

Bijlage B1.18 Aanvulling Netverklaring

Zwolle-Enschede

Elektrificatie met 1500V

Verhogen van de maximum snelheid naar 140 km/uur tussen station Zwolle en station Heino en tussen station Nijverdal en station Wierden

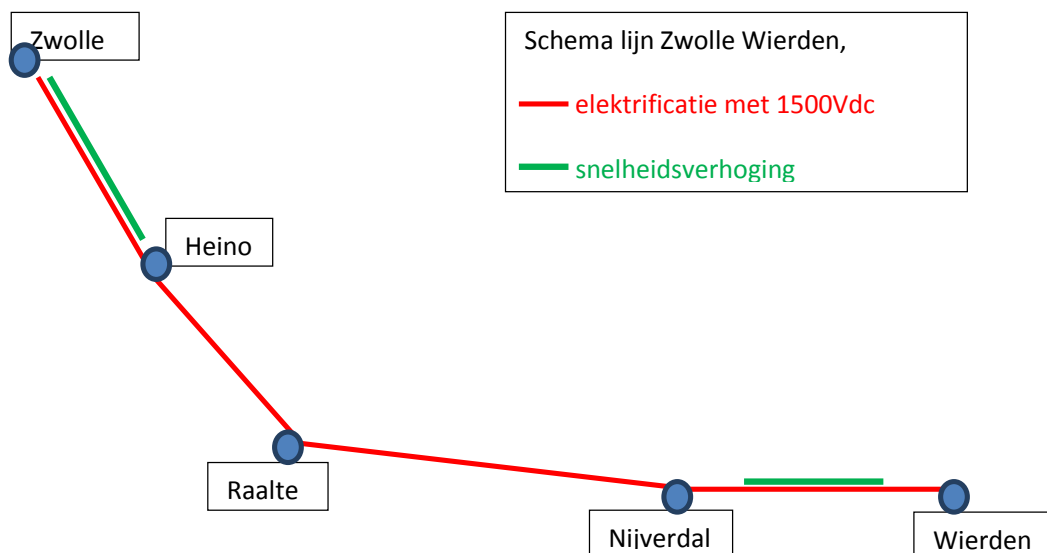
Verhogen van de maximum snelheid op het emplacement van Zwolle naar 60km/uur

Een extra perron(fase) op station Zwolle

Deze extra functies zijn bij Prorail nog niet volledig doorgevoerd in de planningssystemen waarmee de aangeboden dienstergelingen worden doorgerekend. Prorail zal daarom in overleg met de inschrijver naar oplossingen zoeken om deze functionaliteiten zo veel mogelijk te benaderen.

Toelichting op bijlage B1.18 aanvulling Netverklaring

Memo Prorail wat betreft Zwolle-Enschede



Projectscope Elektrificatie:

Elektrificatie met 1500V van de gehele lijn van Zwolle tot en met Wierden. Bouw van drie tractieenergievoorziening onderstations te Heino, Raalte en Nijverdal. Energievoorziening wordt geschikt gemaakt voor elektrisch materieel met maximale snelheid van 140km/h.

Datum gereed: mei 2017.

Hierna moet aanpassing van de dienstregeling nog worden geïmplementeerd.

Projectscope snelheidsverhoging:

Indien mogelijk, aanpassen van de railinfra zodat het materieel tussen km 1.5 –km 12.2 en km 31.5 en km 33.3 met 140km/h kan rijden. Hiervoor is nog nader onderzoek nodig.

De aanpassing bestaan in grote lijnen uit:

- Aanpassen duikers en kunstwerken t.b.v. hogere belasting door materieel
- Bouw geluidsschermen en toepassen van raildempers t.b.v. hogere geluidsbelastingen
- Aanpassen seinwezen (o.a. aankondigingen overwegen) t.b.v. hogere snelheden

Prognose gereed: medio 2017

De scope en de planning zullen in Q1 2015 definitief worden.

Hierna moet aanpassing van de dienstregeling nog worden geïmplementeerd.

Peronspoor Zwolle

In opdracht van de provincie onderzoekt Prorail binnen het project ZwolleSpoort of het mogelijk is om een extra perron(fase) aan te leggen voor treinen die rijden als verdichting op de huidige halfuurdienst tussen Zwolle en Enschede.

Dit proces is in volle gang. Prorail werkt in de planuitwerking voor Zwolle Spoort twee varianten daarvoor uit die beide uitgaan van het deels overkluizen van spoor 9 zodat er een perronspoor 8 ontstaat:

- een variant met wisselende perronlengtes (1x170 meter en 1x130 meter);
- en een variant waarbij 2x170 meter mogelijk is, maar waarbij de trein naar Enschede deels over hetzelfde spoor met de trein naar Deventer Zwolle zal in- en uitrijden.

Hieronder meer informatie in de vorm van een verslag van de workshop en bijbehorende tekeningen. Zodra het rapport klaar is komt deze via de nota van Inlichtigen beschikbaar.

Verslag van de workshop

Notulen

Onderwerp Impactanalyse ZWEN op ZwolleSpoort - bijeenkomst 3

Datum	29 september 2014
Eigenaar	Marc Bijlsma
Kenmerk	P
Status	Concept

Agenda

1. Opening + vaststellen agenda
2. Voorstelronde
3. Notulen bijeenkomst 17 september
4. CRS topeisen
 - a. treinlengte Zwolle-Wierden-Enschede
 - b. dienstregeling Zwolle-Wierden-Enschede
 - c. opstelruimte als gevolg van extra treinen
5. Scenario's Zwolle Spoort
6. Vervolgafspraken
 - a. CRS-aanvulling
 - b. vaststellen scenario's voor verdere uitwerking

1. Opening + vaststellen agenda

De agenda wordt vastgesteld. Martin geeft aan bij de CRS-eisen ook in te gaan op de extra opstelbehoefte als gevolg van de door de provincie Overijssel geambieerde treinen. Dit wordt aan de agenda toegevoegd.

3. Notulen en actielijst

- Er zijn geen opmerkingen op de notulen. Deze worden vastgesteld.
- Uitkomsten van de actiepunten:
 - Alle acties zijn uitgevoerd en/ of komen later in de bijeenkomst terug op de agenda.

4. CRS topeisen

Treinlengte Zwolle-Wierden-Enschede

Anton geeft een toelichting op de door hem geschreven notitie over de maatgevende materieelinzet/ treinflengtes op Zwolle-Wierden-Enschede. Anton zal in de notitie nog 2 punten toevoegen (**actie Anton**):

- in de notitie representatief dubbeldeksmaterieel toevoegen
- verduidelijking in de tabel dat in scenario's met 2 treinen per uur per richting, spreiding over de treinen binnen het drukste half uur van de spits niet relevant is.
- uit de notitie volgt dat op basis van de prognoses uit Beter Benutten een max. treinflengte van 140-224 meter moet worden ingezet op Zwolle-Enschede, afhankelijk van exacte materieelinzet en de mate waarin reizigers zich spreiden over de drukste treinen.

Dienstregeling Zwolle-Wierden-Enschede

Tijs geeft een toelichting op de dienstregeling op Zwolle-Wierden-Enschede en specifiek de mogelijkheden die er zijn om te kruisen tussen Zwolle en Heino. De belangrijkste conclusies zijn:

- Een 2^e perronspoor Voor Zwolle-Enschede op station Zwolle kan in alle toekomstscenario's worden voorkomen door een rijdende kruising tussen Zwolle en Heino, in combinatie met korte keringen van ongeveer 4 minuten. De infrastructuur voor een rijdende kruising kan echter niet voor 2017 gerealiseerd worden en de inpasbaarheid is niet onderzocht. Bovendien worden zulke korte keringen als onwenselijk gezien. We concluderen daarom dat er op Zwolle in alle toekomstscenario's een 2^e perronspoor nodig is voor treinen Zwolle-Wierden-Enschede;
- er hoeft naar verwachting geen dubbelspoor te worden aangelegd aan de oostzijde van Zwolle, mits tussen Nijverdal en Zwolle voldoende extra rijtijd kan worden gewonnen. Mogelijkheden daarvoor zijn: het sneller binnenrijden van Zwolle (bord 60 km/u terugplaatsen), 160 km/u tussen Nijverdal en Zwolle rijden). Tijs zoekt nog uit of hiervoor (ten opzichte van de door Arcadis ontworpen verlenging van het dubbelspoor) een langere dubbelsporigheid bij Nijverdal nodig is en hoeveel verlenging dan nodig is (**actie Tijs**);
- samengebruik van treinen Zwolle-Enschede en treinen Zwolle-Deventer op emplacement Zwolle is niet wenselijk vanwege de krappe opvolgingen die hierdoor ontstaan aan de oostzijde van Zwolle (hoewel samengebruik in de voorziene dienstregeling niet onmogelijk lijkt). Samengebruik zal ten koste gaan van de robuustheid en staat daarmee haaks op de belangrijkste doelstelling van Zwolle Spoort.

Aanvullende opstelbehoefte als gevolg van extra treinen

Martin geeft aan dat om extra opstel mogelijkheden op Zwolle voor extra treinen Zwolle-Enschede mee te kunnen nemen, er in dit stadium duidelijkheid moet komen hoeveel extra treinen er in de toekomst opgesteld zouden moeten worden op Zwolle.

Afgesproken wordt om ten opzichte van de huidige opstelbehoefte (zoals ook opgenomen in CRS Zwolle Spoort) uit te gaan van een aanvullende opstelbehoefte van 6 stellen (12 bakken) als gevolg van de extra treinen Zwolle-Wierden-Enschede. Martin zal dit getal in de CRS voor Zwolle Spoort verwerken (**actie Martin**).

4. Scenario's Zwolle Spoort

Marcel geeft een toelichting op de verschillende scenario's/ varianten voor het creëren van een tweede perronspoor op Zwolle. Ten opzichte van de eerder voorgestelde varianten wordt een variant toegevoegd waarbij langs spoor 11 een extra perron gebouwd wordt (variant 5).

Vervolgens worden de varianten beoordeeld op de volgende criteria:

- perronlengte;
- samengebruik Zwolle-Enschede en Zwolle-Deventer;
- (ruimtelijke) impact ten opzichte van bestaande/ voorziene sporenplan Zwolle Spoort (tevens indicatie voor omvang kosten);
- bouwtijd: is variant vóór eind 2017 te realiseren;
- beschikbare functionaliteit voor treinen Zwolle-Enschede, verenigbaarheid met initiële eisen Zwolle Spoort en risico's.

Dat leidt tot de volgende tabel.

	Perronlengte	Samengebruik	Ruimtelijke impact	Bouwtijd	Functionaliteit	Risico's/ eisen Zwolle Spoor
Variant 1	170 m/130 m of 156m/156m	Geen	Impact beperkt	2017 lijkt haalbaar	Vanaf spoor 9 geen rechtstreekse toegang naar RGS	Andere (lange) treinen kunnen niet langs spoor 8/9 halteren
Variant 2	120m/120 m	Geen	Impact beperkt	2017 lijkt haalbaar	Rechtstreekse toegang vanaf spoor 9 naar RGS	
Variant 3	170m/170m	Wel	Impact iets groter dan 1 en 2 maar relatief beperkt	2017 lijkt haalbaar	Vanaf spoor 9 geen rechtstreekse toegang naar RGS	Andere (lange) treinen kunnen niet langs spoor 8/9 halteren
Variant 4	170m/170m	Geen	Grote impact: sporen, wissels en bovenleiding moet verplaatst worden	2017 niet haalbaar	Vanaf spoor 9 geen rechtstreekse toegang naar RGS	Negatief effect op bereikbaarheid Oosterhaven Mogelijk negatief effect op snelheid binnenrijden Zwolle Andere (lange) treinen kunnen niet langs spoor 8/9 halteren
Variant 5	270m/270m	Afhankelijk van exacte ontwerp)	Grote impact	2017 niet haalbaar		Impact op lopende planproces Zwolle Spoor (moet aangepast worden) Mogelijk negatief effect op snelheid binnenrijden Zwolle Negatief voor transfer (smalle trapopgangen) Zicht over trein langs spoor 11 waarschijnlijk beperkt

5. Vervolgafspraken

Welke scenario's werken we verder uit?

Martin geeft aan dat niet alle beschouwde varianten binnen Zwolle Spoort kunnen worden uitgewerkt. Er zullen dus nu keuzes moeten worden gemaakt welke varianten wel uitgewerkt worden en welke niet. Vanwege de deadline voor de aanbesteding van de planuitwerking (1 oktober) moet daar op dit moment een knoop over worden doorgehakt. Besloten wordt variant 1 (met verschillende lengtes perronsporen) en variant 3 verder uit te werken. Daaraan liggen de volgende overwegingen ten grondslag.

Variante 2 valt af vanwege de zeer beperkte perronlengte (2x120 meter). Deze variant is evt. alleen haalbaar wanneer er dubbeldeksmaterieel wordt ingezet. Het is uit oogpunt van toekomstvastheid niet wenselijk dit als dwangpunt vast te leggen.

Variante 4 en 5 vallen af omdat beide varianten grote impact hebben op het lopende planproces voor Zwolle Spoort en ten koste gaan van de eisen die ten grondslag hebben gelegen aan het huidige ontwerp voor Zwolle Spoort. Bovendien zijn beide varianten niet voor 2017 realiseerbaar. Overigens wordt in de CRS voor Zwolle Spoort wel rekening gehouden met het 'niet onmogelijk maken' van het bouwen van een perron langs spoor 11. Daarmee is deze variant in de toekomst dus nog steeds mogelijk maar niet zonder aanzienlijke extra kosten en niet zonder kapitaalvernietiging van de maatregelen die binnen variant 1 en 3 op korte termijn zouden worden genomen.

Daarmee resteren varianten 1 en 3. Deze worden verder uitgewerkt binnen Zwolle Spoort. Voor variant 1 wordt gekozen voor de variant met wisselende perronlengtes (1x170 meter en 1x120 meter) zodat op tenminste één van beide perronsporen een lange trein kan worden gekeerd.

Een groot nadeel van variant 3 is dat treindiensten Zwolle-Enschede en Zwolle-Deventer over hetzelfde spoor Zwolle in- en uitrijden. Daarmee wordt niet voldaan aan de initiële eis die ten grondslag ligt aan het ontwerp van Zwolle Spoort om treinen maximaal te ontvlechten. Een besluit of dit acceptabel is moet dan ook genomen worden in samenspraak met alle stakeholders die een besluit hebben genomen over het nu voorliggende ontwerp voor Zwolle Spoort.