

Zienswijze

MIRT-verkenning Veluwelijn



ROVER

Reizigersvereniging Rover

4-3-2026

Amersfoort, 4 maart 2026

Aan: College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem
Per mail: post@gelderland.nl

Betreft: Reactie kennisgeving Veluwelijn
Zaaknummer: 2025-015588

Geachte heer/mevrouw,

Reizigersvereniging Rover is dé stem van de reiziger. Wij willen duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid onze zienswijze te geven op de kennisgeving Veluwelijn.

De kennisgeving is de start van de MIRT-verkenning voor het spoortraject Amersfoort Centraal – Harderwijk. Wij zijn blij dat u voornemens bent het spoor aan te passen zodat een 3^e en 4^e trein kan gaan rijden tussen Amersfoort Centraal en Harderwijk. In bijgevoegde zienswijze vragen wij u te komen tot snelle besluitvorming en realisatie zodat de reiziger snel kan profiteren van deze verbetering van de dienstregeling.

Wij roepen u tevens op de spooraanpassingen zoveel als mogelijk voor te bereiden op de volgende verbetering van de dienstregeling en doen hiervoor enkele concrete voorstellen. Wij zijn er van overtuigd dat het uiteindelijk noodzakelijk is om een kwartierdienst van zowel sprinters en intercity's mogelijk te maken op het hele traject tussen Amersfoort Centraal en Zwolle. Wij zien uw voornemen als tussenstap naar dit doel. De hele Veluwekust is inmiddels sterk verstedelijkt. Hierbij past hoogwaardig openbaar vervoer. Ook voor de Gelderse economie en de klimaatambities vinden wij deze verdere verbetering van het treinaanbod van cruciaal belang. Wij hopen dat u zich hiervoor samen met Rover wilt inzetten.

Uiteraard is Rover van harte bereid deze zienswijze verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Frank Visser
Beleidsmedewerker

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Inhoud

Samenvatting.....	3
1. Sneller komen tot voorkeursalternatief	4
2. Sneller komen tot realisatie	4
3. Overwegveiligheid beschouwen vanuit nationaal perspectief	5
4. Meerdere dienstregelingen mogelijk maken	6
5. Elk kwartier intercity naar Zwolle in nabije toekomst.....	7
6. Toekomstvastheid meenemen in ontwerp en participatie	8
7. Analyse toekomstvastheid oplossingsrichtingen.....	9
8. Lagere exploitatiekosten door korte kering	13
9. Robuuste dienstregeling ook in de toekomst.....	14
10. Overloopwissels behouden voor bijsturing	15

Samenvatting

Snel extra treinen mogelijk maken

Wij onderschrijven nut en noodzaak van de komst van de 3^e en 4^e trein naar Harderwijk. Gezien de ontwikkeling van de vervoervraag, de aanstaande werkzaamheden bij knooppunt Hoevelaken en de grootschalige woningbouw in de kernen langs het traject doen wij u voorstellen om zowel de besluitvorming als de realisatie te versnellen en ook doen wij u een voorstel om reeds voor de realisatie treinen toe te voegen.

Overwegveiligheid in perspectief zien

Wij hebben begrip voor de aandacht voor overwegveiligheid, maar vragen u wel de kosten en baten hiervan af te wegen. Wij vragen u rekening te houden met komend landelijk beleid waarbij meer nadruk ligt op de overwegveiligheid op het totale spoornetwerk. Het kan effectiever én efficiënter zijn om elders in de provincie of in het land te investeren in overwegveiligheid. Wij zien het liefst dat het grootste deel van het budget wordt benut voor verdere uitbreiding van de spoorcapaciteit.

Meer dienstregelingen mogelijk maken: rechtstreeks naar Utrecht

Voorkom dat het ontwerp slechts geschikt is voor één dienstregeling. Gezien de grote vervoervraag van reizigers naar Utrecht geven wij de voorkeur aan een rechtstreekse intercity Harderwijk – Utrecht conform de landelijke doorgroeireferentie van de dienstregeling boven uw voorstel van een verlenging van de intercity Breda – Amersfoort Schothorst.

Voorkeur voor keren langs perron met inhaalspoor

Het keren van treinen aan het perron in Harderwijk heeft enkele voordelen ten opzichte van het keren op een inhaalspoor. Alleen met keren aan het perron is een korte kering mogelijk. Dit heeft grote impact op de exploitatiekosten. Randvoorwaarde is wel dat dit in de uitvoering voldoende robuust is. Door te kiezen voor een inhaalspoor bij het station ter hoogte van de perrons verwachten wij dat de dienstregeling op lange termijn als de dienstregeling verder wordt uitgebreid robuuster zal zijn. Wel dient zeker te zijn dat een korte kering ook op de lange termijn past in de landelijke dienstregelingsstructuur. Als aan deze twee randvoorwaarden wordt voldaan adviseren wij te kiezen voor oplossingsrichting C. Treinen keren dan langs het huidige zuidelijke perronspoor. Er komt dan een nieuw inhaalspoor voor treinen in noordelijke richting aan de zuidkant van het station. Daarnaast adviseren wij als no-regret maatregel de halteertijden van Sprinters korter te maken door invoeren van de automatische vertrekprocedure. Hiermee wordt reistijd korter en de dienstregeling robuuster.

Toekomstige nieuwe uitbreiding dienstregeling meenemen in ontwerp en participatie

Wij zien voor de nabije toekomst de noodzaak voor een uitbreiding naar 4 intercity's en uiteindelijk ook 4 sprinters per uur Amersfoort – Zwolle zodat alle reizigers op de Veluwelijn elk kwartier een reismogelijkheid hebben. Het is daarom van belang om de huidige ontwerpen voor infrastructuur te toetsen op toekomstvastheid met het oog op volgende uitbreidingen van de dienstregeling. Daarbij moet niet alleen worden gekeken naar het "niet onmogelijk" maken, maar ook naar het "niet onnodig duur" maken. Desinvesteringen moeten worden voorkomen. Kortom: maak een eindbeeld van alle toekomstige inframaatregelen op de Veluwelijn. Stel daarbij vast waar langs de Veluwelijn met het oog op capaciteitsverhoging en het bieden van een robuuste dienstregeling inhaalsporen wenselijk zijn en kostenefficiënt te realiseren zijn en doe voor deze locaties ruimtelijke reserveringen.

Wij vragen u ook in de participatie in Harderwijk deze mogelijke toekomstige productstappen mee te nemen. Dit kan bijdragen aan het draagvlak voor huidige én toekomstige maatregelen rond Harderwijk en kan ook zorgen dat in de toekomst de planvorming sneller wordt doorlopen.

1. Sneller komen tot voorkeursalternatief

Wij steunen uw keuze om niet de procedure van een voorkeursbeslissing te volgen, maar om te kiezen voor een voorkeursalternatief. Dit is een snellere procedure. Het gaat hier om een relatief eenvoudig project waarvoor de uitgebreide procedure van de voorkeursbeslissing geen meerwaarde biedt.

U geeft aan dat de ambitie voor het verhogen van het aantal treinen op de Veluwelijn en een mogelijke stop van Intercity treinen in Harderwijk al tientallen jaren bestaat. Wij als vertegenwoordiger van de reizigers zijn blij dat de plannen voor uitbreiding van de dienstregeling nu eindelijk concreet worden. Wij betreuren het wel dat dit zo lang heeft geduurd.

Omdat het om een relatief kleine ingreep gaat die (grotendeels) plaatsvindt binnen de bestaande ruimte voor het spoor en omdat de verschillen tussen de oplossingsrichtingen klein zijn, zijn wij van mening dat een korte snelle procedure voldoende is. Dit kan ook omdat al veel onderzocht is. U verwijst onder meer naar het onderzoek naar de 3^e en 4^e sprinter uit 2009, het MIRT-onderzoek uit 2015 en het vervolgonderzoek uit 2017. Recent heeft u een préverkenning uitgevoerd. Hierin zijn 7 oplossingsrichtingen voor de keervoorziening Harderwijk onderzocht. Hiervan zijn reeds 4 oplossingsrichtingen afgefallen. Wij merken daarbij op dat het instrument préverkenning ooit is ingevoerd om vooruitlopend op de formele MIRT-verkenning alvast zaken te onderzoeken zodat de uiteindelijke MIRT-verkenning in een korter tijdsbestek kan plaatsvinden.

Wij zijn daarom van mening dat op grond van de informatie die beschikbaar is reeds in de zomer van 2026 een voorkeursalternatief vastgesteld zou moeten kunnen worden. Dit zorgt ervoor dat reizigers reeds een jaar eerder de extra treinen kunnen krijgen waar ze al tientallen jaren op wachten. Dit is ook van belang omdat in de nabije toekomst langdurige werkzaamheden zullen plaatsvinden aan knooppunt Hoevelaken. Idealiter rijden de extra treinen voordat de werkzaamheden aan knooppunt Hoevelaken starten. Zo hebben automobilisten een aantrekkelijk alternatief en wordt overlast tijdens de verbouwing van knooppunt Hoevelaken beperkt.

Advies: *Versnel de besluitvorming voor het voorkeursalternatief door de MIRT-verkenning niet op te splitsen in twee fases. Kies in de zomer van 2026 het voorkeursalternatief.*

2. Sneller komen tot realisatie

U voorziet de start van de realisatiefase in 2030 en afronding in uiterlijk 2035. In onze ogen hoeft de bouw van zo'n relatief klein project niet zo lang te duren.

U geeft wel terecht aan dat de planning afhankelijk is van de beschikbaarheid van (voldoende) technisch personeel en van treinvrijeperiodes. De reservering van treinvrijeperiodes moet ruim van te voren worden aangevraagd vanwege de landelijke samenhang van de dienstregeling. In het Masterplanproces van ProRail wordt wat dit betreft al ruim 5 jaar vooruit gekeken. Hoe dichterbij de datum, hoe minder ruimte er is in dit proces om nog extra treinvrijeperiodes te reserveren. Dat betekent dat de reservering voor een treinvrijeperiode op zeer korte termijn dient plaats te vinden om überhaupt nog in 2030 te kunnen starten met de realisatie.

Snelle realisatie is ook nodig voor NS om te kunnen voldoen aan de concessie. De extra treinen naar Harderwijk zijn reeds opgenomen in het volume van het eindbeeld van huidige vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2025-2033 (onder voorbehoud van beschikbaarheid van de infrastructuur).

De maatschappelijke behoefte naar de komst van deze treinen is hoog. De ontwerp nota Ruimte wijst op de wenselijkheid van meer verbindingen tussen de Randstad en de woningbouwlocaties rondom de Randstad. Tussen Amersfoort en Zwolle zijn vrijwel geen scholen voor vervolgonderwijs, waardoor scholieren en studenten massaal zijn aangewezen op de steden Zwolle, Amersfoort en Utrecht en op het gebruik van de treinen op de Veluwelijn.

Wij zouden daarom graag zien dat de beloofde extra treinen reeds tijdens de huidige concessieperiode gaan rijden. Wij denken dat dit mogelijk is als inderdaad in 2030 met realisatie wordt gestart.

In de huidige dienstregeling rijden er al extra treinen in de spits tussen Amersfoort Centraal en Harderwijk op de bestaande infra. Deze treinen keren in Nunspeet. Door de benodigde rijtijd kunnen deze slechts in één richting rijden en ze kunnen maar met één treinstel rijden vanwege het ontbreken van een looppad langs het keerspoor in Nunspeet. Wij zien wel kansen dit aanbod de komende jaren uit te breiden (verbreding van de spits). Nu er zicht is op aanpassing van de infrastructuur lijkt overwegveiligheid dat niet te hoeven blokkeren. Dat vraagt bij realisatie voor 2030 wel uitbreiding van het concessievolume van NS. Ook kunnen wellicht langere spitsreinen worden ingezet door een scherm te plaatsen bij dit keerspoor zodat het personeel toch buitenom kan lopen bij gekoppelde treinen.

Advies: Wij adviseren realisatie van het project te versnellen door op de kortst mogelijke termijn de benodigde treinvrijeperiodes te reserveren en ook de planning van de te doorlopen onderzoeken en planprocedures hier op aan te passen. Wij adviseren u te onderzoeken of in de tussentijd groei van het reizigersvervoer op de Veluwelijn kan worden gestimuleerd door uitbreiding van de huidige spitsdienst tot de brede spits en verlenging van deze treinen en met het ministerie van IenW te onderhandelen over de hiervoor benodigde aanpassing van de concessie.

3. Overwegveiligheid beschouwen vanuit nationaal perspectief

De algehele veiligheidssituatie op overwegen op de Veluwelijn mag volgens u niet verslechteren (paragraaf 3.2). Dit wordt ook wel het standstill principe genoemd. Dit principe gaat er vanuit dat elke wijziging van het gebruik van overwegen (extra treinen of extra kruisend verkeer) ook de risico's vergroot en dat daarom eerst maatregelen moeten worden genomen. Hierbij wordt voorbij gegaan aan de feitelijke veiligheidssituatie op specifieke overwegen waar dit speelt en aan het feit dat het autoverkeer autonoom kan groeien zonder gevolgen. Bij het treinverkeer is daarentegen de dienstregeling leidend en leidt elke groei van het aantal treinen al tot het invoeren van het standstill principe.

Het standstill principe heeft er mede toe geleid dat NS aanvankelijk de spitsreinen Amersfoort Centraal – Harderwijk (3 treinen per richting per spits op werkdagen) niet opnieuw mocht introduceren omdat er geen zicht was op financiering van overwegmaatregelen. Het standstill principe leidde er dus toe dat voor zo'n beperkt aantal extra treinen toch een miljoeneninvestering werd gevraagd. Dit terwijl deze treinen voor corona al wel hadden gereden. Een dergelijke toepassing van het standstill principe vinden wij niet in balans met het maatschappelijke belang van groei van het openbaar vervoer. In het verleden, toen de lijn via Dronten nog niet was geopend, reden overigens veel meer intercity's op het traject als voor-treinen (twee intercity's op enkele minuten kort achter elkaar).

Uiteraard is de veiligheidssituatie op overwegen van belang. De kosten en baten moeten daarbij wel met elkaar in verhouding staan. Daarom is het van belang te kijken naar de totale veiligheid op het hele spoornetwerk. Het kan zijn dat het effectiever en efficiënter is om elders in Gelderland de overwegveiligheid te verbeteren dan specifiek op dit traject. Dit kan het geval zijn als de spoorwegovergangen op de Veluwelijn al relatief veilig zijn en/of elders in Gelderland het aantal treinen op een (gevaarlijke) overweg veel groter is.

In paragraaf 3.7 gaat u uit van een nog striktere toepassing van het standstill principe. U houdt namelijk niet alleen rekening met de groei van het treinverkeer, maar u neemt ook zoveel mogelijk de gewenste (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw en verkeerscirculatie) mee. Hiermee wordt de financiële opgave nog hoger.

De maatschappelijke discussie over nut en noodzaak van een zo strikte toepassing van het standstill principe wordt ook gevoerd in de Tweede Kamer. Wij missen in de opgavennotitie een verwijzing naar de in de Tweede Kamer aangenomen motie Veldman c.s. (Kamerstuk 33652 nr. 101 d.d. 19 december 2024) en de motie Grinwis c.s. (Kamerstuk 29984 nr. 1250 d.d. 27 mei 2025). De eerste motie wijst op de beperkingen van het huidige overwegenbeleid en stelt dat er een goede balans moet worden gevonden tussen de veiligheidseisen van overwegen en de groei van het aantal treinen. Hoewel de tweede motie specifiek over de Nedersaksenlijn gaat geeft deze wel weer dat de Tweede Kamer het huidige standstill principe wil herzien of op zijn minst soepeler wil toepassen. Momenteel wordt gewerkt aan de opvolger van de beleidsagenda spoorveiligheid 2020-2025. Wij verwachten dat in deze agenda het standstill principe een andere invulling zal krijgen in lijn met deze aangenomen Kamermoties.

Advies: *Wij vragen u uit te gaan van een minder strikte interpretatie van het standstill principe en bij de overwegmaatregelen de kosten en baten van lokale maatregelen op de Veluwelijn tegen elkaar af te wegen met het oog op een effectieve en efficiënte verbetering van de overwegveiligheid op landelijk niveau en het optimaal benutten van de beschikbare middelen voor vergroting van de capaciteit van het spoor. We vragen u inzichtelijk te maken welk deel van het projectbudget specifiek is bestemd voor overwegmaatregelen en welke impact de verwachte landelijke wijziging van het standstill principe heeft op de noodzaak van deze overwegmaatregelen op de Veluwelijn.*

4. Meerdere dienstregelingen mogelijk maken

Het project Veluwelijn heeft als doel het 2x per uur door laten rijden van de Intercity's Amersfoort (Schothorst) naar Nijkerk en Harderwijk. Uit de schets van de toekomstige dienstregeling in figuur 2 van de opgavennotitie blijkt dat dit concreet gaat om het doorrijden van de intercity Breda – Amersfoort Schothorst naar Harderwijk ter vervanging van de huidige spits Sprinter Amersfoort Centraal – Harderwijk.

Wij onderschrijven het belang van de komst van extra treinen naar Harderwijk. Dit maakt immers het 4x per uur bedienen van de stations Harderwijk en Nijkerk mogelijk. Een dergelijke frequentie past bij de verstedelijking van dit gebied en bij de geplande woningbouw.

Wij pleiten er echter voor verder te kijken dan één specifieke dienstregeling. Door te toetsen op meerdere mogelijke dienstregelingen wordt duidelijk hoe flexibel het uiteindelijke voorkeursalternatief is. U noemt alleen de optie van het verlengen van de intercity Breda – Amersfoort Schothorst naar Nijkerk en Harderwijk. Wij constateren dat in de landelijk vastgestelde “Doorgroeireferentie versie 2024” van de dienstregeling juist het uitgangspunt is dat de intercity Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal gaat doorrijden naar Amersfoort

Centraal en Harderwijk. Hiermee komen er niet alleen twee extra treinen per uur tussen Harderwijk en Amersfoort Schothorst, maar ook tussen Utrecht Centraal en Amersfoort Schothorst. Per saldo profiteren hiervan veel meer reizigers. Bovendien zorgt dit voor een snelle rechtstreekse verbinding tussen Harderwijk en Utrecht Centraal, het station waar de meeste reizigers uit Harderwijk naar toe reizen.

Advies: *Toets de oplossingsrichtingen op verschillende mogelijke dienstregelingsmodellen om te zien hoe flexibel de oplossingsrichtingen zijn. Toets de oplossingsrichtingen in ieder geval ook voor het dienstregelingsmodel uit de doorgroeireferentie 2024 met een 5^e en 6^e intercity Utrecht Centraal – Amersfoort Centraal welke doorrijdt naar Harderwijk.*

5. Elk kwartier intercity naar Zwolle in nabije toekomst

Wij zien de komst van een 3^e en 4^e intercity welke zal keren in Harderwijk slechts als tussenstap. In de nabije toekomst zal elk kwartier een intercity moeten rijden tussen Amersfoort Centraal en Zwolle. In paragraaf 3.2 van de opgavennotitie wordt gesteld dat een verhoging van de frequentie in de richting van Zwolle van een halfuurdienst naar een kwartierdienst van de intercity's niet aan de orde is. Wij delen deze mening niet om de volgende redenen:

- **Er zijn al genoeg reizigers.** Het aantal reizigers is volgens de opgavennotitie op dit moment niet groot genoeg om een uitbreiding van de treindienst te overwegen. Deze stelling wordt niet onderbouwd. Wij merken op dat de intercity's momenteel een groot deel van de dag met dubbele treinstellen rijden. Dit is een aanwijzing dat er voldoende reizigers zijn om de frequentie te verhogen. Ook is blijkens cijfers van NS het aantal reizigers tussen Amersfoort Centraal en Hilversum en tussen Amersfoort Centraal en Apeldoorn ongeveer even groot als het aantal reizigers tussen Amersfoort Centraal en Zwolle¹. Op de eerste twee verbindingen wordt wel elk kwartier met intercity's gereden.
- **Het aantal reizigers groeit.** De opgavennotitie verwijst naar de actuele reizigersvraag. Bij infrastructurele ingrepen moet echter naar de lange termijn worden gekeken. Het gaat hier om de reizigersvraag vanaf 2030. De komende jaren wordt nog veel woningen gebouwd in zowel de regio Zwolle als de regio Amersfoort en ook dit zal leiden tot reizigersgroei.
- **Kwartierdienst zal zorgen voor sterke reizigersgroei.** Een kwartierdienst maakt dat reizigers nooit lang hoeven te wachten op de volgende trein. Op trajecten waar een kwartierdienst is ingevoerd groeit in de praktijk het aantal reizigers sterk. Uit onderzoek blijkt dat de frequentie-elasticiteit voor treinen kan oplopen tot 0,4. Dit betekent dat bij een verdubbeling van het aantal intercity's het aantal reizigers met 40% zou kunnen groeien².
- **Treindienst wordt efficiënter met kwartierdienst.** In Amersfoort is nu op drie van de vier takken een kwartierdienst van intercity's (Utrecht, Hilversum en Apeldoorn). Alleen naar Zwolle is er nog slechts een halfuurdienst. Op alle takken een kwartierdienst betekent op elk kwartier naar alle richtingen kunnen overstappen. Dit betekent dus ook een betere spreiding over de treinen dan als de helft van de treinen keert in Harderwijk.

¹ <https://dashboards.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag>

² Zie paragraaf 5.3 van <https://www.kimnet.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2015/11/5/literatuurstudie-tijd--en-convenience-gevoeligheden-openbaar-vervoer/literatuurstudie-tijd-en-conveniencegevoeligheden-openbaar-vervoer.pdf>

- **Landelijk is kwartierdienst op dit traject al beleid.** In de dienstregeling welke is onderzocht in de Landelijke Netwerkuitwerking Spoor uit 2020 (LNS) van het OV Toekomstbeeld 2040 in een kwartierdienst van de intercity's uitgangspunt³. Ook deze dienstregeling vereist inframaatregelen bij station Harderwijk.

Advies: *Neem als uitgangspunt dat in de nabije toekomst elk kwartier intercity's moeten gaan rijden tussen Amersfoort Centraal en Zwolle.*

6. Toekomstvastheid meenemen in ontwerp en participatie

Er wordt terecht gesteld in de opgavennotitie dat het spoorontwerp moet worden getoetst op toekomstvastheid. De opgavennotitie stelt ook dat een frequentieverhoging richting Zwolle niet onmogelijk gemaakt mag worden. Dit onderschrijven wij. Er wordt echter in de opgavennotitie niet concreet gemaakt welke dienstregeling wordt getoetst en wat specifiek wordt bedoeld met het "niet onmogelijk maken".

Geen enkele oplossingsrichting bij Harderwijk lijkt een frequentieverhoging richting Zwolle in onmogelijk te maken, maar deze kan wel onnodig duurder worden. Er kan bijvoorbeeld sprake zijn van een desinvestering als nu infrastructuur wordt gerealiseerd die voor deze latere doorontwikkeling in de weg ligt of niet strikt noodzakelijk is. Het is beter te kiezen voor een ontwerp dat al optimaal is afgestemd op de volgende fase. Daarom dient ook naar de financiële implicaties voor de toekomst gekeken te worden.

Wij zien de volgende mogelijke modellen voor de dienstregeling in oplopende volgorde van aangeboden capaciteit en kwaliteit aan de reiziger waarbij onze wens is dat uiteindelijk model 5 wordt gerealiseerd:

1. Huidig: 2 IC's, 2 sprinters, 2 keren spitssprinters Amersfoort
2. MIRT-verkenning/doorgroeireferentie: 2 IC's, 2 sprinters, 2 kerende IC's Amersfoort
3. LNS: 4 IC's, 4 kerende sprinters Amersfoort, 2 of 4 kerende sprinters Zwolle
4. LNS plus: 4 IC's, 2 sprinters, 2 kerende sprinters Amersfoort
5. Integrale kwartierdienst: 4 IC's, 4 Sprinters

Het derde model stuurt op maximale capaciteit op zo min mogelijk extra infrastructuur. Vanuit reizigersperspectief is de in dit model voorgestelde knip in Harderwijk onwenselijk omdat dit leidt tot een verplichte extra overstap voor reizigers vanuit Nunspeet, Wezep en 't Harde die willen reizen naar Putten, Ermelo, Nijkerk, Amersfoort Vathorst en Amersfoort Schothorst en vice versa waarbij ook de reistijd toeneemt.

Advies: *Definieer wat wordt verstaan onder het uitgangspunt "toekomstvast ontwerpen". Hanteer bij deze toets als uitgangspunt dat het spoorontwerp voor Harderwijk de mogelijke toekomstige verdere groei van het aanbod van reizigerstreinen op de Veluwelijn naar uiteindelijk 4 doorgaande intercity's en 4 doorgaande sprinters en eventuele tussenstappen in de ontwikkeling van de dienstregeling zo goed mogelijk moet faciliteren. Zorg daarom dat:*

- *per oplossingsrichting globaal inzichtelijk wordt gemaakt wat in de toekomst de meerkosten zijn van het uitbouwen van deze oplossingsrichtingen naar de spoorcapaciteit voor genoemde dienstregelingsmodellen met meer treinen*

³ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/documenten/rapporten/2020/12/10/bijlage-2-bij-eindrapport-landelijke-netwerkuitwerking-spoor-feitelijke-onderzoeksresultaten-per-cluster---achtergrondinformatie> Blz. 18-39 (PDF blz. 20-41)

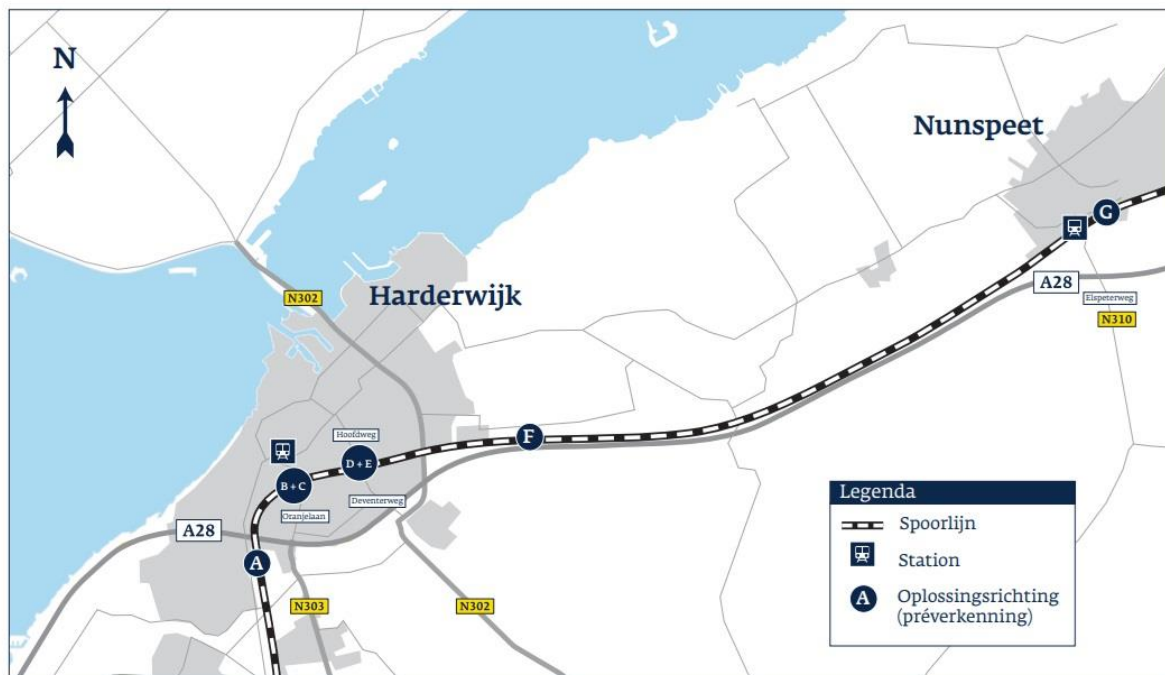
- de keuze voor de oplossingsrichting ertoe leidt dat eventueel in de toekomst benodigde extra maatregelen bij Harderwijk of elders op het traject niet onmogelijk of onnodig duur worden gemaakt;
- het ontwerp van de voorkeursoplossing hierop wordt geoptimaliseerd.

Ook voor de participatie van omwonenden is het van belang naar de verdere toekomstige doorontwikkeling te kijken. Dit kan bijdragen aan het draagvlak voor huidige én toekomstige maatregelen rond Harderwijk en kan ook zorgen dat in de toekomst de planvorming sneller wordt doorlopen. Ook het doen van ruimtelijke reserveringen en grondaankopen kan voor de toekomst veel tijd en kosten besparen.

Advies: Neem met oog op draagvlak en op verkorting van toekomstige planprocedures in de participatie de mogelijke doorontwikkeling van de dienstregeling en de consequenties hiervan mee voor nieuwe fysieke aanpassingen van het spoor in het studiegebied. Doe zo nodig al ruimtelijke reserveringen en grondaankopen voor deze toekomstige aanpassingen.

7. Analyse toekomstvastheid oplossingsrichtingen

In de pre-verkenning zijn 7 oplossingsrichtingen onderzocht voor de komst van de 3^e en 4^e trein naar Harderwijk:



- Overloopwissel A28
- Ten westen van Station Harderwijk inclusief 4-sporig station
- Ten westen van station Harderwijk inclusief 3-sporig station
- Ten oosten van station Harderwijk (tot en met de Hoofdweg/ Deventerweg, een extra spoor tussen de doorgaande sporen)
- Ten oosten van station Harderwijk (tot de Hoofdweg/ Deventerweg, een extra spoor ten noorden van de doorgaande sporen)
- Ten oosten van N302, tussen Harderwijk en Nunspeet (Parallelweg, een extra spoor tussen de doorgaande sporen)
- Direct ten oosten van station Nunspeet (een extra spoor tussen de doorgaande sporen)

Hiervan zijn de oplossingsrichtingen A, B, E en G afgefallen. Wij onderschrijven de argumenten voor het afvallen van A, E en G. Oplossingsrichting B is mogelijk voor de toekomst bij verdere groei van de dienstregeling wel de beste oplossing. Oplossingsrichting C kan als tussenstap worden gezien richting oplossingsrichting B.

Het is in de opgavennotitie onduidelijk in hoeverre de realisatie van dienstregelingsmodellen 3 t/m 5 uit paragraaf 6 mogelijk zijn als doorontwikkeling van de nog resterende oplossingsrichtingen C, D en F, wat daarvan de meerkosten zijn en of de oplossingsrichtingen zich op dit punt van elkaar onderscheiden. Ook is onduidelijk in hoeverre bij een dergelijke doorontwikkeling van oplossingsrichtingen C, D en F sprake is van meerkosten ten opzichte van het direct uitvoeren van oplossingsrichting B. De vraag is dus: hoe adaptief zijn de oplossingsrichtingen?

De te kiezen oplossingsrichting moet dienstregelingsmodel 2 uit paragraaf 6 sowieso mogelijk maken. In deze paragraaf toetsen we in hoeverre de dienstregelingsmodellen 3 t/m 5 uit paragraaf 6 ook mogelijk zijn in combinatie met de resterende oplossingsrichtingen C, D en F. Ook kijken wij wat bij alle oplossingsrichtingen nodig is om een doorgaande intercity Amersfoort – Zwolle (in de spits) te laten halteren in Harderwijk. Bij deze analyse gaan we uit van behoud van het bestaande perron omdat verplaatsing van dit perron kostbaar is. Het spreekt voor zich dat bij verplaatsing van dit perron wel meer opties ontstaan.

Eén keerspoor per richting lijkt voldoende. LNS gaat voor dienstregelingsmodel 3 uit van de noodzaak van een 3^e én 4^e spoor bij station Harderwijk dan wel van twee keerspooren ten noorden van station Harderwijk. In principe zou echter langs één keerspoor 4x per uur een trein moeten kunnen keren. Dit vraagt wel dat in de landelijke dienstregeling een korte kering van deze treinen bij Harderwijk mogelijk is. In dienstregelingsmodel 2 kan dit alleen bij oplossingsrichting C. Voor oplossingsrichting D en F zijn dan twee keerspooren nodig (zie paragraaf 8). Voor dienstregelingsmodel 3 en 4 ligt dit mogelijk anders.

Keuze keerspoor noord verplicht in toekomst mogelijk tot keerspoor zuid. In oplossingsrichting D en F is sprake van een keerspoor ten noorden van station Harderwijk. Als dan in de toekomst dienstregelingsmodel 3 gewenst is – waarbij ook treinen vanuit de richting Zwolle keren - dan is alsnog een keerspoor ten zuiden van het station nodig of een derde spoor. Dit maakt oplossingsrichtingen D en F vanuit financieel perspectief minder toekomstvast.

Een keerspoor langs perron kan in twee richtingen gebruikt worden. In oplossingsrichting C wordt gekeerd langs het perron. In principe zou met twee perronfasen op één perronspoor in beide richtingen tegelijk een trein kunnen keren. Aan de A zijde keert dan een trein uit Amersfoort, aan de B zijde een trein uit Zwolle. Het perron moet hiervoor wel lang genoeg zijn. Het perron is nu ruim 270 m lang. Voor zover ons bekend is rekening gehouden met een verlenging tot ca. 340 m. Voor een perronspoor met 2 fasen is minimaal 430 m nodig. Daarvoor zal de wissel overloop ten oosten van het station moeten worden verplaatst (zie ook paragraaf 10). Wij verwachten dat dit makkelijker te realiseren is dan het realiseren van een keerspoor (tailtrack) ten zuiden van het station. Randvoorwaarde is ook hier wel dat een korte kering toekomstvast inpasbaar is in de dienstregeling zowel bij 2 kerende intercity's per uur als bij 4 kerende sprinters per uur en dat de uitvoering robuust is. Als dat zo is dan zou met realisatie van alleen een 3^e spoor conform oplossingsrichting C station Harderwijk al klaar zijn voor dienstregelingsmodel 3 en is hiervoor een 4^e spoor of extra keerspoor niet nodig. Dit kan een aanzienlijke kostenbesparing zijn. Juist het 4^e spoor in Harderwijk is naar onze verwachting kostbaar.

Keerspoeren niet noodzakelijk bij kwartierdienst, inhaalspoeren hebben meerwaarde.

Als alle sprinters en intercity's over het volledige traject zouden rijden (dienstregelingsmodel 5) dan is een (extra) keervoorziening in Harderwijk niet nodig voor de basisdienstregeling. Het is wel gunstig voor bijsturing en het biedt ook mogelijkheden voor het afbouwen van de frequenties in de avonduren. In dienstregelingsmodellen 3 t/m 5 is het met het oog op robuustheid wenselijk dat er op meer stations op het traject een mogelijkheid is voor intercity's om de sprinters in te halen in aanvulling op de inhaallocatie in Putten. Dit maakt dat oplossingsrichting C meer toekomstvast is omdat wordt voorzien in een inhaalspoor bij Harderwijk in één richting naast een keermogelijkheid. Oplossingsrichting D en F hebben dat niet.

Extra spoor oplossingsrichting C aan zuidzijde best inpasbaar. Wanneer wordt gekozen voor keren langs een perronspoor van station Harderwijk is een 3^e spoor nodig zodat de kerende trein andere treinen niet in de weg zit. Een extra spoor aan de noordzijde is kostbaar omdat hiervoor sloop en herbouw nodig is van zowel het stationsgebouw als de recent opgeleverde fietsenstalling. Bovendien gaat dit ten koste van de bufferruimte van het busstation. Aan de zuidzijde zijn er veel minder obstakels. Er is op het bestaande spoor ook al rekening mee gehouden. Onder meer het viaduct over de Weisteeg is voor zover bij ons bekend al voorbereid op een extra dek voor een derde spoor.

Bij keren op één van de buitenste van de drie sporen ontstaan er in de dienstregeling conflicten met andere treinen uit de tegengestelde richting. Bovendien leidt dit tot aanzienlijke extra kosten voor de bouw van een nieuw perron. Keren op het middelste spoor, wat dus één van de bestaande sporen is, heeft daarom de voorkeur want dan zijn er geen conflicten én dan zijn er geen extra kosten. Omdat een extra spoor aan de zuidzijde goedkoper lijkt in te passen dan aan de noordzijde ligt het voor de hand om te keren op het huidige zuidelijke perronspoor wat dan in middenligging komt te liggen. Mogelijk is aan de zuidzijde in de toekomst zelfs ruimte voor een 4^e spoor met een eilandperron tussen het 3^e en 4^e spoor. Het is verstandig om in het ontwerp hier al rekening mee te houden.

Inhaling kan reistijd sprinters verlengen. Om de frequentieverhoging van dienstregelingsmodellen 3 t/m 5 mogelijk te maken moeten intercity's onderweg tussen Utrecht en Zwolle de sprinters kunnen inhalen. In dienstregelingsmodel 3 gebeurt dit volgens LNS in Putten omdat dit een gunstige locatie is op dit traject gezien het reistijdverschil tussen sprinters en intercity's tussen Amersfoort en Putten. Ook zijn hier reeds inhaalspoeren aanwezig. Hiervoor is wel het verplaatsen van het station van Putten over een paar honderd meter en het aanpassen van wissels bij dat station noodzakelijk. Een andere optie is verlenging van de inhaalspoeren in Putten en aanpassing van de huidige perrons.

Zorgpunt is dat een inhaling tijdens het halteren zal leiden tot circa 4 minuten extra reistijd voor de sprinters gezien de benodigde opvolgtijden tussen treinen. Als de sprinters keren in Harderwijk conform dienstregelingsmodel 3 dan hebben vooral reizigers van/naar Harderwijk en Ermelo hier last van. Als sprinters echter doorrijden naar Zwolle (dienstregelingsmodel 4 en 5) dan betekent dit dat de dienstregeling niet meer past omdat de ingehaalde sprinter bij Zwolle de volgende intercity alweer in de weg zit. Daarom is in deze modellen een tweede inhaallocatie nodig. Een betere oplossing is een rijdende inhaling omdat deze geen extra reistijd kost voor de sprinterreizigers. Dit vraagt echter een langer stuk viersporigheid. Een laatste oplossing is het verkorten van opvolgtijden door het invoeren van ERTMS. Dit heeft wel impact op de robuustheid omdat bij een kleine vertraging van sprinter of intercity er al direct gevolgen zijn voor de andere trein.

Intercitystop vraagt keerspooren buiten het station of inhaalspooren met perron. Bij dienstregelingsmodel 2 t/m 4 met kerende treinen op Harderwijk kunnen de doorgaande intercity's alleen halteren in Harderwijk als de treinen keren op keerspooren buiten het station (oplossingsrichting D en F) of als er een zijperron komt langs het inhaalspoor (oplossingsrichting C). Dit vraagt dan dus bij oplossingsrichting C een extra investering. In dienstregelingsmodel 4 zijn deze maatregelen sowieso nodig om de doorgaande sprinters te kunnen faciliteren. Alleen in dienstregelingsmodel 5 zijn deze maatregelen niet nodig als er geen inhaling plaatsvindt bij Harderwijk.

Een extra stop van de doorgaande intercity maakt wel in alle modellen dat de aansluitingen in Amersfoort of Zwolle mogelijk niet meer gehaald kunnen worden. Onderzocht moet daarom worden of, en zo ja welke extra maatregelen er elders op het traject nog nodig zijn voor rijtijdwinst van de intercity's om een stop in Harderwijk mogelijk te maken.

Inhaling in Harderwijk mogelijk alternatief voor Putten. Wij zien mogelijkheden om de 3^e en 4^e intercity toch door te laten rijden naar Zwolle, ook wanneer de in LNS voorgestelde aanpassingen in Putten (nog) niet zijn doorgevoerd. Dit vraagt een viersporig station Harderwijk tenzij alle sprinters keren op Harderwijk, dan zijn drie sporen voldoende. Ook vraagt het een andere dienstregeling van de Sprinters. Deze kunnen nadelen hebben voor reizigers (zoals een knip of inhaling van de Sprinter in Amersfoort) maar ook voordelen (zoals het non-stop laten rijden van Sprinters tussen Utrecht Overvecht en Amersfoort). Wij constateren dat oplossingsrichting B uitgaat van vier sporen op Harderwijk. Deze is momenteel afgefallen vanwege de hoge investeringskosten. Het is echter denkbaar dat oplossingsrichting B wel de goedkoopste oplossingsrichting is voor invoering van dienstregelingsmodellen 3 t/m 5.

Sneller vertrekproces is no-regret maatregel. Het is mogelijk de halteertijden van de Sprinters in te korten door het invoeren van een automatische vertrekprocedure. Hierbij wordt het vertrekproces geleid door de machinist in plaats van de conducteur. Dit wordt al toegepast bij de Airportsprinter. Dit is een no-regret maatregel die de dienstregeling robuuster maakt en reistijden korter en die geen infra-maatregelen vraagt.

Conclusie:

Wij concluderen dat toekomstige dienstregelingsmodellen 3 t/m 5 beter passen bij oplossingsrichting C omdat in die oplossingsrichting alleen nog een perronverlenging nodig is om dienstregelingsmodel 3 mogelijk te maken, en omdat een inhaalspoor wordt gerealiseerd bij station Harderwijk wat van toegevoegde waarde is in alle dienstregelingsmodellen. Wij zien wel dat met deze oplossingsrichting een stop van de doorgaande intercity alleen mogelijk is met een nieuw zijperron wanneer er ook treinen op het station keren. Verder is het van belang dat aangetoond wordt dat deze optie robuust is om te voorkomen dat bij kleine vertragingen de intercity te vaak zal worden geschrapt ten noorden van Amersfoort Schothorst.

Advies: *Onderzoek voor de toets op toekomstvastheid de volgende punten specifiek voor alle genoemde dienstregelingsmodellen:*

- *of op station Harderwijk treinen uit beide richtingen gelijktijdig kunnen keren langs één perronspoor met twee perronfases.*
- *nut en noodzaak van realisatie in de toekomst van aanvullende inhaalmogelijkheden op het traject naast Putten en wat daarvoor de meest effectieve en efficiënte locaties zijn.*
- *mogelijke maatregelen in de toekomst voor het voorkomen van reistijdverlenging sprinters als gevolg van toekomstige inhaling waaronder verkorting van opvolgtijden*

- mogelijkheden voor de toekomst voor een 4^e spoor bij Harderwijk zowel met 3^e spoor aan de zuidzijde en een 4^e spoor aan de noordzijde als met zowel het 3^e en 4^e spoor aan de zuidzijde en of dit een alternatief kan zijn voor de inhaling bij Putten
- maatregelen voor het mogelijk maken van een extra stop in Harderwijk van de doorgaande intercity's

Advies: Verkort de halteertijden van de Sprinters Utrecht Centraal – Zwolle als no-regret maatregel om de reistijd te verkorten en de betrouwbaarheid van de dienstregeling te verhogen.

8. Lagere exploitatiekosten door korte kering

Wij juichen het toe dat u expliciet kijkt naar de exploitatiekosten. Uiteindelijk is dit ook in het belang van de reiziger omdat dit van invloed is op de betaalbaarheid van treinkaartjes en op het totale aantal treinen wat de vervoerder aanbiedt.

De huidige spitstrein is erg inefficiënt. Met een rijtijd van 18 minuten tussen Amersfoort en Harderwijk is het niet mogelijk om een halfuurdienst in twee richtingen te bieden met één compositie. De spitspendel moet bovendien doorrijden naar Nunspeet om daar te keren. Hierdoor is de rijtijd zo lang dat de trein zelfs met twee composities bij een halfuurdienst slechts in één richting reizigers kan meenemen. Op de terugweg rijdt de trein non-stop zonder reizigers, anders kan dezelfde compositie niet een uur later weer rijden in dezelfde richting. De spitspendel kan ook niet langer zijn dan één treinstel, omdat de machinist in Nunspeet niet mag uitstappen op het middenspoor wegens het ontbreken van een veilig looppad.

Door de krapte op het baanvak ligt de aankomst- en vertrektijd van de nieuwe 3^e en 4^e intercity op station Harderwijk min of meer vast. Tussen aankomst en vertrek zit circa 5 minuten. In principe maakt dit een korte kering mogelijk. Uitgaande van het verlengen van de intercity's die op dit moment keren in Amersfoort Schothorst betekent dit dat voor een halfuurdienst slechts één extra compositie nodig is. Dit is ook het geval als wordt gekozen een andere intercity uit Amersfoort door te rijden naar Harderwijk. Wel zijn dan extra composities nodig voor de extra treinen tussen Amersfoort Centraal en Utrecht Centraal (zie paragraaf 4), maar NS moet deze sowieso al in de toekomst rijden op grond van de concessie.

Omdat de spitstreinen met de komst van de 3^e en 4^e intercity niet meer hoeven te rijden worden tegelijkertijd twee composities bespaart. Per saldo betekent dit dat met het nieuwe sterk verbeterde aanbod voor de reiziger één compositie wordt bespaard. Door deze kostenbesparing wordt het in combinatie met de verwachte reizigersgroei voor de vervoerder interessanter om de hogere frequentie gedurende meer uren in de week aan te bieden.

Dit veronderstelt wel dat een korte kering mogelijk is. Er moet aangetoond worden dat een korte kering toekomstvast mogelijk is in de landelijke dienstregeling gezien de noodzaak van een tweede keerspoor als een korte kering in de toekomst niet mogelijk zou zijn.

Als de treinen niet langs het perron kunnen keren moeten ze eerst naar het keerspoor ten oosten van station Harderwijk rijden. Dit kost extra rijtijd. Een korte kering wordt daarmee per definitie onmogelijk. Dit maakt dat oplossingsrichting C qua exploitatiekosten aanzienlijk positiever scoort dan oplossingsrichtingen D en F. Wij kunnen daarom niet verklaren waarom in paragraaf 3.4 oplossingsrichting D met een + hoger scoort dan F met een +/- . Het verschil is in onze ogen marginaal. De bepalende factor is of een korte kering mogelijk is. Dat is bij zowel D als F niet het geval. Daarom zouden beide in onze ogen negatief moeten scoren in plaats van positief tot neutraal.

Advies: Kies vanuit het oogpunt van exploitatiekosten bij voorkeur voor een oplossingsrichting waarbij de treinen kort kunnen keren langs het perron mits dit toekomstvast mogelijk is ook in andere dienstregelingsmodellen (oplossingsrichting C). Verduidelijk het verschil in de scores voor de exploitatiekosten van de oplossingsrichtingen D en F door dit te kwantificeren en onderbouw waarom deze oplossingsrichtingen op het criterium exploitatiekosten niet negatief scoren vanwege het onmogelijk zijn van een korte kering.

9. Robuuste dienstregeling ook in de toekomst

De spoorbezetting op de Veluwelijn is krap. Het is belangrijk dat de dienstregeling op de Veluwelijn betrouwbaar kan worden uitgevoerd. Wij vragen hierbij niet alleen naar de korte termijn te kijken, maar ook naar de lange termijn.

In paragraaf 3.4 worden oplossingsrichtingen D en F op het criterium robuustheid beoordeeld als “zeer goed”. Op de korte termijn klopt dit omdat in deze oplossingsrichtingen sprake is van een lange kering (zie paragraaf 8). De score is dan zelfs iets beter dan oplossingsrichtingen C vanwege die lange kering. In onze ogen scoren de oplossingsrichtingen D en F op lange termijn echter neutraal tot negatief.

Als op lange termijn de LNS-dienstregeling wordt ingevoerd (zie paragraaf 6) dan zal de treindienst sterk afhankelijk worden van de inhaling bij het verplaatste station van Putten. Een extra inhaal mogelijkheid elders op het traject, bijvoorbeeld bij Harderwijk zal de dienstregeling dan robuuster maken bij kleine verstoringen. Het maakt dan in een bijsturingssituatie verschil of er in Harderwijk sprake is het inhalen van Sprinters die keren langs het perron (oplossingsrichting C) of van het inhalen van Sprinters die keren op een keerspoor voorbij het station (oplossingsrichtingen D en F). Als de Sprinters keren langs het perron en er is daarnaast een inhaal spoor dan kan een vertraagde intercity de Sprinter uit dezelfde richting al inhalen bij het station en hoeft deze intercity niet te wachten totdat de Sprinter naar een keerspoor voorbij het station is gereden. Dit scheelt in de bijsturing al snel 3 minuten voor de intercity. Andersom kan een vertraagde Sprinter richting Amersfoort bij aanwezigheid van een inhaal spoor bij het station dan in Harderwijk ingehaald worden door de intercity in plaats van in Putten en hoeft deze vertraagde Sprinter niet te wachten op het keerspoor ten noorden van Harderwijk.

Wij concluderen dat in toekomstige dienstregelingen met hogere frequenties een oplossingsrichting met een inhaal spoor bij de perrons van station Harderwijk robuuster zal zijn dan een oplossingsrichting met een keerspoor voorbij station Harderwijk. Het is zelfs denkbaar dat om deze reden in de toekomst alsnog een inhaal spoor bij station Harderwijk gebouwd moet worden. In dat geval is sprake van een desinvestering als in de voorliggende MIRT-verkenning wordt gekozen voor een keerspoor voorbij het station.

Advies: Toets robuustheid niet alleen voor de beoogde dienstregeling, maar ook voor mogelijke toekomstige dienstregelingen zoals de LNS-dienstregeling (ervan uitgaande dat de daarvoor noodzakelijke infrastructuur bij Putten dan is gerealiseerd). Wij verwachten dat bij deze toets oplossingsrichting C beter zal scoren dan D en F.

Wij merken op dat door de korte kering in oplossingsrichtingen B en C de Sprinter richting Amersfoort kan worden gehinderd. Deze Sprinter vertrekt immers slechts enkele minuten na de kerende intercity richting Amersfoort. Als in deze situatie wordt gekozen deze Sprinter voorrang te geven dan zal de vertraging van de kerende intercity richting Amersfoort verder oplopen. Dit kan worden gemitigeerd door bij een grotere vertraging de intercity reeds te keren in Amersfoort Schothorst of Nijkerk. Als dit echter te vaak gebeurt dan is

oplossingsrichting C niet robuust genoeg. In de toekomst kan dit knelpunt worden beperkt/opgelost door verplaatsing van station Putten over een paar honderd meter naar het noorden waar inhaalsporen aanwezig zijn, conform de LNS-dienstregeling.

10. Overloopwissels behouden voor bijsturing

Wij vragen u de huidige overloopwissels aan de noordkant van station Harderwijk te behouden. Deze maken het mogelijk voor treinen uit de richting Zwolle om te keren op station Harderwijk. Dit is van belang voor de bijsturing bij een stremming ten zuiden van Harderwijk om in ieder geval de treindienst Zwolle – Harderwijk in dergelijke situaties te kunnen blijven aanbieden. Aanrijdingen met een persoon komen helaas veelvuldig voor bij station Ermelo. In de huidige situatie komt de treindienst tussen 't Harde en Putten dan 3 tot 4 uur stil te liggen. Harderwijk is die uren onbereikbaar. Reizigers hebben belang bij een zo goed en zo volledig mogelijk OV systeem. Juist bij incidenten.

Daarnaast is het behoud van de overloopwissels een toekomstvast maatregel. In onze ogen is de LNS-dienstregeling met kerende sprinters uit zowel Zwolle als Amersfoort mogelijk met slechts 3 sporen op station Harderwijk. De treinen keren dan op een a en b fase (zie paragraaf 7). Hiervoor zijn de overloopwissels nodig. Deze moeten mogelijk wel worden verplaatst voor de hiervoor noodzakelijke perronverlenging.

Advies: *Behoud met het oog op voldoende bijsturingsmaatregelen en met het oog op toekomstige uitbreidingen van de dienstregeling overloopwissels ten noorden van station Harderwijk. Laat een nieuw zuidelijk inhaalspoor pas ten oosten van de eerste overloopwissels intakken op het bestaande spoor zodat kerende treinen uit Zwolle doorgaande treinen van Amersfoort naar Zwolle niet hinderen.*

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132
3800 CC Amersfoort
T: +31 33-4220450
M: secretariaat@rover.nl