



**HARDERWIJK / HIERDEN**

# **HARDERWIJK INTERCITYSTAD**

Onderzoeksrapport over de in- en uitstappers in de spits

**VANDAAG**

**naar**

**MORGEN**



Harderwijk, 29-03-2008

Versie : 1.0

Status : concept

Stellers : E.R.L. Saiboo Raadslid

J.K. Alfons Steunfractielid



## Inhoud

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
1.1	Algemeen	2
1.2	Leeswijzer	2
1.3	Onderzoeksvraag	3
<b>2.</b>	<b>Onderzoek</b>	<b>4</b>
2.1	Station Harderwijk	4
2.2	Aantal in- en uitstappers per dag	5
2.2.1	Algemeen	5
2.2.2	NS	5
2.2.3	Mobiliteitsatlas.nl	6
2.2.4	Evenementen	6
2.2.5	Toekomstige ontwikkelingen	8
2.2.6	Subconclusies	9
2.3	Aantal in- en uitstappers in de spits	10
2.3.1	Algemeen	10
2.3.2	Werkwijze enquête	10
2.3.3	Uitkomsten enquête	11
2.3.4	Subconclusies	17
2.4	Consequenties intercitystop tijdens de spits	18
2.4.1	Algemeen	18
2.4.2	Ochtendspits	18
2.4.3	Avondspits	18
2.4.4	Analyse	19
2.4.5	Subconclusies	20
2.5	Norm voor een intercitystation	21
2.5.1	Algemeen	21
2.5.2	Uitspraken NS woordvoerder	21
2.5.3	Voorbeelden van intercitystations tot 7000 in- en uitstappers	21
2.5.4	Subconclusies	23
2.6	De mening van de andere lokale politieke	24
2.6.1	Algemeen	24
2.6.2	Verkiezingsprogramma's	24
2.6.3	Subconclusie	25
<b>3.</b>	<b>Conclusies en Samenvatting</b>	<b>26</b>
<b>4.</b>	<b>Eindconclusie</b>	<b>27</b>

**Bijlage 1:** Mobiliteitsatlas

**Bijlage 2:** "Grootse plannen voor station Harderwijk", artikel uit Utrechts Nieuwsblad

**Bijlage 3:** Spoorlijn kaart



## 1. Inleiding

### 1.1 Algemeen

De VVD afdeling Harderwijk Hierden maakt zich als lokale politieke partij ernstig zorgen over de toenemende verkeersdruk op de snelweg A28. In de ochtendspits begint de filevorming richting Amersfoort – Utrecht al voor de afslag Nijkerk en schuift steeds meer op richting de afslag Nulde. De schade voor het milieu als ook de economie is onaanvaardbaar hoog.

Met name het knooppunt Hoevelaken (kruising A28 – A1) en de A28 zelf zijn knelpunten die dringend vragen om een oplossing. Ook het doortrekken van de A30 richting de afslag Nulde kan hier een belangrijke bijdrage aan leveren.

Naar de mening van de VVD Harderwijk Hierden vraagt dit probleem niet alleen om een oplossing door het aanleggen van meer wegen. Ook een verbetering van het openbaar vervoer kan een belangrijk aandeel leveren bij de oplossing van dit probleem op de Noord-West Veluwe.

In Harderwijk wordt al enige tijd gesproken over de wens om een intercitystop te krijgen op de NS-lijn Zwolle - Utrecht/Amersfoort. Iedere dag maken vele reizigers al gebruik van de trein. De veranderde NS-dienstregeling (vanaf december 2006) met nu 7 stops richting Amersfoort en 10 stops richting Utrecht, is naar de mening van de VVD Harderwijk Hierden een zodanige verslechtering dat mensen eerder weer kiezen voor de auto dan voor de trein.

Wij zijn de mening toegedaan dat een intercitystop in Harderwijk niet alleen voor veel huidige treinreizigers een daadwerkelijk verbetering is, maar dat ook meer mensen, zowel vanuit Harderwijk als vanuit de regio in plaats van de auto de trein als vervoermiddel zullen kiezen.

Tevens komt er hierdoor meer capaciteit (zitplaatsen) vrij in de stoptrein. Zeker nu buslijn 101 (snellijn) vanaf december 2007 niet meer Amersfoort maar Nijkerk station als eindpunt heeft, wordt door een intercitystop in Harderwijk ook een belangrijke bijdrage geleverd aan het oplossen van het capaciteitstekort in de stoptrein richting Amersfoort / Utrecht.

Om een concreet beeld te krijgen van de behoefte naar een intercityverbinding onder de huidige treinreizigers, heeft de VVD op woensdagochtend 5 maart tussen 05.30 uur en 09.15 op het NS-station Harderwijk een onderzoek gehouden. De resultaten van dit onderzoek zullen in het voorjaar 2008 worden aangeboden aan het College van Burgemeester en Wethouders.

### 1.2 Leeswijzer

Voor de lezer met weinig tijd wordt verwezen naar de paragraaf 3. Conclusies en Samenvatting.



## 1.3 Onderzoeksvraag

Sinds 1975 wordt er in Harderwijk gesproken over een intercity. NS en het gemeentebestuur zijn elkaar diverse malen dicht genaderd. Verschillende opties werden besproken. Denk hierbij aan een nieuw spoor buiten de kern van Harderwijk om de scherpe bocht eruit te halen, een station in de wijk Frankrijk en de wijk Drielanden, een spoortunnel, herstructurering stationsgebied en recentelijk werd de optie Zandlaan door de PvdA voorgesteld.

Diverse politieke partijen hadden en hebben de wens voor een intercitystation al sinds de jaren 70 van de vorige eeuw in hun verkiezingsprogramma staan.

In de afgelopen jaren hanteert de NS een glijdende intercity norm voor Harderwijk. De NS heeft deze norm in de afgelopen jaren met enige regelmaat verschoven, zonder enige argumentatie of toelichting.

Was jarenlang de norm 3.500 dagelijkse in- en uitstappers, op 5 maart 2008 was de NS-Harderwijk-intercity-norm inmiddels via de tussenstappen 5.000 en 7.000 gestegen tot 10.000 (!) dagelijkse in- en uitstappers.

De NS wekt hierdoor de indruk dat zij van Harderwijk geen intercitystad **willen** maken.

De lokale VVD fractie van Harderwijk Hierden vraagt zich af of we ons moeten neerleggen bij de glijdende norm van de NS, of dat we ons hard moeten maken om eind 2008 duidelijkheid te hebben of Harderwijk zijn intercitystops krijgt.

De lokale VVD fractie van Harderwijk Hierden stelt de volgende onderzoeksvraag:

**Is de wens van veel Harderwijkers, dat Harderwijk een intercitystad wordt reëel?**

De onderzoeksvraag is verdeeld in vijf subonderzoeksvragen:

1. Haalt station Harderwijk de 7.000 norm respectievelijk de 10.000 norm en zo niet, wanneer dan wel ? (Paragraaf 2.2.)
2. Hoeveel in- en uitstappers heeft Harderwijk in de spits en hoe verhouden de stoptrein bestemmingen en de intercity bestemmingen zich ? (Paragraaf 2.3.)
3. In hoeverre is er binnen de bestaande dienstregelingen ruimte om 1 minuut in Harderwijk te stoppen en zo ja, waar ligt die ruimte ? (Paragraaf 2.4.)
4. Is er een norm voor een intercitystation en zo ja, wat is die norm ? (Paragraaf 2.5.)
5. Wordt "Harderwijk intercitystad" door alle politieke partijen gedragen? (Paragraaf 2.6.)



## 2. Onderzoek

### 2.1 Station Harderwijk

Station Harderwijk is een spoorwegstation in Gelderland aan de spoorlijn Amersfoort - Zwolle. Het station, van het standaardtype NCS 1<sup>e</sup> klasse, werd geopend op 20 augustus 1863. In 1983 werd het stationsgebouw vervangen door een eenvoudiger en moderner gebouw. De oude overkapping van het eindperron werd hierbij gehandhaafd.

Vanaf mei 2006 is het perron zo'n 100 meter verlengd. De verhoging om op het platform te komen, is hiermee ook verplaatst.

De dienstregeling van 2007 geeft aan dat er slechts één intercitytrein stopt in Harderwijk: de laatste trein komende vanaf Amsterdam, heeft een stop in Amersfoort, Nijkerk, Harderwijk en Zwolle.

Ieder half uur stopt een trein (van serie 5600): de stoptrein Zwolle - Utrecht Centraal (gereden door NS).



## 2.2 Aantal in- en uitstappers per dag

### 2.2.1 Algemeen

In deze paragraaf zal antwoord worden gegeven op de subonderzoeksvraag 1:

*Haalt station Harderwijk de 7.000 norm respectievelijk de 10.000 norm en zo niet, wanneer dan wel?*

Om deze vraag te beantwoorden zijn achtereenvolgens de gegevens van de NS, de gegevens uit de mobiliteitsatlas en de meetgegevens van 5 maart 2008 in beschouwing genomen.

Aanvullende zijn in de beschouwing genomen:

- Evenementen
- Toekomstige ontwikkelingen (zoals Lelystad Airport)

### 2.2.2 NS

Om hier antwoord op te geven, is de NS om gegevens gevraagd en is voor het onderzoek gebruik gemaakt van openbare bronnen (internet).

De enige instantie die de juiste getallen kan leveren is de NS zelf. Zij geven echter via hun woordvoerder aan, dat deze gegevens tot de bedrijfsgeheimen behoren en om die reden niet beschikbaar gesteld kunnen worden.

De dienstregeling van de NS geeft aan dat er dagelijks tussen 05:45 en 00:39 totaal 74 treinen stoppen in Harderwijk.

Uit de telling van de VVD Harderwijk Hierden blijkt dat in de eerste 9 treinen er 2331 in- en uitstappers zijn (zie 2.3). Aangenomen is dat deze in- en uitstappers aan het eind van de dag weer naar hun woonplaats terug keren.

#### 7.000 in- en uitstappers norm

Om aan de 7.000 norm te voldoen dienen buiten de spitsuren gemiddeld 41 personen per trein in Harderwijk in of uit te stappen (zie tabel 1).

	Aantal treinen	Aantal in- en uitstappers	Gemiddeld in- en uitstappers per trein
Ochtend spits	9	2.331	259
Avond spits	9	2.331	259
Overige treinen	56	2.338	41
Totaal	74	7.000	

Tabel 1 Gemiddeld aantal in- en uitstappers per trein met intercity norm van 7.000



# HARDERWIJK INTERCITYSTAD

## 10.000 in- en uitstappers norm

Om aan de 10.000 norm te voldoen dienen buiten de spitsuren gemiddeld 95 personen per trein in Harderwijk in of uit te stappen (zie tabel 2).

	Aantal treinen	Aantal in- en uitstappers	Gemiddeld in- en uitstappers per trein
Ochtend spits	9	2.331	259
Avond spits	9	2.331	259
Overige treinen	56	5.338	<b>95</b>
Totaal	74	10.000	

Tabel 2 Gemiddeld aantal in- en uitstappers per trein met intercity norm van 10.000

**Op basis van deze gegevens valt te concluderen dat Harderwijk moeiteloos voldoet aan de 7.000 norm en daar ruim boven zit. In de staffel van de mobiliteitsatlas plaatst dat Harderwijk anno 2008 in de groep 7.001 tot 15.000.**

### 2.2.3

#### **Mobiliteitsatlas.nl**

Berekening volgens normen [www.mobiliteitsatlas.nl](http://www.mobiliteitsatlas.nl)

Bij het vaststellen van het aantal in- en uitstappers per station wordt een bepaalde staffel gehanteerd (zie bijlage 1)

- 0 - 1.000
- 1.001 - 3.500
- 3.501 - 7.000
- 7.001 - 15.000

De kaart van [www.mobiliteitsatlas.nl](http://www.mobiliteitsatlas.nl) (zie bijlage 1) laat zien dat Harderwijk tussen de 3.501- en 7.000 in- en uitstappers heeft en dat per gemiddelde werkdag anno 2003.

**De conclusie kan worden getrokken dat de gegevens van mobiliteitsatlas voor Harderwijk anno 2008 zijn achterhaald en dat Harderwijk sinds 2003 een groei van het aantal dagelijkse in- en uitstappers heeft doorgemaakt.**

### 2.2.4

#### **Evenementen**

In het artikel van Marcel van den Berg (zie bijlage 2) geeft de NS-woordvoester mevr. E. Wienesse aan: "Harderwijk heeft nu een probleem. Vooral in de ochtendspits komen wij treinen tekort" en "Het station in Harderwijk komt - met het aantal van enkele tienduizenden reizigers per dag - al jaren in aanmerking voor een aansluiting op het sneltreinnet". Met de tienduizenden reizigers per dag zal de NS woordvoester rekening hebben gehouden met de toeristenstroom die in- en uitstappen in Harderwijk. Hierop zegt zij het volgende:

**"Veel toeristen maken gebruik van NS-station Harderwijk En niet alleen voor een bezoek aan het Dolfinarium. Ook bezoekers van Six Flags (red: tegenwoordig Walibi World Holland) en het jaarlijkse popfestival Lowlands in Biddinghuizen stappen uit in Harderwijk."**



## HARDERWIJK INTERCITYSTAD

### Belangrijke evenementen en attractieparken in Harderwijk en omgeving:

- Dolfinarium ca. 1.000.000 bezoekers per jaar<sup>1</sup>
- Walibi World Holland > 1.000.000 bezoekers per jaar<sup>2</sup>
- Dorhout Mees ca. 150.000 bezoekers per jaar<sup>2</sup>

Het seizoen voor de grote attractieparken loopt van half februari tot eind oktober (37 weken).

Dorhout Mees is het gehele jaar open.

In de nabijheid van Walibi World Holland is een groot evenemententerrein waar veel evenementen worden gehouden met zeer grote bezoekers aantallen.

Een gering deel van de bezoekers (5%) komt met het openbaar Vervoer. Om vanaf station Harderwijk naar de attractieparken te komen wordt gebruik gemaakt van bestaand of extra ingezet openbaar (bus) vervoer.

In tabel 3 zijn bovenstaande gegevens verwerkt.

	Dolfinarium Walibi World	Overige attracties evenementen
Bezoekers	2.000.000	500.000
5% per trein	100.000	25.000
aantal weken	37	52
toeristen per dag	386	69
aantal in- en uitstappers	772	137

Tabel 3 Evenementen en attractiepark in- en uitstappers.

Bezoekers van evenementen en attracties hebben een andere verdeling over de dag en over de week dan het dagelijkse woon- en werkverkeer.

### Hierbij zijn twee trends te onderkennen:

- Verschuiving van de weekenddagen naar de normale werkdagen (vakantiespreiding en vergrijzing spelen hierbij een rol) en
- Verschuiving naar de dalurenochtend en de dalurenavond (koppelverkoop entree en vervoerbewijs spelen hierbij een rol).

**Geconcludeerd kan worden dat evenementen en attracties zorgen voor een structureel extra aanbod van passagiers met een zeer specifiek reisgedrag. Door dit reisgedrag zijn deze passagiers buiten de meeting van 5 maart 2008 gebleven.**

<sup>1</sup> Bron Masterplan Mobiliteitsmanagement Harderwijk VVC OOST

<sup>2</sup> Bron Mobiliteitsplan Flevoland



**Geconcludeerd kan worden dat, met inachtneming van een zekere spreiding, er gemiddeld per dag 909 evenementen en attractie in- en uitstappers Harderwijk aandoen.**

## 2.2.5 Toekomstige ontwikkelingen

Het vervoer in Nederland laat de afgelopen 20 jaar een autonome groei zien van 4 % per jaar. Er zijn geen aanwijzingen dat die trend in de komende jaren zal veranderen.

*“Reizigerskilometer treinreizigers stijgt harder dan automobilisten. Sinds 1986 (tot 2006) is het aantal reizigerskilometers van treinreizigers meer dan verdubbeld. Geen enkele andere vervoersmodaliteit zag haar reizigerskilometers verdubbelen. Het reizigerskilometers per auto is in diezelfde periode met de helft toegenomen. De trein heeft in de loop der jaren geleidelijk aan terrein gewonnen. Alleen de bus verliest aan populariteit. Terwijl over de gehele linie het aantal reizigerskilometers steeg, daalde (vooral de laatste jaren) het aantal reizigerskilometers van busreizigers.”* (Bron: <http://www.treinreiziger.nl/>)

### HBO onderwijsinstellingen in Harderwijk

Deze ontwikkelingen zijn in deze beschouwing niet meegenomen.

### Lelystad Airport

Met ingang van 2010 - 2011 zal Lelystad Airport haar activiteiten starten met een beoogde doorgroei tot ca 2.000.000 passagiers op jaarbasis.

Een gering deel van de bezoekers (5%) komt met het Openbaar Vervoer, waarbij station Lelystad voor de treinreiziger ook een optie kan zijn. Om vanaf station Harderwijk naar Lelystad Airport te komen wordt gebruik gemaakt van bestaand of extra ingezet openbaar (bus) vervoer.

In de nadere uitwerking is de verhouding passagiers station Harderwijk en station Lelystad gesteld op 1 staat tot 4.

In tabel 4 zijn bovenstaande gegevens verwerkt.

	Lelystad Airport
Bezoekers	2.000.000
5% per trein	100.000
4 % via Lelystad	80.000
1 % via Harderwijk	20.000
aantal in- en uitstappers Harderwijk per dag	109

Tabel 4 Lelystad Airport station Harderwijk in- en uitstappers.

**De conclusie kan worden getrokken dat naast de jaarlijkse groei van 4 % er met ingang van 2010 een extra groei te verwachten valt die zal oplopen tot 109 in- en uitstappers per dag als gevolg van Lelystad Airport.**



## 2.2.6 Subconclusies

*Haalt station Harderwijk de 7.000 norm respectievelijk de 10.000 norm en zo niet, wanneer dan wel ?*

1. De huidige situatie geeft te zien dat station Harderwijk op dit moment royaal boven de 7.000 norm dagelijkse in- en uitstappers uitkomt.
2. De evenementen in ogenschouw nemende en kijkende naar de toekomstige ontwikkelingen is de conclusie gerechtvaardigd dat station Harderwijk ergens tussen nu en 2011 eveneens royaal boven de 10.000 norm dagelijkse in- en uitstappers uit zal komen.



## 2.3 Aantal in- en uitstappers in de spits

### 2.3.1 Algemeen

In deze paragraaf zal antwoord worden gegeven op de subonderzoeksvraag 2:

*Hoeveel in- en uitstappers heeft Harderwijk in de spits en hoe verhouden de stoptrein bestemmingen en de intercity bestemmingen zich ?*

Om hierop antwoord te geven, heeft de fractie van de VVD Harderwijk Hierden op woensdag 5 maart, van 05.30 tot en met 09.15 (ochtendspits), een enquête gehouden op het NS station te Harderwijk.

### 2.3.2 Werkwijze enquête

Er is gekozen om de enquête niet te houden op een maandagmorgen of vrijdagmiddag. Deze twee tijdstippen kenmerken zich als de twee piekstromen in de week. Veel uitwonende studenten, scholieren en werknemers zullen tijdens deze perioden gebruik maken van het openbaar vervoer.

Ervaring leert dat er in mindere mate een fileprobleem is op de vrijdag (36-urige werkweek, keuze voor vrije dag). Dit kan zich ook manifesteren in minder openbaar vervoerreizigers.

Door deze keuze enquêteert de VVD Harderwijk Hierden alleen de reizigers die de trein gebruiken voor het dagelijks woon/werk verkeer. Bijkomend voordeel hiervan is, dat je er van uit mag gaan, dat de reizigers die in de ochtendspits aankomen of vertrekken dit tijdens de avondspits in omgekeerde richting doen.

De enquête onderscheidt in de ochtendspits twee reizigersstromen: een aankomende en een vertrekkende stroom.

#### De aankomende stroom reizigers in de ochtendspits

De mogelijkheid om aankomende reizigers uitgebreid te enquêteren is zeer gering. De grote groep, aangekomen reizigers willen zo snel mogelijk het perron verlaten.

De VVD Harderwijk Hierden beperkt zich tot **het tellen** van het aantal aankomende reizigers. De aankomende reizigers zijn niet geënquêteerd.

## De vertrekkende stroom reizigers in de ochtendspits

De stroom vertrekkende reizigers zijn door de VVD Harderwijk Hierden geteld

Deze reizigers hebben wij de volgende drie vragen gesteld:

1. Wat is uw eindbestemming ?
2. Bent u tevreden over de dienstregeling van de NS ?
3. Is het nemen van de auto in plaats van de trein voor u een alternatief ?

Vraag 1. wordt beantwoord met de plaatsnaam van de eindbestemming.

De vragen 2. en 3. kunnen met "ja" of "nee" worden beantwoord.

## Beperkingen

1. Vertrekkende reizigers zijn minder goed te enquêteren indien zij net op tijd voor hun trein op het perron zijn of indien de stroom reizigers veel te groot is. Deze reizigers hebben wij alleen naar hun eindbestemming gevraagd.

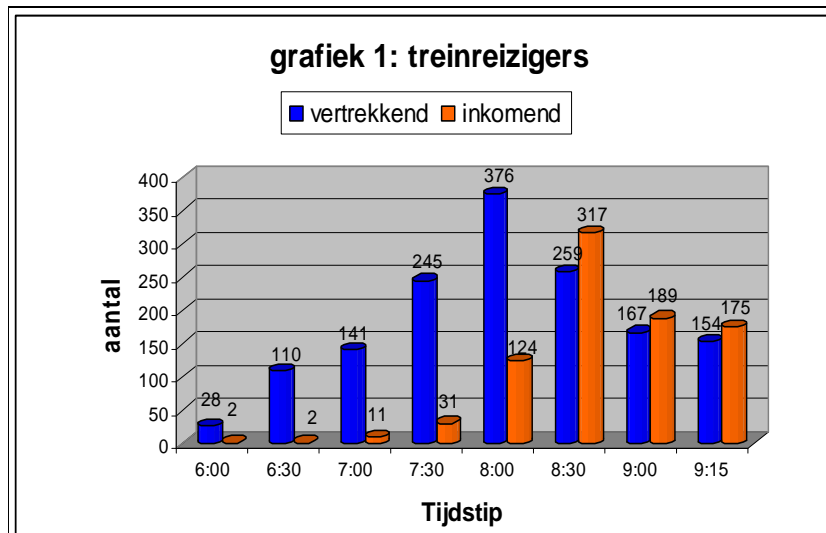
2. Vertrekkende reizigers zijn goed te enquêteren indien zij ruim op tijd voor hun trein op het perron zijn en de stroom reizigers niet te groot is.

### 2.3.3

#### **Uitkomsten enquête**

In Harderwijk vertrekken in de ochtendspits 1480 reizigers en arriveren 851 reizigers. Totaal maken 2331 gebruik van de trein.

Grafiek 1 geeft per half uur het aantal vertrekkende en inkomende reizigers weer.

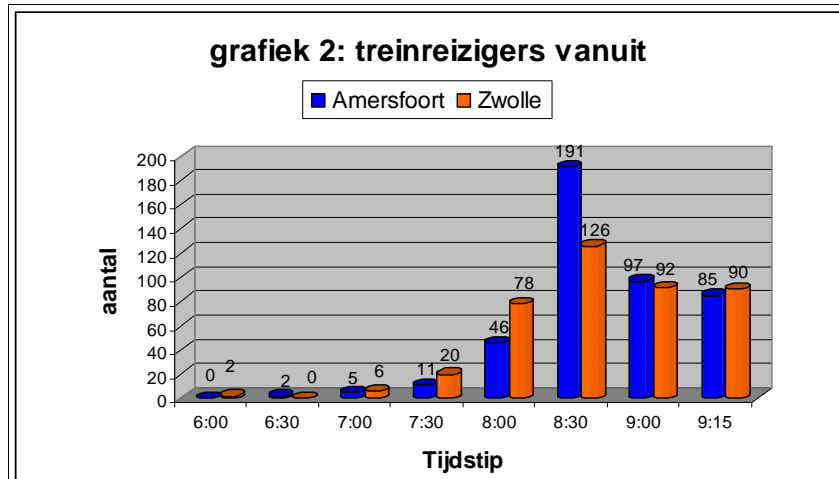


De vroeg vertrekkende reizigers blijken lange afstand forenzen die tot 25 minuten reistijdwinst (enkele reis) kunnen halen indien Harderwijk een intercitystation zou worden.



## HARDERWIJK INTERCITYSTAD

In grafiek 2 wordt de stroom inkomende reizigers, opgesplitst naar reizigers afkomstig uit de richting Amersfoort en uit de richting Zwolle weergegeven.



Hierbij valt op dat deze inkomende reizigers voor ongeveer 85 - 95% bestaan uit minderjarige scholieren en dat deze naar plaats van herkomst gelijkelijk verdeeld zijn uit de regio rondom Harderwijk.

Voor deze groep is de conclusie gerechtvaardigd dat de auto geen alternatief vervoermiddel kan zijn.

# HARDERWIJK INTERCITYSTAD

In grafiek 3 is weergegeven het aantal reizigers in de ochtendspits dat Harderwijk verlaat, waarbij gekeken is naar de vervolgbestemming:

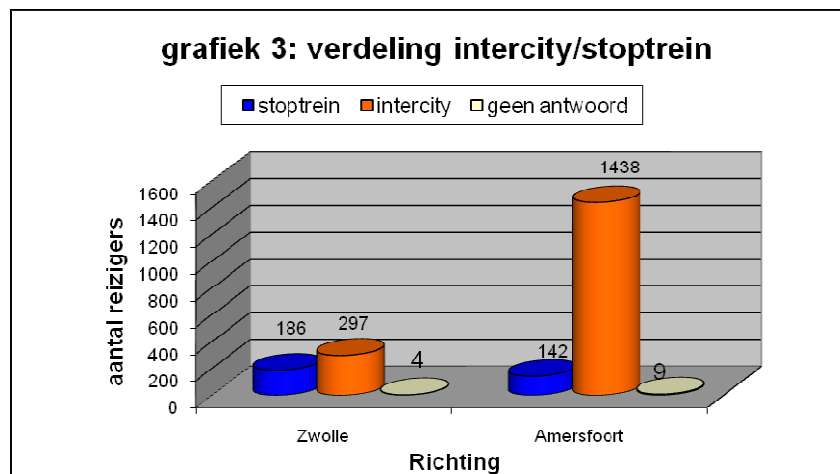
- Stoptrein bestemming of
- Intercitystation bestemming

Vervolgens is er bij grafiek 3 vanuit gegaan dat Harderwijk reeds een intercystation zou zijn. Dat geeft namelijk inzicht in de mate van potentiële verlichting van de overvolle stoptrein door de intercystation op hetzelfde traject.

Reizigers die op de stations tussen Amersfoort en Zwolle uitstappen maken onveranderd gebruik van de stoptrein.

Reizigers die uit- of overstappen in station Amersfoort of station Zwolle maken in dit model gebruik van de intercystation.

Deze vraag is relevant en actueel tegen de achtergrond van het feit dat er in de ochtendspits geen zitplaatsen meer zijn in de stoptrein in de richting van Amersfoort ter hoogte van het station Putten.



Grafiek 3 laat zien dat nu juist in de richting Amersfoort een intercystation bij station Harderwijk een grote ontlasting geeft voor de stoptrein in diezelfde periode op hetzelfde traject.

Dat is een potentiële *win-win* situatie voor zowel de passagiers die in station Harderwijk instappen als de passagiers die in station Putten instappen voor de richting Amersfoort.

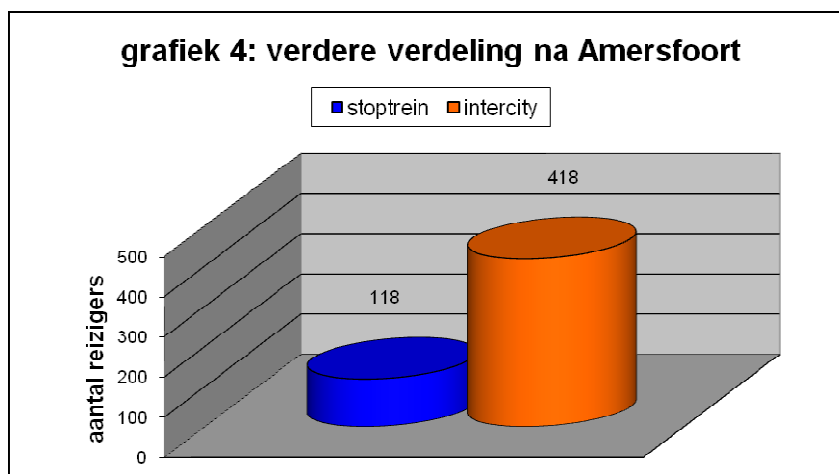


## HARDERWIJK INTERCITYSTAD

In grafiek 4 is weergegeven het aantal reizigers in de ochtendspits met een vervolg bestemming **voorbij** het station Amersfoort.

Reizigers die op de stations tussen Amersfoort en Amsterdam of Amersfoort en Utrecht of Amersfoort en Apeldoorn uitstappen maken vanaf Amersfoort gebruik van de stoptrein.

Reizigers die uit- of overstappen in Amsterdam of Utrecht of Apeldoorn maken gebruik van een intercity vervolg bestemming resp. intercity trein.



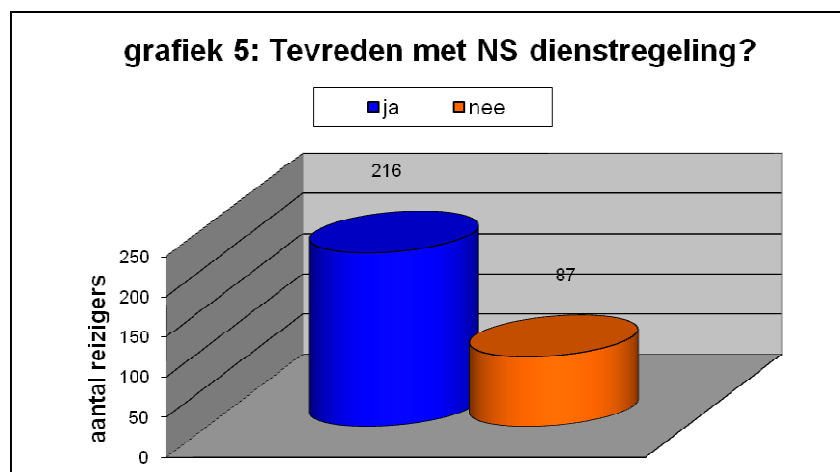
Geconcludeerd kan worden dat 80 % van de reizigers die verder dan Amersfoort reist eveneens een intercity eindbestemming heeft en dus een reistijdvoordeel kan en zal hebben dat kan oplopen tot ca 15 minuten (enkele reis).

## HARDERWIJK INTERCITYSTAD

De reizigers is gevraagd of zij tevreden zijn met de dienstregeling van de NS. In algemene zin werd de VVD fractie verteld, dat de reizigers blij waren met de actie voor een intercitystation en men wel tevreden was met de nieuwe dienstregeling.

De treinen rijden veelal op tijd. Als negatief punt werd verteld dat de reistijd richting Utrecht langer is geworden en men daardoor een aansluiting in Utrecht mist en daardoor extra reistijd nodig heeft.

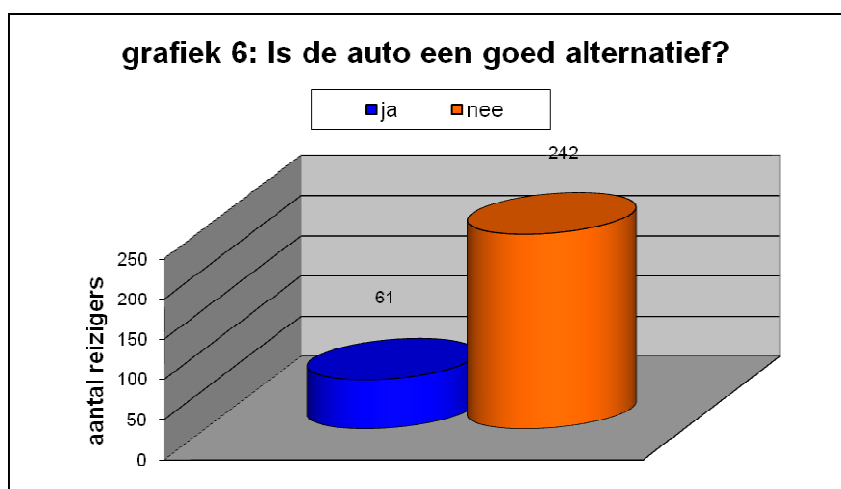
Grafiek 5 laat de uitkomst zien op de vraag of de reiziger tevreden is met de huidige dienstregeling.



**Geconcludeerd kan worden dat de tevredenheid over de stiptheid van de dienstregeling wordt gewaardeerd. De versraling van de dienstregeling daarentegen leidt onvermijdelijk tot langere reistijden.**

## HARDERWIJK INTERCITYSTAD

Ook is de reizigers gevraagd of zij de auto als een alternatief zien. Een groot aantal reizigers blijkt dit niet als een alternatief te zien. Zij hebben geen auto of deze is voor het gezin harder nodig dan voor woon/werkverkeer. De file richting Amersfoort en Utrecht blijkt voor velen ook een groot struikelblok te zijn. De uitkomst van deze vraag is weergegeven in grafiek 6.



Geconcludeerd kan worden dat door diverse omstandigheden de auto voor slechts 20 % van de reizigers nog een goed alternatief is. Daar staat tegenover dat 80 % van de reizigers in hoge mate afhankelijk is van het openbaar vervoer resp. het treinvervoer.



## 2.3.4 Subconclusies

*Hoeveel in- en uitstappers heeft Harderwijk in de spits en hoe verhouden de stoptrein bestemmingen en de intercity bestemmingen zich ?*

1. Harderwijk intercitystation levert een reistijd voordeel op voor 80 % van de vertrekkende passagiers dat wel kan oplopen tot 30 minuten (enkele reis).
2. De stoptrein in de richting Amersfoort heeft ter hoogte van station Putten geen zitplaatsen meer vrij in de ochtendspits. Harderwijk intercitystation in de ochtendspits betekent een substantiële verlichting van de overvolle stoptrein in de richting Amersfoort.



## 2.4 Consequenties intercitystop tijdens de spits

### 2.4.1 Algemeen

In deze paragraaf zal antwoord worden gegeven op de subonderzoeksvraag 3:

*In hoeverre is er binnen de bestaande dienstregelingen ruimte om 1 minuut in Harderwijk te stoppen en zo ja, waar ligt die ruimte ?*

Om hierop antwoord te geven, is de NS dienstregeling geraadpleegd. In deze paragraaf wordt de situatie in de ochtend- en avondspits weergegeven.

### 2.4.2 Ochtendspits

De NS dienstregeling (zie tabel 6) geeft aan dat de reistijd tussen Zwolle en Amersfoort tussen de 35 en 39 minuten is. In de ochtendspits vertrekken twee intercity's, vanuit Zwolle vlak achter elkaar. De eerste van de twee intercity's heeft een reistijd naar Amersfoort van 39 minuten, de tweede intercity heeft een reistijd van 37 minuten.

Uit tabel 6 valt ook te lezen dat de intercity's in Amersfoort richting Utrecht respectievelijk een en twee minuten stil staan. De ruimte voor het overstappen richting Amsterdam bedraagt vijf minuten.

Zwolle	V	6.18	6.41	7.11	7.16	7.41	7.46	8.11	8.16
Amersfoort	A	6.53	7.20	7.50	7.53	8.20	8.23	8.50	8.53
Reistijd		0.35	0.39	0.39	0.37	0.39	0.37	0.39	0.37
ri Utrecht	V	6.55	7.21	7.51	7.55	8.21	8.25	8.51	8.55
ri Amsterdam	V	6.58	7.28	7.55	7.58	8.25	8.28	8.55	8.58

Tabel 6: dienstregeling in de ochtendspits

### 2.4.3 Avondspits

De NS dienstregeling (zie tabel 7) geeft aan dat de reistijd tussen Amersfoort en Zwolle 36 of 37 minuten is. In de avondspits vertrekken twee intercity's, vanuit Utrecht vlak achter elkaar. De eerste van de twee intercity's heeft een reistijd vanaf Amersfoort naar Zwolle van 37 minuten, de tweede intercity heeft een reistijd van 36 minuten.



De reizigers die met de intercity vanuit Amsterdam komen, dienen in Amersfoort over te stappen. Hun overstaptijd is twee minuten. Deze aansluiting is in tabel 7 grijs gearceerd.

**Opmerking [E1]:** Deze begrijp ik niet.

Utrecht	v	16:17	16:20	16:47	16:50	17:17	17:20	17:47	17:50	18:17	18:20
Amersfoort	a	16:32	16:35	17:01	17:04	17:31	17:34	18:01	18:04	18:31	18:34
Amersfoort	v	16:34	16:38	17:04	17:08	17:34	17:38	18:04	18:08	18:34	18:38
Zwolle	a	17:11	17:14	17:41	17:44	18:11	18:14	18:41	18:44	19:11	19:14
reistijd Amf/Zw		0:37	0:36	0:37	0:36	0:37	0:36	0:37	0:36	0:37	0:36

Tabel 7: dienstregeling in de avondspits

In Zwolle blijven de intercity's 3 of 9 minuten staan (zie tabel 8), voordat zij respectievelijk vertrekken in de richting Groningen en Leeuwarden. Wat verder opvalt is dat in het eerste deel van het hele uur, de reistijd aanzienlijk korter is dan in het tweede deel van het hele uur. Richting Groningen geeft dit een verschil van 9 minuten en richting Leeuwarden een verschil van 10 minuten.,

staat stil		0:09	0:03	0:09	0:03	0:09	0:03	0:09	0:03	0:09	0:03
ri Leeuwarden	v	17:20		17:50		18:20		18:50		19:20	19:50
ri Groningen	v		17:17		17:47		18:17		18:47		19:17
reistijd		0:54	0:57	1:04	1:06	0:54	0:57	1:04	1:06	0:54	0:57

Tabel 8 dienstregeling van af Zwolle richting Groningen en Leeuwarden.

De intercity blijft in Groningen 11 minuten staan, voordat weer richting Amersfoort wordt gereden. In Leeuwarden blijkt dit 10 resp. 20 minuten te zijn.

## 2.4.4

### Analyse

Uit 2.4.2 blijkt dat in de ochtendspits, de kortste en langste reistijd een speling geven van 4 minuten. Vanaf de intercity die om 06.18 uit Zwolle vertrekt zijn er intercity's met een reistijd van 39 minuten. Deze intercity zou binnen de reistijd van 39 minuten, 1 à 2 minuten in de Harderwijk stil kunnen blijven staan, zonder dat het treinverkeer hier hinder van ondervindt.

Uit 2.4.3. blijkt dat in de avondspits, in eerst instantie, de intercity's die wachten op reizigers vanuit Amsterdam (grijs gearceerd in tabel 2) ook in Harderwijk een stop van één à twee minuten kan maken, als we dit afzetten op de snelste reistijd van 35 minuten (zie 2.4.3). Indien deze stop teveel tijd in zou nemen mag volgens tabel 3 de reistijd ook langer dan 35 minuten bedragen, omdat de intercity in Zwolle 9 minuten blijft staan voordat hij doorrijdt richting Leeuwarden.

Uit 2.4.3. blijkt vervolgens dat de Intercity's die vanuit Amersfoort richting Groningen rijden, minder ruimte bieden als de intercity's richting Leeuwarden. De reistijd geeft een ruimte van één minuut ten opzichte van de snelste reistijd. Indien de overstaptijd in Zwolle net zo kort wordt gemaakt als de overstaptijd in Amersfoort namelijk, twee



## HARDERWIJK INTERCITYSTAD

---

minuten, is de tweede minuut voor de intercitystop in Harderwijk gevonden. Eén minuut valt nog vrij te maken als de intercity slechts, net zoals in Leeuwarden, 10 minuten in plaats van 11 minuten in Groningen blijft staan. Voor deze ruimte dienen de tijden vanaf Harderwijk richting Groningen met één minuut te worden opgeschoven.

### 2.4.5

#### **Subconclusies**

*In hoeverre is er binnen de bestaande dienstregelingen ruimte om 1 minuut in Harderwijk te stoppen en zo ja, waar ligt die ruimte ?*

1. In de ochtendspits ligt het zwaartepunt in de richting Amersfoort. Gelet op de bestaande dienstregeling kan worden geconstateerd dat een weerszijden speling aanwezig is en kan worden geconcludeerd dat binnen de bestaande dienstregeling de minuut voor de intercitystop in Harderwijk gerealiseerd kan worden.
2. In de avondspits ligt het zwaartepunt in de richting Zwolle. Gelet op de bestaande dienstregeling kan worden geconstateerd dat met name dienstregeling van de intercity met als eindbestemming Leeuwarden ruimte biedt om elk half uur Harderwijk aan te doen en kan worden geconcludeerd dat binnen die bestaande dienstregeling de minuut voor de intercitystop in Harderwijk gerealiseerd kan worden.



## 2.5 Norm voor een intercitystation

### 2.5.1 Algemeen

In deze paragraaf zal antwoord gegeven worden op de subonderzoeksvraag 4:

*Is er een norm voor een intercitystation en zo ja wat is die norm ?*

Volgens de VVD Harderwijk Hierden dient de NS, iedere stad of dorp, die een intercitystation wil hebben aan deze norm te toetsen. Indien men aan de norm voldoet krijgt men de intercitystatus en indien men onder de norm komt zal de intercitystatus dienen te vervallen.

### 2.5.2 Uitspraken NS woordvoerder

Tijdens het houden van de enquête is de NS woordvoerder op 5 maart 2008 door TV Gelderland geïnterviewd. Zij gaf onder andere aan:

- Harderwijk kan pas intercitystad worden als zij voldoet aan de door NS gehanteerde norm van 10.000 in- en uitstappers per dag.
- Harderwijk nu intercitystad is voor de NS onbespreekbaar.

### 2.5.3 Voorbeelden van intercitystations tot 7000 in- en uitstappers

Naar aanleiding van de uitspraken van de woordvoerder van de NS is de volgende informatie van internet gebruikt voor het onderzoek:

- Aantal in- en uitstappers per station (bron: [www.mobiliteitsatlas.nl](http://www.mobiliteitsatlas.nl)), zie bijlage 1.
- Spoorlijn kaart (bron: [www.johnhuizer.nl](http://www.johnhuizer.nl)), zie bijlage 3.



## HARDERWIJK INTERCITYSTAD

In tabel 9 worden de uitkomsten van bijlage 1 en 3 met betrekking tot de norm van 0 – 1.000 en 1001 – 3.500 in- en uitstappers per dag weergegeven. Uit die tabel blijkt dat er minstens twee stations zijn, met 0- 1000 in- en uitstappers per dag, en minstens zes stations met 1001 -3500 in- en uitstappers per dag, die de status van intercitystation hebben.

Plaats	intercity	aantal reizigers	opmerkingen
Akkrum	ja	0-1000	Intercity Utrecht - Leeuwarden
Grou - Jinsum	ja	0-1000	Intercity Utrecht - Leeuwarden
Heiloo	ja	1001-3500	
Veenendaal de Klomp	ja	1001-3500	
Steenwijk	ja	1001-3500	Intercity Utrecht - Leeuwarden
Wolvega	ja	1001-3500	Intercity Utrecht - Leeuwarden
Beilen	ja	1001-3500	Intercity Utrecht - Groningen
Haren	ja	1001-3500	Intercity Utrecht - Groningen

Tabel 9 overzicht stations met minder dan 3500 in- en uitstappers

In tabel 10 worden de uitkomsten van bijlage 1 en 3 met betrekking tot de norm van 3.501 – 7.000 in- en uitstappers per dag weergegeven. Uit die tabel blijkt dat er minstens zes stations binnen deze norm vallen en tevens de status van intercitystation hebben, waarvan één station met een beperkte status.

**Harderwijk wordt weergegeven als een station, met 3501-7000 in- en uitstappers per dag, en zonder intercitystatus.**

Plaats	intercity	aantal reizigers	opmerkingen
Zutphen	ja	3501-7000	
Castricum	ja	3501-7000	
<b>Harderwijk</b>	<b>nee</b>	<b>3501-7000</b>	
Meppel	ja	3501-7000	Intercity Utrecht – Groningen en Intercity Utrecht - Leeuwarden
Heerenveen	ja	3501-7000	Intercity Utrecht - Leeuwarden
Hoogeveen	ja	3501-7000	Intercity Utrecht - Groningen
Amersfoort Schothorst	soms	3501-7000	

Tabel 10 overzicht stations met tussen de 3501 en 7000 in- en uitstappers



## 2.5.4 Subconclusies

*Is er een norm voor een intercitystation en zo ja wat is die norm ?*

1. Er kan worden geconcludeerd dat er geen norm is voor een intercitystation.
2. Geconstateerd kan worden dat er intercitystations zijn met een reizigersvolume tot 7.000 in- en uitstappers per dag en dat de 10.000 norm door de NS niet als absolute norm wordt toegepast.
3. Geconstateerd kan worden dat Harderwijk binnen de staffel 7.000 tot 15.000 in- en uitstappers per dag valt en dat binnen die staffel nagenoeg alle stations tenminste een gedeeltelijke intercitystatus (een deel van de dag) hebben. Geconcludeerd kan worden dat voor Harderwijk tenminste een gedeeltelijke intercitystatus alleszins redelijk is.



## 2.6 De mening van de andere lokale politieke

### 2.6.1 Algemeen

In deze paragraaf zal antwoord worden gegeven op de 5<sup>e</sup> en tevens laatste subonderzoeksvraag:

*Wordt Harderwijk intercitystad door alle politieke partijen gedragen?*

Om hierop antwoord te geven, zijn de verkiezingsprogramma's van de lokale politieke partijen onderzocht, die deel uit maken van de gemeenteraad.

### 2.6.2 Verkiezingsprogramma's

In tabel 11 wordt weergegeven wat de lokale politieke partijen in Harderwijk geschreven hebben in hun verkiezingsprogramma 2006-2010. (Bron: [www.nachthok.nl](http://www.nachthok.nl))

<b>CDA</b>	Het <b>CDA</b> blijft streven naar een intercity- of sneltreinstop op station Harderwijk. De Oranjelaan zou door middel van een tunnel onder het spoor kunnen worden geleid.
<b>VVD</b>	<b>Betere en veilige doorstroming (VVD)</b> De spoorwegovergang bij de Oranjelaan - Stationslaan is een zeer onveilige verkeerssituatie. Een tunneldoorgang biedt in dezen een afdoende oplossing voor het probleem. Dit maakt de voor de intercity noodzakelijke perronverlenging mogelijk
<b>Harderwijk Anders</b>	Een snelle invoering van (bewaakte) fietsenstallingen; stimuleren van NS om de stationsstalling te verbeteren en te verfraaien. Harderwijk op de kaart zetten als Intercitystation. Veilige fietspaden, voetpaden en oversteekplaatsen. Actief lobbyen om de N 302, de spoorlijn en de A 28 (op den duur) in te graven of te overkappen dan wel de aanleg van de spoortunnel Oranjelaan.
<b>PvdA</b>	" <b>Harderwijkgericht</b> " in het verkiezingsprogramma 2006-2010 van de <b>PvdA Harderwijk</b> staan geen directe verwijzingen naar het stationsgebied.
<b>Stadspartij Harderwijk</b>	De <b>Stadspartij Harderwijk</b> , heeft haar wensen duidelijk ingekleurd omtrent het stationsgebied. "Herinrichting omgeving trein- en busstation aan het Stationsplein en aan de kant van het appartementencomplex Jan van Nassau."
<b>Gemeente Belang</b>	<b>Gemeente Belang</b> geeft in hun programma "Samen Leven, Samen werken, Samen sterk" voor Harderwijk en Hierden .Dat bij de NS moeten worden aangedrongen op een halteplaats voor de Sneltrain."Dit vergroot de bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van onze stad." laat Gemeente Belang weten. Daarnaast dient er voldoende fietsenstalling aanwezig zijn dichtbij de winkelcentra en andere knooppunten.
<b>ChristenUnie</b>	Het blijven streven naar een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn (tunnel Oranjelaan) gekoppeld aan de intercity status van het station Harderwijk is een belangrijk aandachtspunt van de <b>Christen Unie</b> . Daarbij zal zij in de komende jaren zal bijzondere aandacht geven aan de Centrale Zone (omgeving St. Jansdal/Stationsomgeving). Als actiepunt pleit de Christen unie voor Het onderhanden nemen van de stationsomgeving verbetering infrastructuur, verkleuring bedrijventrein naar onderwijs, kantoren, dienstverlening en wonen.

Tabel 11 Wat hebben de politiek partijen in hun verkiezingsprogramma 2006-2010 (Bron: [www.nachthok.nl](http://www.nachthok.nl))



## 2.6.3 Subconclusie

*Wordt Harderwijk intercitystad door alle politieke partijen gedragen?*

1. Geconcludeerd kan worden dat de wens om het station Harderwijk op te waarderen tot intercitystation breed wordt gedragen in de Harderwijker politiek.



### 3. Conclusies en Samenvatting

Haalt station Harderwijk de 7.000 norm respectievelijk de 10.000 norm en zo niet, wanneer dan wel ?

1. De huidige situatie geeft te zien dat station Harderwijk op dit moment royaal boven de 7.000 norm dagelijkse in- en uitstappers uitkomt.
2. De evenementen in ogenschouw nemende en kijkende naar de toekomstige ontwikkelingen is de conclusie gerechtvaardigd dat station Harderwijk ergens tussen nu en 2011 eveneens royaal boven de 10.000 norm dagelijkse in- en uitstappers uit zal komen.

Hoeveel in- en uitstappers heeft Harderwijk in de spits en hoe verhouden de stoptrein bestemmingen en de intercity bestemmingen zich ?

3. Harderwijk intercitystation levert een reistijd voordeel op voor 80 % van de vertrekkende passagiers dat wel kan oplopen tot 30 minuten (enkele reis).
4. De stoptrein in de richting Amersfoort heeft ter hoogte van station Putten geen zitplaatsen meer vrij in de ochtendspits. Harderwijk intercitystation in de ochtendspits betekent een substantiële verlichting van de overvolle stoptrein in de richting Amersfoort.

In hoeverre is er binnen de bestaande dienstregelingen ruimte om 1 minuut in Harderwijk te stoppen en zo ja, waar ligt die ruimte ?

5. In de ochtendspits ligt het zwaartepunt in de richting Amersfoort. Gelet op de bestaande dienstregeling kan worden geconstateerd dat een weerszijden speling aanwezig is en kan worden geconcludeerd dat binnen de bestaande dienstregeling de minuut voor de intercitystop in Harderwijk gerealiseerd kan worden.
6. In de avondspits ligt het zwaartepunt in de richting Zwolle. Gelet op de bestaande dienstregeling kan worden geconstateerd dat met name dienstregeling van de intercity met als eindbestemming Leeuwarden ruimte biedt om elk half uur Harderwijk aan te doen en kan worden geconcludeerd dat binnen die bestaande dienstregeling de minuut voor de intercitystop in Harderwijk gerealiseerd kan worden.

Is er een norm voor een intercitystation en zo ja wat is die norm ?

7. Er kan worden geconcludeerd dat er geen norm is voor een intercitystation.



8. Geconstateerd kan worden dat er intercitystations zijn met een reizigersvolume tot 7.000 in- en uitstappers per dag en dat de 10.000 norm door de NS niet als absolute norm wordt toegepast.

9. Geconstateerd kan worden dat Harderwijk binnen de staffel 7.000 tot 15.000 in- en uitstappers per dag valt en dat binnen die staffel nagenoeg alle stations tenminste een gedeeltelijke intercitystatus (een deel van de dag) hebben. Geconcludeerd kan worden dat voor Harderwijk tenminste een gedeeltelijke intercitystatus alleszins redelijk is.

*Wordt Harderwijk intercitystad door alle politieke partijen gedragen?*

10. Geconcludeerd kan worden dat de wens om het station Harderwijk op te waarderen tot intercitystation breed wordt gedragen in de Harderwijker politiek.

## 4. Eindconclusie

**Is de wens van veel Harderwijkers, dat Harderwijk een intercitystad wordt reëel?**

Alles overwegende komt de VVD Harderwijk Hierden tot de eindconclusie dat de wens van veel Harderwijkers, dat Harderwijk een intercitystad wordt inderdaad reëel is.

De VVD Harderwijk Hierden spreekt de verwachting en de hoop uit dat dit rapport de realisatie van Harderwijk intercitystad zal bespoedigen.



## Bijlage 1 (Mobiliteitsatlas)

### In en uitstappers per station

#### Aantal In- en Uitstappers

- 0 - 1000
  - 1001 - 3500
  - 3501 - 7000
  - 7001 - 15000
  - 15001 - 25000
  - 25001 - 50000
  - 50001 - 150000
- Spoorwegennet



© mobiliteitsatlas.nl



## Bijlage 2 ("Grootse plannen voor station Harderwijk", artikel uit Utrechts Nieuwsblad)

"Het NS-station Harderwijk moet hét op- en overstapstation van de Noord-Veluwe worden. Met meer stoptreinen in de ochtend- en avondspits, een aansluiting op het sneltreinet én een goede verbinding met de busdiensten.

Met dat idee in het achterhoofd gaan de Nederlandse Spoorwegen op maandag 15 juli om tafel zitten met de gemeente Harderwijk.

Een tunnel moet de files voor de spoorwegovergang wegnemen. In de ochtend- en avondspits zijn de spoorbomen ieder uur ruim twintig minuten gesloten. Daarnaast is de Oranjelaan bezaaid met stoplichten waardoor bij onoplettend rijgedrag kop-staart-aanrijdingen kunnen ontstaan.

Harderwijk heeft laten uitrekenen dat een spoortunnel ongeveer 18,6 miljoen euro gaat kosten. Er wordt al geld voor gereserveerd. In 2004 moet hierover het definitieve besluit vallen.

Volgens woordvoerder P. van der Steen van NS Railinfrabeheer is het nog te vroeg om harde afspraken te maken, **maar is sprake van een 'positieve grondhouding'** bij de NS. De financiering vormt de grote moeilijkheid. Wij kunnen wel wat beloven, maar moeten altijd ruggespraak houden met het ministerie van verkeer en waterstaat in Den Haag. Desondanks is de bereidheid groot iets aan het Harderwijker situatie te veranderen."

**Harderwijk heeft nu een probleem, erkent NS-woordvoester mevr. E. Wiensse. Vooral in de ochtendspits komen wij treinen tekort.** We hebben al dubbeldekkers ingezet, maar omdat het perron zo kort is, kunnen we geen lange treinen inzetten."

**Het station in Harderwijk komt - met het aantal van enkele tienduizenden reizigers per dag - al jaren in aanmerking voor een aansluiting op het sneltreinet.** Wiensse: Maar daarvoor is een inhaalvoorziening nodig. De sneltrein moet de stoptrein bij Harderwijk kunnen passeren."

Dat stukje dubbelspoor wordt tegelijkertijd met de spoortunnel aangelegd, is de bedoeling. Zolang over de tunnel nog geen besluit wordt genomen, rijden de sneltreinen - die alleen de grotere stations aandoen - Harderwijk voorbij.

Veel toeristen maken gebruik van NS-station Harderwijk En niet alleen voor een bezoek aan het Dolfinarium. Ook bezoekers van Six Flags (*red: tegenwoordig Walibi World Holland*) en het jaarlijkse popfestival Lowlands in Biddinghuizen stappen uit in Harderwijk.

De bouw van de tunnel hangt samen met de herinrichting van het stationsgebied, waar ondermeer extra parkeerplaatsen moeten komen.

Ook komt bij de tunnel - aan de kant van de voormalige Jan van Nassaukazerne - mogelijk een nieuw busstation.

De provincie Gelderland wil vanaf dat nieuwe station een snelbus laten rijden die Harderwijk, Ermelo, Putten, Voorthuizen en Barneveld aandoet.

(Bron: Utrechts Nieuwsblad - Marco van den Berg - 4 juli 2002)



# HARDERWIJK INTERCITYSTAD

## Bijlage 3 (Spoorlijn kaart)

Bron: [www.johnhuizer.nl](http://www.johnhuizer.nl)

