreerd kan worden in de stationsomgeving. Dit kan van toegevoegde waarde zijn voor de bereikbaarheid van het station en de fietsenstallingen.

Daarnaast bespreken we in project Knooppunt Raalte de mogelijkheden om een rechtstreekse koppeling te maken tussen het knooppunt en de stationsomgeving voor autoverkeer. Dit biedt kansen om aan de noordzijde van het spoor een transferium te maken. Voor zo'n voorziening is een goede verbinding met het regionale hoofdwegennet wenselijk.

Projectorganisatie

Opdrachtgever voor de verkenning naar de stations Heino en Raalte is het Ministerie van I&W en de Provincie. Opdrachtnemer is ProRail. Voor het uitwerken van ontwerpen voor de stationsomgevingen is het adviesbureau Sweco ingehuurd. Het uitwerken van de modellen gebeurt in overleg met Keolis, NS en de gemeente.

Besluitvorming

Op enig moment moeten er keuzes gemaakt worden. Ministerie, Provincie, ProRail, NS en gemeente hebben ieder een eigen rol in de stationsomgevingen. Grofweg kan er een splitsing gemaakt worden in besluitvorming over het spoortechnische deel en het omgevingsdeel. Het spoortechnische deel betreft in hoofdzaak het spoor en de perrons. Het omgevingsdeel bestaat uit de 'buitenruimte': de fietsenstallingen, parkeerplaatsen, busperrons, groenvoorzieningen/terreininrichting en alle verbindende en toeleidende wegen/paden.

Besluitvorming spoortechnisch deel

Ministerie en Provincie beslissen in samenspraak met ProRail over de spoortechnische maatregelen. ProRail zal als onderdeel van haar verkenning in beeld brengen wat de rijtijdwinst is per maatregel en wat de kosten van de maatregel zijn. Dit geldt dan voor het hele tracé Zwolle – Enschede. Op basis van kosteneffectiviteit wordt bepaald welke maatregelen doorgevoerd worden. Besluitvorming hierover vindt plaats in het BO MIRT in het najaar van 2021 (bestuurlijk overleg meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport). De voorbereidingen voor het BO MIRT starten in juni.

Besluitvorming omgevingsdeel

Over de besluitvorming over het omgevingsdeel moeten nog nadere afspraken gemaakt worden. Provincie, ProRail, NS en gemeente zullen dit in gezamenlijkheid moeten doen. Het proces hiervoor zal nog georganiseerd worden. Het ligt voor de hand om dit parallel aan het BO MIRT proces te doen.

Gezien de samenhang tussen het spoortechnisch deel en het omgevingsdeel moeten de inhoudelijke keuzes op elkaar afgestemd worden.

Betrekken omgeving bij de uitwerking van de plannen

In eerste instantie zal de keuze wat haalbare modellen zijn voornamelijk bepaald worden op basis van de spoortechnische aspecten. Dit is dermate specifieke materie dat het betrekken van de omgeving daarbij niet zinvol is. Zodra de spoortechnische oplossingsrichtingen bekend zijn, kan het omgevingsdeel verder uitgewerkt worden. We zien mogelijkheden om de omgeving daarbij te betrekken. De wijze waarop we dit organiseren gaan we nog bespreken met de betrokken partijen.

Vervolg

De planning is op hoofdlijnen als volgt:

Juni t/m november:	voorbereidingen en besluitvorming via BO MIRT voor het spoortechnische deel. Daarnaast afstemming met betrokken partijen over ontwerp en realisatie omgevingsdeel.
2022/2023:	verdere detailuitwerking en voorbereiding van de stationsomgevingen
2024:	realisatie

Vervolg uitbreiding parkeervoorzieningen

Halverwege dit jaar willen we bepalen wat de vervolgstappen zijn met betrekking tot de uitbreiding van de parkeervoorzieningen. Voor Raalte is het mogelijk eerst een tijdelijke uitbreiding te realiseren. Daar is ruimte voor beschikbaar. Voor Heino zijn de mogelijkheden beperkter vanwege de aanwezigheid van waardevol groen. Afhankelijk van de spoortechnische keuzes in Heino bekijken we of het plan voor de aanleg van extra parkeerplaatsen verder uitgewerkt kan worden of dat we eerst mogelijkheden voor een beperkte tijdelijke uitbreiding zoeken.

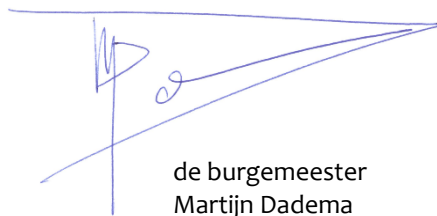
Communicatie

n.v.t.

Burgemeester en wethouders van Raalte,



de secretaris
Karin Cornelissen



de burgemeester
Martijn Dadema