



Opgavennotitie Veluwelijn

Frequentieverhoging Amersfoort-Harderwijk

13 januari 2026

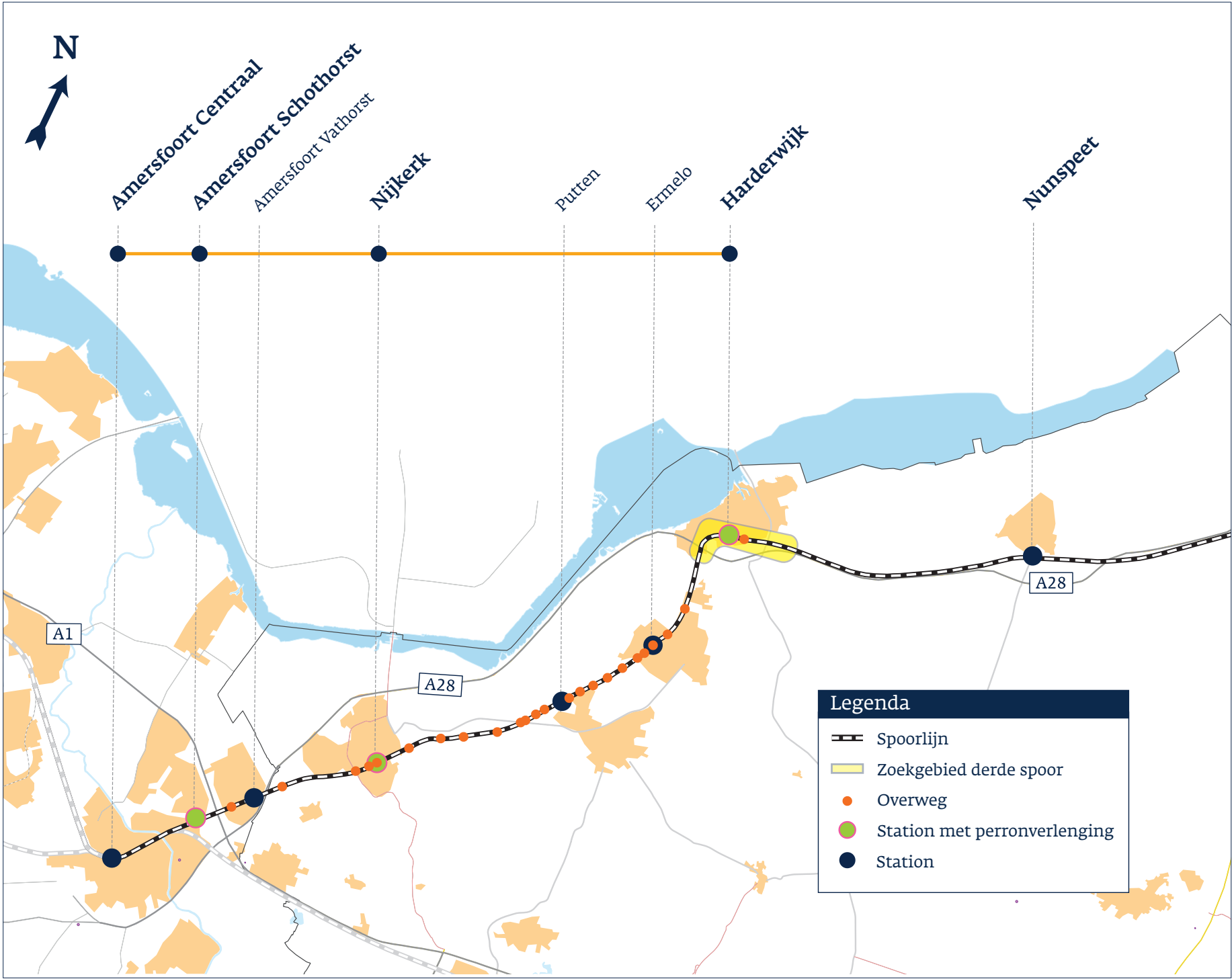


Inhoud

Overzicht Veluwelijn	3
1 De opgave	4
1.1 Introductie	5
1.2 Directe aanleiding	6
1.3 Doelstelling	6
1.4 Waarom deze opgave?	7
1.5 Historie	8
2 De aanpak	9
2.1 Bevoegd gezag	10
2.2 Projectorganisatie	10
2.3 Stappen kernproces	11
2.4 Procedure projectbesluit	12
3 Het proces tot nu toe	14
3.1 Wat hebben we al gedaan?	15
3.2 Uitgangspunten	15
3.3 Zeven globale oplossingsrichtingen	16
3.4 Beoordeling globale oplossingsrichtingen	17
3.5 Afgevalen globale oplossingsrichtingen	18
3.6 Besluitvorming	18
3.7 Overwegen	19
3.8 Financiën	20
4 Het vervolgtraject	21
4.1 Studiegebied	22
4.2 Plangebied	22
4.3 Besluitvorming vervolg	22



Kaart 1: Overzicht Veluwelijn





1 De opgave



1.1 Introductie

De Veluwelijn is de spoorlijn tussen Amersfoort en Zwolle. De spoorlijn ligt centraal in het Nederlandse spoornet. Op nationaal niveau vormt het één van de belangrijkste spoorverbindingen met Noord-Nederland, op regionaal niveau vormt het de verbinding tussen de regio's Amersfoort, Foodvalley, Noord-Veluwe en Zwolle.

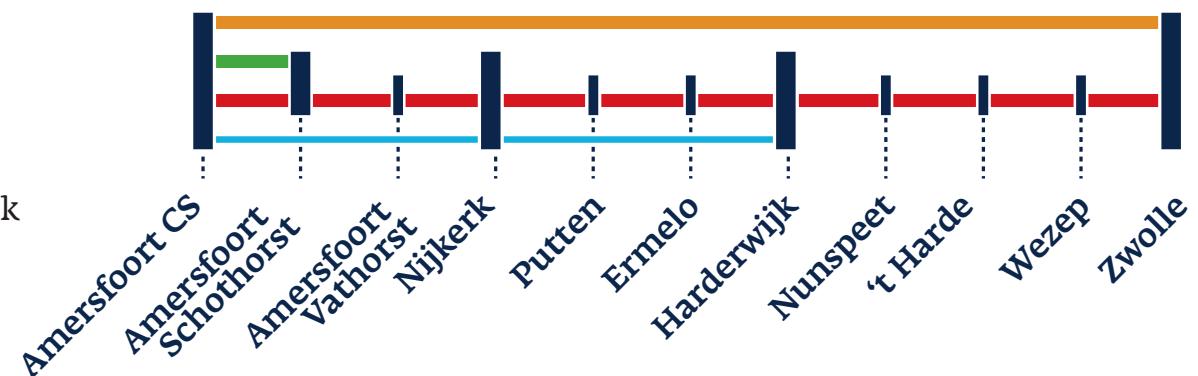
In de gemeenten langs deze spoorlijn wonen ongeveer 500.000 mensen en dit aantal groeit nog steeds. Parallel aan het spoor loopt de snelweg A28.

Op de Veluwelijn rijden:

- Intercity's tussen de Randstad en Noord-Nederland, deze stoppen alleen op Amersfoort Centraal en Zwolle en niet op tussengelegen stations;
- Intercity's Direct tussen Breda, de Randstad en Amersfoort Schothorst. Deze stoppen alleen op Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst;
- Daarnaast rijdt er 2x per uur een stoptrein tussen Utrecht Centraal en Zwolle. Dit is één van de langste en drukste stoptrein verbindingen van Nederland. Maar tegelijkertijd wel de ruggengraat van het openbaar vervoer in Noord-Gelderland;
- Op maandag t/m donderdag rijden daarnaast 6 extra treinen (3 in de ochtendspits, 3 in de avondspits) Amersfoort Centraal – Nijkerk – Harderwijk. In- en uitstappen kan in de ochtendspits alleen richting Amersfoort, in de avondspits alleen richting Harderwijk;
- Incidenteel is er daarnaast sprake van goederentreinen.

Figuur 1: Dienstregeling Veluwelijn

- 2x per uur Intercity Randstad - Noord Nederland
- 2x per uur Intercity Breda - Randstad - Amersfoort Schothorst
- 2x per uur Sprinter Utrecht Centraal - Zwolle
- 6x per dag Spitssprinter Amersfoort Centraal - Nijkerk - Harderwijk



1.2 Directe aanleiding

In het Bestuurlijk Overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) van november 2024 hebben Rijk en regio afgesproken de 1e fase van de verkenning naar de Veluwelijn te starten. Dit is de tweede stap in het onderzoek op weg naar aanpassingen aan de infrastructuur.

Deze opgavennotitie vormt het startdocument van de verkenning.

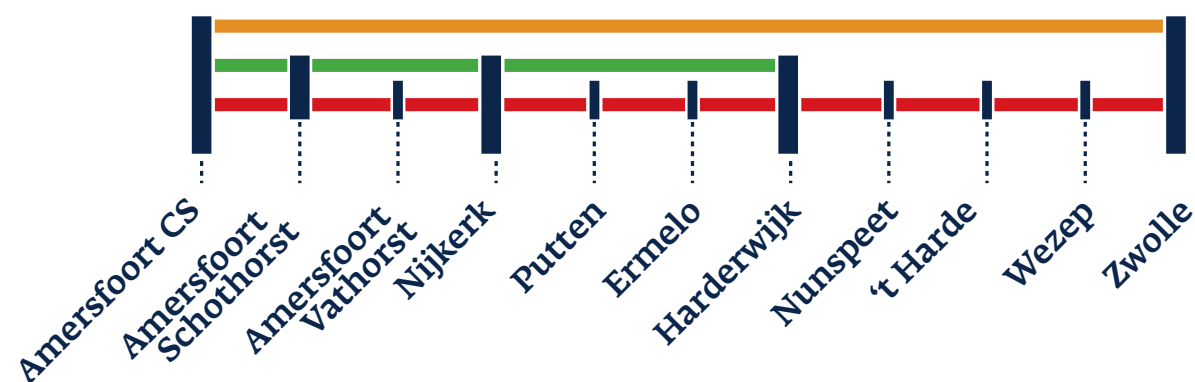
1.3 Doelstelling

Het project Veluwelijn heeft als doel het 2x per uur door laten rijden van de Intercity's Amersfoort (Schothorst) naar Nijkerk en Harderwijk. Om dit mogelijk te maken worden aanpassingen aan de spoorinfrastructuur uitgevoerd. Het gaat hier om: een derde spoor waar treinen kunnen keren, maatregelen op overwegen en het verlengen van perrons.

In dit document wordt ingegaan op de eerste fase van de verkenning. Het doel van deze fase is om te bepalen welke van de drie oplossingsrichtingen voor de benodigde spoorinfrastructuur kansrijk zijn. Ook wordt uitgelegd waarom vier oplossingsrichtingen zijn afgefallen. In een apart document, het participatieplan, geven we aan wie, waarover en wanneer worden betrokken.

Figuur 2: Toekomstige dienstregeling Veluwelijn

- 2x per uur Intercity Randstad - Noord Nederland
- 2x per uur Intercity Breda - Randstad - Harderwijk
- 2x per uur Sprinter Utrecht Centraal - Zwolle





1.4 Waarom deze opgave?



Snelheid

Het project leidt tot aanzienlijke reistijdwinsten, oplopend tot 27 minuten enkele reis.

	Amersfoort	Amsterdam	Den Haag	Utrecht	Rotterdam
Nijkerk	1	23	7	8	7
Harderwijk	5	27	11	12	11



Capaciteit

- Het verwachte capaciteitsprobleem uit de Integrale Mobiliteitsanalyse van het Rijk wordt opgelost;
- Extra zitplaatsen voor reizigers van en naar de stations Ermelo en Putten;
- Extra reizigers als gevolg van de defensieopgave (zoals de kazerne in Zeewolde met 7.000 arbeidsplaatsen).



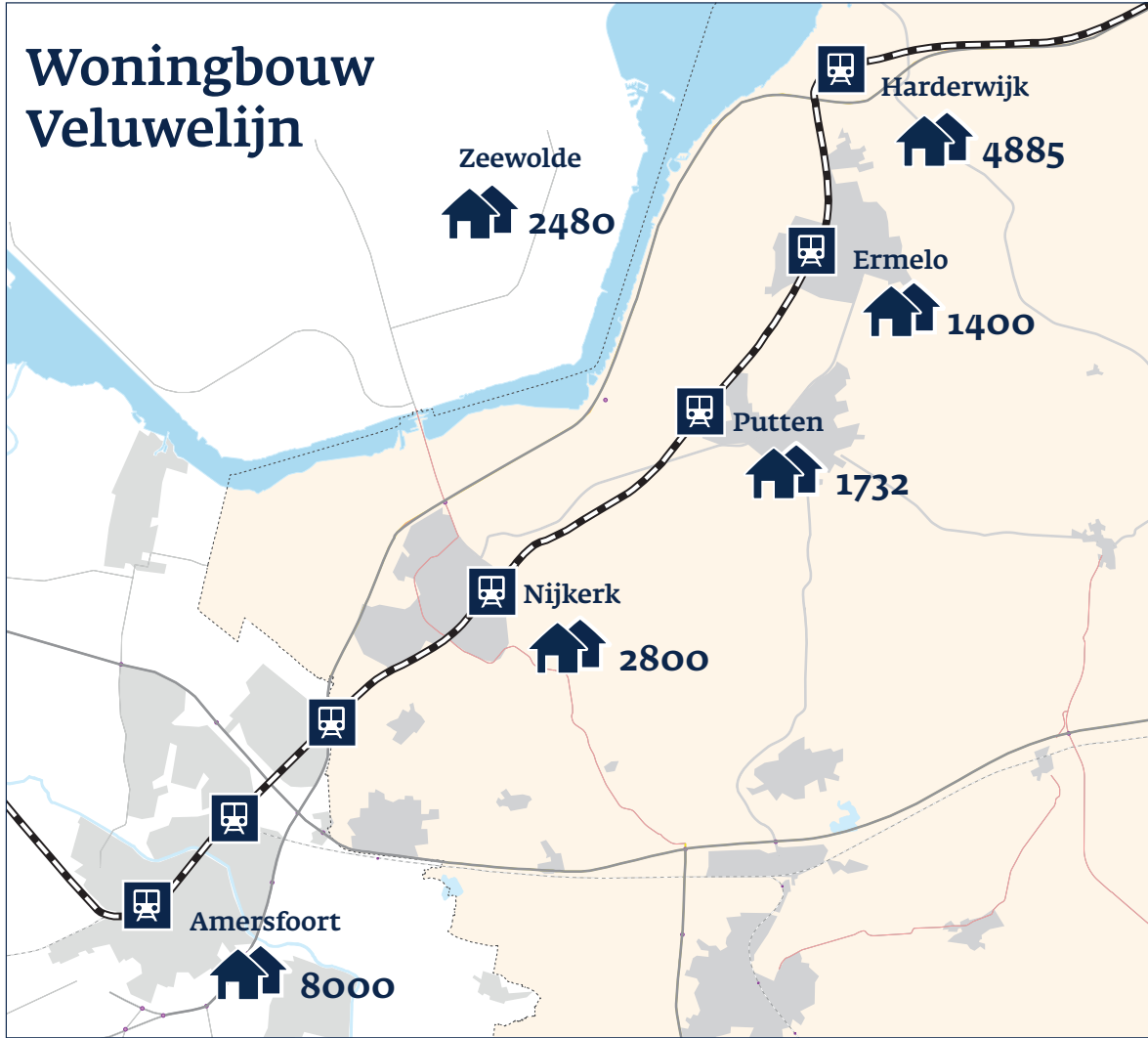
Duurzaamheid

De Veluwelijn is het duurzame alternatief voor de A28 en de files bij knooppunt Hoevelaken.



Woningbouw

Het project zorgt voor de bereikbaarheid van ongeveer 21.000 woningen die langs deze corridor worden gerealiseerd.





1.5 Historie

De ambitie voor het verhogen van het aantal treinen op de Veluwelijn en een mogelijke stop van Intercity treinen in Harderwijk bestaat al tientallen jaren. Het is daarom niet de eerste keer dat onderzoek gedaan wordt naar de Veluwelijn. In het verleden is al meerdere keren gekeken naar een uitbreiding van het aantal treinen op deze corridor en de benodigde infrastructuur, zoals in:

- 2009 (onderzoek 3e en 4e sprinter);
- 2015 (MIRT-onderzoek Utrecht – Amersfoort – Harderwijk);
- 2017 (Vervolgstep MIRT-onderzoek).

De resultaten van deze onderzoeken worden, voor zover mogelijk, meegenomen in deze verkenning.



2 De aanpak





De verkenning Veluwelijn is een samenwerking van de volgende partijen:

- Gemeente Amersfoort;
- Gemeente Ermelo;
- Gemeente Harderwijk;
- Gemeente Nijkerk;
- Gemeente Putten;
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- NS;
- ProRail;
- Provincie Gelderland;
- Provincie Utrecht;
- Regio Amersfoort;
- Regio Noord-Veluwe.

In dit hoofdstuk beschrijven we wie optreedt als bevoegd gezag (2.1), hoe de projectorganisatie is ingericht (2.2), de stappen van het kernproces (2.3) en de procedure van het projectbesluit (2.4). Iedere overheid draagt bij in de kosten voor de verkenning.

2.1 Bevoegd gezag

Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben op 24 juni 2025 ingestemd met de start van een projectprocedure voor de Veluwelijn. Gedeputeerde Staten treden als bevoegd gezag op in de eerste fase van verkenning. De gemeente Harderwijk, hier zijn de meeste aanpassingen aan de spoorinfrastructuur nodig, heeft hiermee op 3 juni 2025 ingestemd. Omdat er nog geen duidelijkheid bestaat over mogelijke aanpassingen in andere gemeenten, is van deze gemeenten op dit moment nog geen formele instemming vereist. Uiteraard zijn de gemeenten wel betrokken. Na iedere fase wordt gekeken of de rol van het bevoegd gezag nog op de juiste plek is gelegen.

2.2 Projectorganisatie

Partijen werken samen in een kernteam. Hierin zijn alle partijen vertegenwoordigd. Boven het kernteam staat een stuurgroep. Per partij neemt 1 bestuurder deel. Naast het kernteam bestaan er ook een viertal meer gespecialiseerde werkgroepen:

- Werkgroep infrastructuur;
- Werkgroep overwegen;
- Werkgroep planologie, participatie en communicatie;
- Werkgroep exploitatie.

Infra	Overwegen	Planologie, participatie en communicatie	Exploitatie
ProRail	ProRail	ProRail	ProRail
Gelderland	Gelderland	Gelderland	Gelderland
Harderwijk	Harderwijk	Harderwijk	NS
Sweco*	Ermelo	Sweco*	
Nijkerk**	Putten		
Amersfoort**	Nijkerk		
	Amersfoort		
	Sweco*		

* Sweco is het gecertificeerde ingenieurbureau dat voor deze fase door ProRail is gecontracteerd.

** Alleen voor de perronverlengingen.

Een meer uitgebreide toelichting op de projectorganisatie, waarin ook wordt ingegaan op taken en verantwoordelijkheden is opgenomen in hoofdstuk 3 van het participatieplan.



2.3 Stappen kernproces

Het project volgt het kernproces van ProRail.
Dit ontwikkelproces kent de volgende stappen:

Stap	Préverkenning	Verkenning – analytische fase	Verkenning – beoordelingsfase	Planning- en studiefase
Doel	Opgaven identificeren, onderzoeken en concretiseren en in kaart brengen van oplossingsrichtingen op hoofdlijnen	Breed genereren van oplossingsrichtingen en identificeren kansrijke oplossingsrichtingen	Uitwerking en beoordeling kansrijke alternatieven	Uitwerking voorkeursalternatief in een aantal varianten en uitwerking variant ten behoeve van een uitvoeringsbeslissing
Ruimtelijke plan	Geen	Notitie kansrijke oplossingsrichtingen	Nota Voorkeursalternatief	Projectbesluit
Besluit	Beslissing start verkenning	Vaststellen kansrijke oplossingsrichtingen	Voorkeursbeslissing ProRail	Vaststellen voorkeurvariant, Projectbeslissing
Uitgevoerd	2024	2025 - 2026	2027	2028 - 2029

De préverkenning is afgerond, de resultaten worden in hoofdstuk 3 toegelicht. De eerste fase van de verkenning (de analytische fase) is nu gestart. De start van de realisatiefase is voorzien in 2030. Afronding van de werkzaamheden is voorzien in uiterlijk 2035.

Dit hangt ook sterk af van verschillende factoren, zoals:

- De gekozen oplossingsrichting/ het voorkeursalternatief;
- Het verloop van de ruimtelijke procedure (wel/geen zienswijzen en/of beroep);
- De beschikbaarheid van (voldoende) technisch personeel en treinvrijeperiodes.

2.4 Procedure projectbesluit

Wanneer de verkenning is doorlopen, wordt het voorkeurs-alternatief vertaald naar een ruimtelijk plan. Vooralsnog wordt uitgegaan van een provinciaal projectbesluit. De procedure van het projectbesluit kent verschillende stappen. De eerste 3 stappen van de procedure van het projectbesluit vallen samen met de verkennende fase volgens het kernproces zoals beschreven in paragraaf 2.3. In de planning- en studiefase wordt het projectbesluit opgesteld en in procedure gebracht.

De procedure van het projectbesluit kan in 5 onderdelen worden gesplitst:

- 1 Kennisgeving voornemen
- 2 Kennisgeving participatie
- 3 Verkenning
- 4 Voorkeursbeslissing
- 5 Projectbesluit

Figuur 3: Projectprocedure



Kennisgeving voornemen (1)

Met de kennisgeving van het voornemen geven Gedeputeerde Staten aan dat een verkenning wordt uitgevoerd naar de Veluwelijn. Iedereen wordt binnen een vast te stellen termijn in de gelegenheid gesteld mogelijke oplossingen voor de opgave voor te dragen. Het bevoegd gezag geeft daarbij uitgangspunten aan voor het redelijkerwijs in beschouwing nemen van die oplossingen.

Kennisgeving participatie (2)

Met de kennisgeving participatie geven Gedeputeerde Staten aan wie worden betrokken, waarover zij worden betrokken en wanneer zij worden betrokken. Deze kennisgeving participatie vindt gelijktijdig plaats met de kennisgeving voornemen. De wijze waarop participatie gaat plaatsvinden is vastgelegd in het participatieplan. Het participatieplan heeft, net als deze notitie, alleen betrekking op de eerste fase van de verkenning, maar geeft al wel een doorkijk naar de volgende fase. Voor de vervolgfase wordt te zijner tijd een nieuw participatieplan opgesteld.

Verkenning (3)

In de verkenning gaat het om het verzamelen van alle benodigde informatie over oplossingsmogelijkheden voor de opgave. In de verkenning moet het bevoegd gezag kennis en inzichten krijgen over:

- de aard van de opgave,
- de voor de fysieke leefomgeving relevante ontwikkelingen,
- de mogelijke oplossingen voor die opgave. Onder de mogelijke oplossingen kunnen ook de oplossingen vallen die door derden in reactie op de kennisgeving van het voornemen zijn aangedragen.



Voorkeursbeslissing (4)

Voor projecten tot aanleg of grote wijziging van autowegen of spoorwegen of tot aanleg van vaarwegen is het nemen van een voorkeursbeslissing verplicht. Voor andere projecten beslist het bevoegd gezag of het een voorkeursbeslissing wil nemen. In een voorkeursbeslissing geeft het bevoegd gezag aan welke oplossing de voorkeur van het bevoegd gezag heeft. De voorkeursbeslissing wordt voorbereid met de uniforme openbare voorbereidingsprocedure.

Voor de Veluwelijn is een voorkeursbeslissing niet verplicht en zal ook geen voorkeursbeslissing worden genomen. Het opstellen van een voorkeursbeslissing heeft voor dit project geen meerwaarde en vraagt bovendien extra proceduretijd. In hoofdstukken 3 en 4 is aangegeven hoe tot een keuze voor een voorkeursalternatief wordt gekomen. Daarmee is een zorgvuldige procedure geborgd, waarbij tevens de mogelijkheid wordt geboden voor participatie.

Projectbesluit (5)

Het projectbesluit bevat (Ow, art 5.51, Ob art 5.6):

- een beschrijving van het project,
- de permanente en/of tijdelijke maatregelen en voorzieningen om het project te realiseren (voor zover nodig),
- de maatregelen die zijn gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van het project of van het in werking hebben of in stand houden daarvan voor de fysieke leefomgeving (voor zover nodig),
- hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen zijn betrokken en wat de resultaten zijn van de verkenning, waarbij in ieder geval wordt ingegaan op de door derden voorgedragen mogelijke oplossingen en de daarover door deskundigen uitgebrachte adviezen.

Het projectbesluit kan verder bestaan uit (Ow, art 5.52):

- regels die het omgevingsplan wijzigen (voor zover nodig),
- omgevingsvergunningen voor activiteiten ter uitvoering van het projectbesluit waarvoor het besluit geldt,
- andere besluiten waar het voor geldt,
- eventueel: een besluit om decentrale regels om dringende redenen buiten toepassing te laten.

Niet alle projectbesluiten hoeven alle elementen te bevatten. Naar verwachting zal het voor de realisatie van een project meestal nodig zijn het omgevingsplan te wijzigen. Het projectbesluit bestaat dan uit een combinatie van regels die het omgevingsplan wijzigen en verschillende uitvoeringsbesluiten.

Een projectbesluit wordt voorbereid met toepassing van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure (Awb, afd. 3.4; Ow, art 16.71). Daarin staan onder andere regels over kennisgeving, ter inzagelegging, mogelijkheid tot zienswijzen en besluitvorming. Tegen een projectbesluit staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

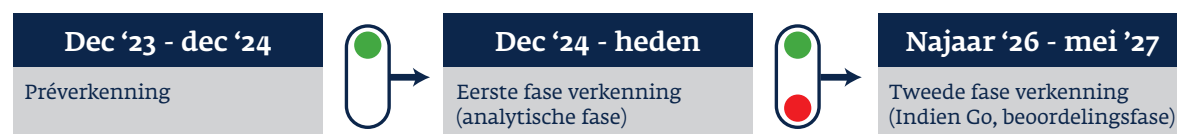
3 Het proces tot nu toe



In dit hoofdstuk lichten we het doorlopen proces tot nu toe (de préverkenning) toe, welke uitgangspunten er zijn en hoe is gekomen tot de 3 oplossingsrichtingen die in de verkenning worden meegenomen. Specifiek wordt ook nog ingegaan op de situatie op de overwegen en de financiën.

3.1 Wat hebben we al gedaan?

Het project is gestart in december 2023.



3.2 Uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn leidend:

- 1 Het gaat om het doorrijden van Intercity's vanuit Amersfoort (Schothorst);
- 2 De Intercity's stoppen alleen in Nijkerk en Harderwijk;
- 3 De algehele veiligheidssituatie op overwegen mag niet verslechteren.

Om dit mogelijk te maken is nodig:

- 1 Een derde spoor op of nabij station Harderwijk (keer- en passeervoorziening);
- 2 Maatregelen voor de veiligheid op overwegen;
- 3 Perronverlengingen op de stations Nijkerk, Harderwijk en (mogelijk) Amersfoort Schothorst.

Een verhoging van de treinfrequentie in de richting van Zwolle is niet aan de orde. Hoewel ook dit trajectdeel veelgebruikt is, is het aantal reizigers hier op dit moment niet groot genoeg om een uitbreiding van de treindienst te overwegen. Wel wordt in de spoorontwerpen getoetst op toekomstvastheid. Met andere woorden: een frequentieverhoging richting Zwolle mag niet onmogelijk gemaakt worden.

3.3 Zeven globale oplossingsrichtingen

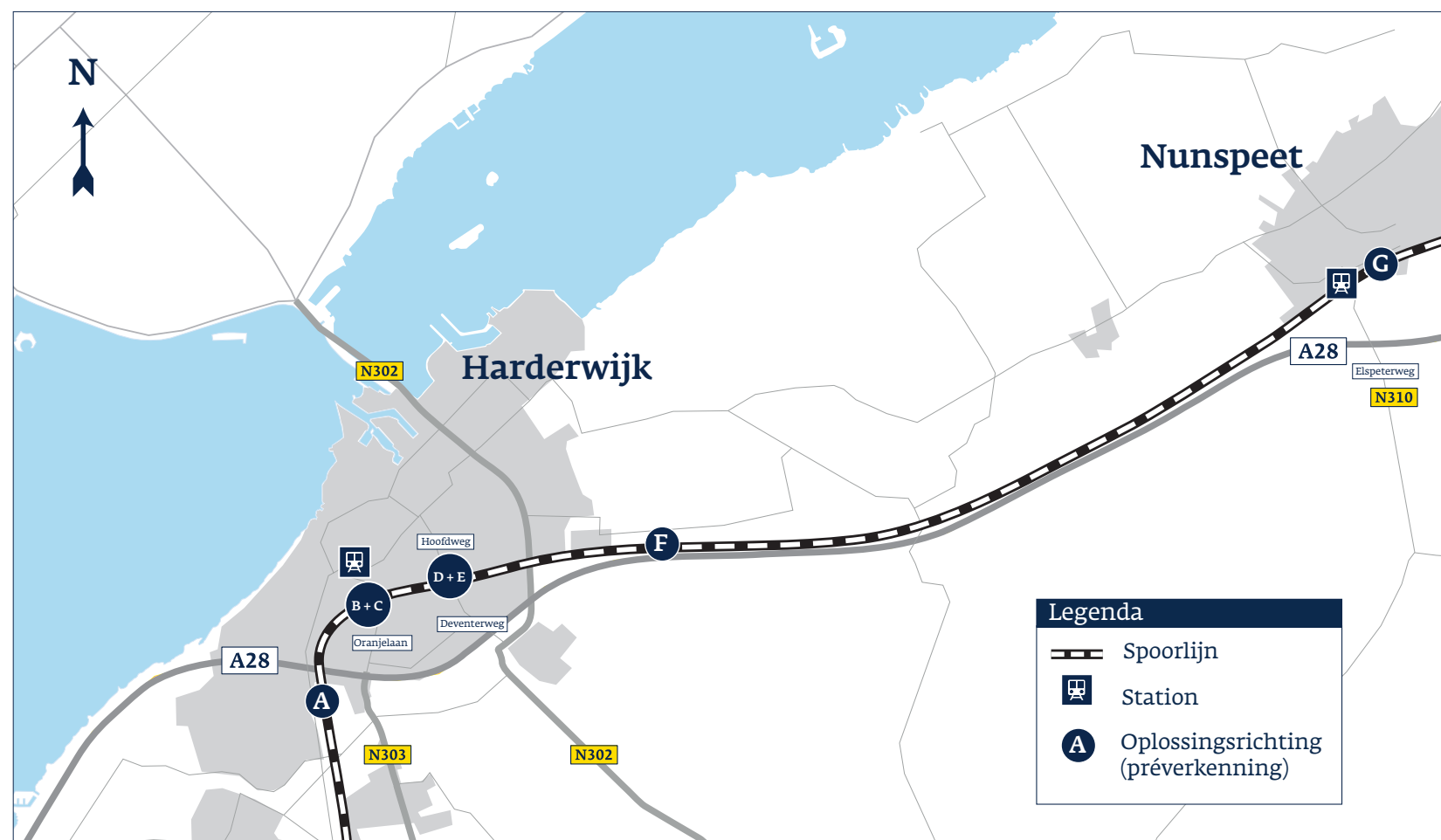
In de préverkenning zijn door specialisten van ProRail en NS zeven globale oplossingsrichtingen voor het derde spoor (inclusief keervoorziening) uitgewerkt. In Geografische volgorde van zuidwest naar noordoost:

- A Overloopwissel A28
- B Ten westen van Station Harderwijk inclusief 4-sporig station
- C Ten westen van station Harderwijk inclusief 3-sporig station
- D Ten oosten van station Harderwijk (tot en met de Hoofdweg/Deventerweg, een extra spoor tussen de doorgaande sporen)*

- E Ten oosten van station Harderwijk (tot de Hoofdweg/Deventerweg, een extra spoor ten noorden van de doorgaande sporen)
- F Ten oosten van N302, tussen Harderwijk en Nunspeet (Parallelweg, een extra spoor tussen de doorgaande sporen)
- G Direct ten oosten van station Nunspeet (een extra spoor tussen de doorgaande sporen)

*Hiervoor is een tunnel in de Hoofdweg/ Deventerweg nodig, omdat een overweg met 3 sporen niet is toegestaan vanuit wet- en regelgeving.

Kaart 2: Zeven globale oplossingsrichtingen



3.4 Beoordeling globale oplossings-richtingen

De beoordeling van de globale oplossingsrichtingen heeft plaatsgevonden op de volgende criteria:

- Robuustheid → kan de dienstregeling betrouwbaar worden uitgevoerd?
- Dienstregeling → passen de extra Intercity's in de planning van de treinen?
- Exploitatiekosten → wat kost het om de Intercity's te laten rijden?
- Investeringskosten → is het betaalbaar voor alle partijen?
- Ruimtelijke inpassing → zijn er ruimtelijke belemmeringen?

Robuustheid, betrouwbaarheid en exploitatiekosten zijn uitgezocht door specialisten van ProRail en NS. Hier zijn scores uiteenlopend van ++ t/m -- toegekend.

De volgende waardering is hieraan gegeven:

- ++ Zeer goed
- + Goed
- +/- Neutraal
- Negatief
- Niet mogelijk

Investeringskosten zijn ingeschat door ProRail. De ruimtelijke inpassing is, wanneer de globale oplossingsrichting haalbaar was, nog beoordeeld op basis van inschatting door deskundigen.

Hier zijn de scores met kleuren toegekend: haalbaar (groen) of niet haalbaar (rood).

	Robuustheid	Dienstregeling	Exploitatiekosten	Investeringskosten	Ruimtelijke inpassing
A	--	--	++		Geen beoordeling
B	++	++	++		Geen beoordeling
C	++	++	++		
D	++	++	+		
E	--	--	+		Geen beoordeling
F	++	++	+/-		
G	++	++	--		

De toekenning van de scores en de inschattingen zijn voorgelegd aan alle deelnemende partijen. Dit heeft niet geleid tot wijzigingen.



3.5 Afgevalen globale oplossings-richtingen

Op basis van de préverkenning is door alle partijen besloten om A, B, E en G te laten afvallen. Deze voldoen niet aan de randvoorwaarden. Met andere woorden: met deze oplossingsrichtingen is het niet mogelijk het project te realiseren.

Afgevalen oplossingsrichting	Reden
A	De dienstregeling kan niet worden uitgevoerd. De Intercity moet te lang tegen de richting in rijden en komt hierdoor in tijdsconflict met tegemoetkomende treinen.
B	De kosten zijn te hoog (meer dan € 500 miljoen).
E	Er is niet voldoende ruimte om het spoor hier lang genoeg te maken om een Intercity te keren. Ook moet een Intercity het spoor van Zwolle naar Amersfoort kruisen. De dienstregeling kan niet worden uitgevoerd.
G	De exploitatiekosten zijn naar inschatting van NS te hoog. Het doorrijden naar Nunspeet (12 km heen en 12 km terug) kost veel tijd, terwijl daar slechts een gering aantal reizigers tegenover staat. Ook zijn extra treinstellen nodig. Zeker in een tijd waarin de hoofdrailnetconcessie niet kostendekkend kan worden uitgevoerd, is dit niet reëel. Wanneer er geen keervoorziening wordt gerealiseerd, dan blijft de (spits)sprinter rijden via Nunspeet. Dit kan dus gezien worden als een terugvalscenario.

3.6 Besluitvorming

In het BO-MIRT najaar 2024 is besloten om de globale oplossingsrichtingen C, D en F uit te werken tot (kansrijke) oplossingsrichtingen. Dit betekent dat gedetailleerder wordt gekeken naar de inpassing en de milieueffecten globaal worden bepaald.

Hierbij is ook afgesproken de oplossingsrichtingen ten behoeve van de duidelijkheid te hernoemen.

- C wordt oplossingsrichting 1 in de verkenning;
- D wordt oplossingsrichting 2 in de verkenning;
- F wordt oplossingsrichting 3 in de verkenning.

Kaart 3: Locaties drie mogelijke oplossingsrichtingen keervoorziening





3.7 Overwegen

Naast de keervoorziening worden in deze fase ook maatregelen op overwegen onderzocht. Het project moet voldoen aan de “Derde Kadernota Railveiligheid”. Hierin is vastgelegd dat er een stand-still principe (of “nee, tenzij”) wordt gehanteerd, waarbij de veiligheidssituatie op overwegen niet mag verslechteren ten opzichte van de huidige situatie. Daarom is dit ook als uitgangspunt meegenomen. Eerst wordt hiertoe, met input van de wegbeheerders, gemeenten en provincie, een risicoanalyse opgesteld. Alle overwegen vanaf Amersfoort Centraal en tot en met de Hoofdweg/ Deventerweg in Harderwijk worden hierin meegenomen.

De overwegveiligheid wordt in eerste instantie beoordeeld op basis van de voorziene frequentieverhoging tussen Amersfoort en Harderwijk. Daarnaast worden zo veel mogelijk de gewenste (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen (woningbouw en verkeerscirculatie) alsook de huidige knelpunten op overwegen van de diverse gemeenten meegenomen.

Een voorbeeld ter verduidelijking is de situatie rondom de Van Asch van Wijcklaan/ Stationsstraat in Ermelo. Hier worden nabij de overweg woningen gebouwd. Dit leidt tot extra verkeer. In de risicoanalyse wordt dus de situatie met extra treinen en ruimtelijke ontwikkelingen vergeleken met de huidige situatie.

De risicoanalyse vormt de basis voor het samenstellen van maatregelpakketten. ProRail en de initiatiefnemers van het project (in samenspraak met specifieke stakeholders) beoordelen of deze maatregelpakketten:

- 1 “een voldoende oplossend vermogen hebben”.
De maatregelen dragen voldoende bij aan het wegnemen van de toegenomen onveiligheid op overwegen;
- 2 “proportioneel” zijn. De kosten moeten dus in verhouding staan tot de voordelen.

Per oplossingsrichting wordt zo een maatregelenpakket bepaald. Mogelijke maatregelen variëren van klein (aanpassing weginfrastructuur) tot groot (afsluiting of het realiseren van een viaduct/ onderdoorgang).

De risicoanalyse en het maatregelenpakket worden ter toetsing voorgelegd aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). ILT beoordeelt daarbij op:

- het proces: zijn de juiste stappen met relevante partijen doorlopen?
- de inhoud: is de juiste risicoinschatting gemaakt? Hoe zijn de maatregelen afgewogen?



3.8 Financiën

Partijen houden rekening met een investering van afgerond €161 miljoen exclusief BTW. Dit is gebaseerd op de kosteninschatting die is opgesteld door ProRail in de préverkenning.

Dit is de zogenaamde P85-waarde van de investeringskosten van de op dit moment meest waarschijnlijke oplossingsrichting (C). Een P85-waarde betekent dat de kans op overschrijding slechts 15% is. Er is bewust, en op advies van ProRail, gekozen dit bedrag aan te houden. De risico's zijn klein en daarmee wordt de kans sterk vergroot dat het project binnen het budget wordt gerealiseerd. Deze werkwijze is gebruikelijk voor spoorprojecten.

De keuze voor C betekent niet dat deze ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt, hiervoor is de uitwerking nodig. Maar voor nu is deze wel als uitgangspunt meegenomen, omdat deze inhoudelijk gezien het beste scoort. En dit conform de MIRT-regels is die het Rijk hanteert voor infrastructurele projecten.

Op 10 november 2025 is bekend geworden dat de zogenaamde “WoMo-aanvraag”, dit staat voor woningbouw en mobiliteit, is gehonoreerd door het Rijk. De afspraken zijn vastgelegd in het BO-MIRT dat op 5 januari 2026 heeft plaatsgevonden.

Dit betekent dat het project als volgt betaald wordt:

Verkenning (allen)	€ 1 miljoen
Provincie Gelderland	€ 33,8 miljoen
Gemeente Nijkerk	€ 14 miljoen
Gemeente Harderwijk	€ 22 miljoen
Subtotaal	€ 70,8 miljoen
Rijk (overwegen)	€ 8,2 miljoen*
Rijk (WoMo)	€ 81,6 miljoen*
Subtotaal	€ 89,8 miljoen
Totaal	€ 160,6 miljoen

*Rijksbijdrage (€98,7 miljoen) is omgezet naar exclusief BTW.

4 Het vervolgtraject





In dit hoofdstuk wordt kort het vervolgtraject (in deze fase van de verkenning) toegelicht.

4.1 Studiegebied

Het studiegebied is het gebied waar als gevolg van het project (de extra treinen die gaan rijden) milieueffecten te verwachten zijn. Dit gebied is dus onderdeel van alle onderzoeken die worden uitgevoerd. Het studiegebied loopt van:

- De “zuidwestelijke” scopegrens is station Amersfoort Centraal;
- De “noordoostelijke” scopegrens is het punt waar oplossingsrichting G eindigt.

Oplossingsrichting G is hierin belangrijk, omdat de spits-sprinter nu nog keert in Nunspeet. In de toekomst keren de extra treinen op het derde spoor in Harderwijk. Per saldo gaan er dus op een klein gedeelte van het traject minder treinen rijden.

4.2 Plangebied

Het plangebied is het gebied waar als gevolg van het project maatregelen te verwachten zijn. Dit gebied is een inschatting en kan als gevolg van de milieueffecten wijzigen. Het plangebied loopt van:


- De “zuidwestelijke” scopegrens is station Amersfoort Schothorst;
- De “noordoostelijke” scopegrens is het punt waar oplossingsrichting F eindigt.

4.3 Besluitvorming vervolg

Het resultaat van de eerste fase van de verkenning (analytische fase) is een “Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen”. Deze wordt opgesteld door de samenwerkende partijen op basis van de resultaten van de eerste fase van de verkenning. Hierin:

- Zijn 3 oplossingsrichtingen voor het derde spoor gedetailleerd uitgewerkt en de milieueffecten globaal bepaald;
- Is getoetst of deze oplossingsrichtingen kansrijk zijn;
- Is per oplossingsrichting een kansrijk maatregelenpakket voor overwegen uitgewerkt;
- Is gekeken of het mogelijk is op de stations Amersfoort Schothorst, Nijkerk en Harderwijk de perrons langer te maken;
- Wordt antwoord gegeven op de ingediende reacties naar aanleiding van de kennisgeving voornemen en participatie;
- Wordt een advies gegeven welke oplossingsrichtingen worden meegenomen in de volgende fase.

Daarna kan de stuurgroep de notitie vaststellen. Vervolgens vindt besluitvorming door Gedeputeerde Staten plaats. Daarna zal een oordeelsvormende sessie plaatsvinden met Provinciale Staten. Wanneer Provinciale Staten de afwegingen van Gedeputeerde Staten niet steunen, dan kunnen Gedeputeerde Staten door middel van moties worden opgedragen de notitie aan te passen. Indien dat niet het geval is start de volgende fase. Mogelijk wordt de oordeelsvormende sessie voorafgegaan door een beeldvormende sessie, maar dit wordt te zijner tijd door Provinciale Staten zelf bepaald. De notitie wordt na besluitvorming door Gedeputeerde Staten ook voor instemming voorgelegd aan het College van Burgemeester en Wethouders van Harderwijk en gemeenten waar overwegmaatregelen worden voorgesteld.



In de volgende fase van de verkenning, de beoordelingsfase, worden de kansrijke oplossingsrichtingen uitgewerkt tot alternatieven, waarna er uiteindelijk een voorkeursalternatief gekozen wordt. Er geldt voor dit project geen directe plicht om een milieueffectrapport (MER) op te stellen.

Op grond van Bijlage V van het Omgevingsbesluit geldt er wel een mer-beoordelingsplicht. In een latere fase wordt bepaald of een vrijwillige project-mer wordt opgesteld. Als er geen MER wordt opgesteld zal er bij vaststelling van het voorkeurs-alternatief een mer-beoordeling plaatsvinden.



Provincie Gelderland

Markt 11

6811 CG Arnhem

Postbus 9090

6800 CX Arnhem

026 359 99 99

provincieloket@gelderland.nl

www.gelderland.nl