



# Participatieplan Veluwelijn (frequentieverhoging Amersfoort – Harderwijk)

Eerste fase verkenning

13 januari 2026





# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	4
1.2	Proces en opgave	5
<b>2</b>	<b>Participatie tijdens de verkenning</b>	<b>7</b>
2.1	Over dit participatieplan	8
2.2	Doel participatie	8
2.3	Strategie op hoofdlijnen	9
2.4	Onderwerpen participatie	10
2.5	Voor en met wie is participatie?	12
2.6	Hoe wordt de participatie tijdens de verkenning aangepakt?	14
<b>3</b>	<b>Organisatie</b>	<b>16</b>
3.1	Stuurgroep	18
3.2	Kernteam	18
3.3	Werkgroepen	18
<b>4</b>	<b>Algemene informatievoorziening</b>	<b>19</b>
4.1	Communicatie via de projectwebsite & nieuwsbrief	20
4.2	De omgevingsmanager als aanspreekpunt	20
4.3	Reageren op de plannen	20
4.4	Ideeën over de participatieaanpak?	20





# 1 Inleiding





## 1.1 Aanleiding

De Veluwelijn, de spoorverbinding tussen Amersfoort en Zwolle, vormt een essentiële schakel in het Nederlandse spoornetwerk. De lijn verbindt de Randstad met Noord-Nederland en speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de regio's Amersfoort, Foodvalley, Noord-Veluwe en Zwolle. Door de hoge en snelgroeiende reizigers aantallen en de groeiende woon- en werkfunctie langs het traject staat de Veluwelijn onder toenemende druk.

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) van november 2024 is besloten om de eerste fase van de verkenning te starten naar de verbeteringen die nodig zijn om de treinfrequentie op de lijn te verhogen. Deze verkenning brengt in kaart welke maatregelen samen nodig zijn om een intercitydienst tussen Amersfoort (Schothorst), Nijkerk en Harderwijk mogelijk te maken. Een belangrijk onderdeel daarvan is het onderzoek naar een keervoorziening.

### Wat is een keervoorziening?

Een keervoorziening is een plek op het spoor waar een trein kan omkeren. Dit kan bijvoorbeeld een extra stuk spoor zijn. Hierdoor kan de trein op een veilige en handige manier weer de andere kant op rijden, zonder het overige treinverkeer te verstoren. Daarnaast biedt de keervoorziening de machinist de mogelijkheid om veilig om te lopen of van cabine te wisselen.

Daarnaast wordt gekeken welke andere maatregelen nodig zijn om de treinen vaker te laten rijden. Het is belangrijk dat de veiligheid bij de spoorwegovergangen tussen Harderwijk en Amersfoort niet slechter wordt als er meer treinen komen of als er nieuwe bouwplannen zijn. Daarom moeten, waar dat nodig is, extra maatregelen worden genomen bij de overwegen.

Ook zijn er maatregelen nodig voor het verlengen van perrons op de stations Nijkerk, Harderwijk en mogelijk Amersfoort Schothorst. Intercity's zijn namelijk langer dan stoptreinen. Daardoor moeten sommige perrons worden uitgebreid, zodat de treinen er volledig langs passen en reizigers veilig kunnen in- en uitstappen.

Over al deze mogelijke aanpassingen – aan het spoor, de spoorwegovergangen en de stationsomgevingen – gaan we tijdens de verkenningsfase in gesprek met de betrokken partijen. Dit plan legt uit hoe we in de eerste fase van de verkenning – tot en met het vaststellen van de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) – communiceren en belanghebbenden betrekken.

## 1.2 Proces en opgave

Het project Veluwelijn heeft als doel om vanaf Amersfoort (Schothorst) twee keer per uur Intercity's te laten rijden die stoppen op de stations Nijkerk en Harderwijk. Om dit mogelijk te maken zijn aanpassingen aan de spoorinfrastructuur nodig. Het gaat dan onder meer om de aanleg van een derde spoor (keervoorziening) voor het keren van treinen, maatregelen bij overwegen en het verlengen van perrons.

Figuur 1.



De Opgavennotitie Veluwelijn en dit participatieplan zijn een bijlage bij de kennisgeving voornemen en participatie. Deze documenten zijn te vinden op: <https://www.gelderland.nl/projecten/meer-intercity-s-op-de-veluwelijn>

## Projectprocedure Omgevingswet

Het project Veluwelijn volgt de projectprocedure van de Omgevingswet. Deze procedure start met het publiceren van de kennisgeving voornemen en participatie. De projectprocedure is de wettelijke volgorde van stappen die nodig zijn om een besluit over het project te nemen. Hierbij horen onder andere: het onderzoeken van verschillende opties, het betrekken van belanghebbenden en het aanvragen van de benodigde vergunningen.

**Figuur 2. Projectprocedure**



## Proces tot nu toe

In de préverkenning is onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn voor een derde spoor (inclusief keervoorziening).. Hierbij zijn meerdere mogelijke locaties en varianten beoordeeld op aspecten zoals dienstregeling, robuustheid, exploitatiekosten, investeringskosten en ruimtelijke inpassing.

Uit deze analyse zijn drie oplossingsrichtingen voor de keervoorziening gekozen die verder worden uitgewerkt in de verkenning. Deze drie oplossingen vormen het uitgangspunt voor de participatie in de eerste fase van de verkenning.

Naast de keervoorziening wordt in deze fase ook gekeken hoe de veiligheid op de overwegen tussen Amersfoort en Harderwijk kan worden verbeterd. Volgens de Derde Kadernota Railveiligheid mag het op de overwegen niet onveiliger worden. Daarom wordt een risicoanalyse gemaakt.

## Derde Kadernota Railveiligheid

Dit is het landelijke beleid voor een veilige spooromgeving. Het bepaalt dat de veiligheid op overwegen niet mag verslechteren en dat risico's actief moeten worden beperkt. Het document geeft richtlijnen voor het beoordelen van risico's en het treffen van passende maatregelen. De maatregelen kunnen bijvoorbeeld bestaan uit kleine aanpassingen aan de weg, het afsluiten van een overweg of het maken van een tunnel of viaduct.

Daarna worden mogelijke maatregelen bekeken en beoordeeld. Een meer uitgebreide toelichting op het proces, de uitgangspunten en de gemaakte afwegingen is te vinden in de Opgavennotitie Veluwelijn.





## 2 Participatie tijdens de verkenning





## 2.1 Over dit participatieplan

De mogelijke oplossingen voor de Veluwelijn kunnen invloed hebben op de woon-, werk- en leefomgeving van bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden in en rond het projectgebied. Daarom wordt de omgeving vanaf het begin betrokken bij het proces. De kennis en ervaringen uit de omgeving helpen om betere keuzes te maken. Hierbij wordt ook gekeken naar gemeentelijke ruimtelijke ontwikkelplannen: waar deze plannen meekoppelkansen bieden of effect hebben op benodigde overwegmaatregelen, worden ze binnen het participatietraject meegenomen. De vorm en mate van participatie kunnen per fase verschillen. Dit participatieplan beschrijft hoe belanghebbenden en geïnteresseerden vanaf januari 2026 worden meegenomen in de eerste fase van de verkenning van het project Veluwelijn.

In deze fase wordt toegewerkt naar de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO), die medio 2026 ter besluitvorming wordt voorgelegd aan Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland. De notitie zal ook voor instemming worden voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders van Harderwijk en de gemeenten waar maatregelen worden voorgesteld. Daarna wordt de NKO ter consultatie aan Provinciale Staten voorgelegd. De colleges van burgemeesters en wethouders kunnen er voor kiezen de NKO voor te leggen aan de gemeenteraden.

## 2.2 Doel participatie

We werken in lijn met de Omgevingswet, die vraagt om vroegtijdige afstemming en samenwerking met de belanghebbenden. Participatie helpt om bij het maken van plannen rekening te houden met de bestaande belangen in het gebied en vergroot de kwaliteit van de besluitvorming.

Het participatieproces in de verkenningsfase heeft meerdere doelen:

- **Gebruikmaken van lokale kennis:** Inwoners, ondernemers en organisaties kennen het gebied goed. Hun kennis helpt om het beste plan te maken.
- **Creëren van betrokkenheid en draagvlak:** Door open te communiceren en mensen mee te laten denken, willen we dat iedereen het project begrijpt en ondersteunt.
- **Organiseren van denkkraft:** We gebruiken de ideeën en creativiteit van betrokkenen om nieuwe kansen en manieren van ontwikkelen te ontdekken.
- **Oplossen van aandachtspunten:** Door samen in gesprek te blijven, kunnen aandachtspunten en zorgen op tijd worden opgelost.
- **Bevorderen van wederzijds begrip:** Overheden, initiatiefnemers en inwoners leren elkaars standpunten en belangen kennen.
- **Versterken van vertrouwen:** We werken open en respectvol samen, zodat iedereen zich gehoord voelt.



## 2.3 Strategie op hoofdlijnen

### Betrokkenheid afhankelijk van belang

Partijen met een groot direct belang, zoals bewoners langs het spoor, worden intensiever betrokken dan partijen met een kleiner of deelbelang. Daarnaast zijn er betrokkenen die vanwege hun functie, taak of wettelijke verantwoordelijkheid een groot belang hebben. Met deze groepen gaan we zo persoonlijk mogelijk in gesprek over thema's die hen direct raken. Onze participatiestrategie volgt de uitgangspunten van de provinciale communicatie: persoonlijk, eigentijds, begrijpelijk en betrouwbaar. Aan deze uitgangspunten toetsen we alle communicatie en activiteiten tijdens het proces.

### Toegankelijke participatie en communicatiemiddelen

We zorgen dat betrokkenen weten dat hun inbreng wordt gehoord en serieus meegenomen. Hiervoor zetten we verschillende middelen in, zoals informatiebijeenkomsten, inloopavonden, individuele gesprekken, een website en nieuwsbrieven. We werken langs de participatieladder (figuur 3) en bepalen per onderwerp en moment welke stakeholders op welke manier worden betrokken. De mate van participatie is flexibel en wordt aangepast als blijkt dat meer of minder betrokkenheid nodig is.

Figuur 3. De participatieladder





## 2.4 Onderwerpen participatie

In dit participatieplan staat welke onderwerpen in deze fase met belanghebbenden worden besproken. Ook leggen we uit binnen welke kaders er ruimte is voor participatie. Sommige onderwerpen komen pas in een latere fase aan bod. Over andere onderwerpen kan niet worden meegedacht, omdat hierover al besluiten zijn genomen of omdat deze worden bepaald door bestaand beleid of ruimtelijke regels.

In deze fase wordt inbreng gevraagd op drie mogelijke oplossingen voor de keervoorziening bij station Harderwijk (zie figuur 4):


- 1 Ten westen van station Harderwijk (van de kruising van het spoor met de A28 tot en met het station Harderwijk)
- 2 Ten oosten van station Harderwijk (station t/m Hoofdweg/Deventerweg)
- 3 Ten oosten van de N302 (ter hoogte van de Parelweg)

Wanneer wordt gekozen voor oplossingsrichting 2, dan is er een tunnel in de Hoofdweg/Deventerweg nodig omdat een overweg met drie sporen niet is toegestaan.

**Figuur 4. Locaties drie mogelijke oplossingsrichtingen keervoorziening**







Van de omgeving wordt in deze fase gevraagd om mee te denken over de drie mogelijke oplossingsrichtingen. Het gaat hierbij om het aangeven van kansen, knelpunten en belangrijke effecten op de leefomgeving. Ook kunnen belanghebbenden zelf mogelijke oplossingsrichtingen aandragen.

De oplossingen die worden aangedragen moeten passen binnen bepaalde regels en voorwaarden. We beoordelen de aangedragen oplossingen op de volgende punten:

- 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 extra intercity's te laten rijden?
- Investeringskosten: is het betaalbaar voor alle partijen?
- Ruimtelijke inpassing: zijn er ruimtelijke belemmeringen?
- Geografisch: ligt het in het gebied tussen de kruising van het spoor met de A28 en de Parallelweg? Zie voor de globale begrenzing figuur 4, het gele zoekgebied.

Alleen oplossingen die binnen deze grenzen passen, kunnen verder worden onderzocht. Deze afbakening is nodig omdat het keren van een trein veel ruimte en specifieke spoorvoorzieningen vereist. In tegenstelling tot wegverkeer kan een trein niet eenvoudig omkeren: hiervoor is een keerspoor van ongeveer 300 tot 400 meter nodig, dat moet voldoen aan strenge veiligheidseisen en mag het overige treinverkeer niet hinderen. Het is van belang dat het keerspoor dicht genoeg bij station Harderwijk ligt, geen vertraging veroorzaakt voor andere treinen en veilig kan worden aangelegd. Alleen varianten die hieraan voldoen, worden verder onderzocht, daarom richten we ons in deze fase op oplossingrichtingen binnen dit vastgestelde zoekgebied.

Gedetailleerde vragen over de inrichting van de ruimte, groene maatregelen of de precieze verkeerssituatie komen pas in een latere fase aan bod.

In een later stadium vragen we inbreng op:

- Het uitwerken van maatregelen om de veiligheid bij de overwegen op het traject Amersfoort (Schothorst) – Harderwijk te borgen. Hierbij onderzoeken we welke overwegen we kunnen aanpassen.
- Het verkennen van mogelijkheden voor perronverlengingen.

Participatie rondom de overwegveiligheidsmaatregelen en perronverlengingen zal plaatsvinden nadat de NKO is vastgesteld. Dit is nodig omdat we eerst een risicoanalyse moeten uitvoeren. Dit doen we samen met de betrokken gemeenten. Pas wanneer duidelijk is welke maatregelen volgens de NKO kansrijk zijn, kunnen we gericht met omwonenden, gebruikers en andere belanghebbenden in gesprek en het participatieproces zorgvuldig inrichten.



## 2.5 Voor en met wie is participatie?

De ambitie is om iedereen die dat wil, te laten deelnemen aan de verkenning. Bij een verkenning zoals voor de Veluwelijn zijn veel verschillende partijen betrokken. In de onderstaande matrix staat een lijst van belanghebbenden (stakeholders). Onder belanghebbenden verstaan we: ‘personen of organisaties die door toekomstige besluiten geraakt worden of hierbij betrokken zijn’.

In de matrix wordt de rol in het participatieproces beschreven, dit heeft uitsluitend betrekking op de eerste fase van de verkenning. Ook staat aangegeven over welke onderwerpen het gaat en wanneer belanghebbenden worden betrokken.

Sommige belanghebbenden worden in deze fase al actief betrokken in het proces, andere belanghebbenden hebben we al in beeld, maar worden in de tweede fase van de verkenning actief betrokken.


De lijst met belanghebbenden kan gedurende het proces worden aangepast. In de tweede fase wordt deze lijst verder aangevuld op basis van een bredere inventarisatie. De participatieaanpak wordt per fase geactualiseerd, waarbij eerdere versies worden bewaard zodat keuzes en beleid kunnen worden gevolgd.

Wij onderscheiden de volgende groepen belanghebbenden:

Tabel 1.

Categorie	Betrokkenen	Rol in participatie	Onderwerpen	Wordt actief betrokken in fase
Overheden	Provincie Gelderland Gemeente Harderwijk	Meebeslissen	O.a. keervoorziening, ruimtelijke inpassing, overwegmaatregelen en perronverlenging	1 & 2
	Gemeente Amersfoort Gemeente Ermelo Gemeente Nijkerk Gemeente Putten Provincie Utrecht Regio Amersfoort Regio Noord-Veluwe <sup>1</sup>	Meebeslissen	Overwegmaatregelen, perronverlengingen, ruimtelijke inpassing.	1 & 2
	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	Meebeslissen	Divers, financiën	1 & 2
	Omgevingsdienst	Adviseren	Omgevingsvergunningen	1 & 2
	Veiligheidsregio	Adviseren	Omgevingseffecten	1 & 2
	Rijkswaterstaat	Raadplegen	Grondeigendom	1 & 2
	Waterschap Rijn en IJssel	Raadplegen	Waterveiligheid, - kwaliteit en -kwantiteit	1 & 2





Categorie	Betrokkenen	Rol in participatie	Onderwerpen	Wordt actief betrokken in fase
Overig	ProRail	Meebeslissen	O.a. de infrastructuur en goedkeuring, risicobeheersing, overwegveiligheid	1 & 2
	Inspectie Leefomgeving en Transport			
	Tennet	Adviseren	Elektriciteitsverbindingen	1 & 2
	Gasunie	Adviseren	Gasleidingen	1 & 2
Vervoerders	NS Reizigers	Adviseren	Dienstregeling	1 & 2
	NS Vastgoed	Adviseren	Grondeigenaar	1 & 2
	NS Stations	Adviseren	Inrichting station Harderwijk, Nijkerk en Schothorst	1 & 2
Bewoners	Bewoners van de betrokken gemeenten langs het spoor	Raadplegen	Specifieke thema's waarbij zij een belang hebben	1 & 2
Wooncorporaties	Uwoon	Raadplegen	Vastgoedbeheer	2
Belangenorganisaties	LTO Oost	Informereren	Specifieke thema's waarbij zij belang hebben	2
	Natuurmonumenten Bomenstichting Geldersch Landschap			
Reizigers	Rover Rocov	Informereren	Behartigen belangen van reizigers, input op dienstregeling en toegankelijkheid	2
Bedrijfsleven	Agrarische ondernemers Bedrijvenkring Harderwijk	Informereren	Bereikbaarheid tijdens uitvoering en kansen voor gebiedsontwikkeling	2
Recreanten en toeristen	Wandelbond Voetgangersbond Fietzersbond Veilig verkeer Nederland	Informereren	Veiligheid en oversteekbaarheid bij overwegen, alternatieve routes	2
Onderwijsinstellingen	Scholen in de buurt van de overwegen waar maatregelen worden getroffen	Informereren	Veiligheidsrisico's bij overwegen, alternatieve routes	2

<sup>1</sup> De gemeenten Harderwijk, Ermelo en Putten vallen onder de regio Noord-Veluwe



## 2.6 Hoe wordt de participatie tijdens de verkenning aangepakt?

De verkenning duurt naar verwachting ongeveer twee jaar en bestaat uit twee fasen: de analytische fase en beoordelingsfase. In elke fase wordt bepaald hoe de participatie het beste kan worden ingericht, zodat deze aansluit bij de werkzaamheden en de te nemen besluiten.

Figuur 6.



### 1 Analytische fase: inventariseren en analyseren van mogelijke oplossingsrichtingen en selecteren kansrijke oplossingen (tot medio 2026)

Dit is de fase waarin we ons momenteel bevinden. In deze analytische fase worden de oplossingsrichtingen voor de keervoorziening uit de pré-verkenning beoordeeld. Daarbij worden passende ideeën meegenomen die vanuit de omgeving worden aangedragen. De oplossingen worden op hoofdlijnen bekeken en vergeleken op effecten. Het resultaat van deze fase wordt vastgelegd in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO). Daarnaast wordt er in deze fase ook al onderzoek gedaan naar de overwegveiligheid maatregelen en perronverlengingen.

### Participatie

In deze fase betrekken we relevante stakeholders om hun kennis, ideeën en aandachtspunten mee te nemen bij het ontwikkelen van de kansrijke oplossingen voor de keervoorziening. De mate van participatie is in deze fase vooral gericht op informeren, meedenken en het ophalen van ideeën.

We organiseren ontwerp ateliers met de betrokken gemeenten, provincies en het Rijk. In deze werksessies worden de oplossingsrichtingen verder verkend en onderzocht hoe deze ruimtelijk en technisch vorm kunnen krijgen. In deze ateliers kunnen ook waar mogelijk reacties naar aanleiding van de kennisgeving worden ingebracht.

Daarnaast organiseren we een inloopbijeenkomst, waarin we belanghebbenden informeren en met hen in gesprek gaan. Tijdens deze bijeenkomst ligt de focus op de keervoorziening. De bijeenkomst is bedoeld om het proces toe te lichten, inzicht te geven in de drie mogelijke oplossingsrichtingen en ruimte te bieden voor het stellen van vragen. Bewoners en andere belanghebbenden kunnen hierbij ook hun ideeën, zorgen en suggesties delen, zodat deze in een vroeg stadium kunnen worden meegewogen. In de volgende fase van de verkenning wordt een bijeenkomst georganiseerd waarin nader wordt ingegaan op de overwegmaatregelen en de perronverlengingen.

Verder krijgt iedereen de gelegenheid om te reageren op de plannen. U vindt meer informatie over de inloopbijeenkomst en waar en hoe u kunt reageren in de kennisgeving voornemen en participatie en op de projectwebsite.





Alle ontvangen reacties worden verwerkt in een reactienota. In deze reactienota wordt uitgelegd hoe met de inbreng van de omgeving is omgegaan. Deze reactienota maakt onderdeel uit van de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO)

Tabel 2. Participatieproces tijdens de analytische fase

Participatievorm	Wanneer
Reageren op de plannen (opgavennotitie en participatieplan)	22 januari tot 4 maart 2026
Ontwerpateliers (met gemeenten, Provincies en Rijk)	December 2025 t/m april 2026
Inloopbijeenkomst	Dinsdag 10 februari 2026

2 Beoordelingsfase: nader uitwerken en beoordelen kansrijke oplossingsrichtingen, selecteren voorkeursalternatief

Na de vaststelling van de NKO start de tweede fase van de verkenning: de beoordelingsfase. Vanaf dat moment is duidelijk welke oplossingen haalbaar zijn, waardoor we de omgeving breder en gericht kunnen betrekken.

In de beoordelingsfase worden de kansrijke oplossingen verder uitgewerkt en doorgerekend op doelbereik, effecten en kosten. Deze oplossingen worden vervolgens met elkaar vergeleken en beoordeeld. Op basis daarvan wordt een nota Voorkeursalternatief opgesteld. Dit is een document waarin staat welke oplossing de voorkeur heeft. Deze nota gaat ter besluitvorming naar de stuurgroep (zie paragraaf 3.1). Zodra hierop een akkoord is, stellen de dagelijkse besturen van de provincie en (indien van toepassing) de gemeenten het voorkeursalternatief vast.

Daarna wordt het voorkeursalternatief ter consultatie aan Provinciale Staten voorgelegd. De colleges van burgemeesters en wethouders kunnen er daarnaast voor kiezen de nota Voorkeursalternatief voor te leggen aan de gemeenteraden.

Participatie

Tijdens de tweede fase van de verkenning wordt de omgeving actief betrokken bij het uitwerken en beoordelen van de kansrijke oplossingen. Zo krijgt de omgeving de gelegenheid om te reageren op de NKO. Daarnaast lichten we tijdens deze fase de milieueffecten toe en vragen we om input over de voor- en nadelen van de kansrijke oplossingen, onder meer via bijeenkomsten en één-op-één gesprekken. Deze fase vormt tevens de basis voor het toewerken van de NKO naar het vaststellen van het voorkeursalternatief, waarbij de verzamelde inzichten en reacties worden meegenomen in de afweging van de verschillende oplossingen.

De participatie rondom deze tweede fase van de verkenning wordt verder uitgewerkt in een nieuw participatieplan, waarin ook duidelijk wordt gemaakt wanneer de participatiemomenten plaatsvinden. Dit plan wordt naar verwachting in het najaar van 2026 gepubliceerd.





# 3 Organisatie

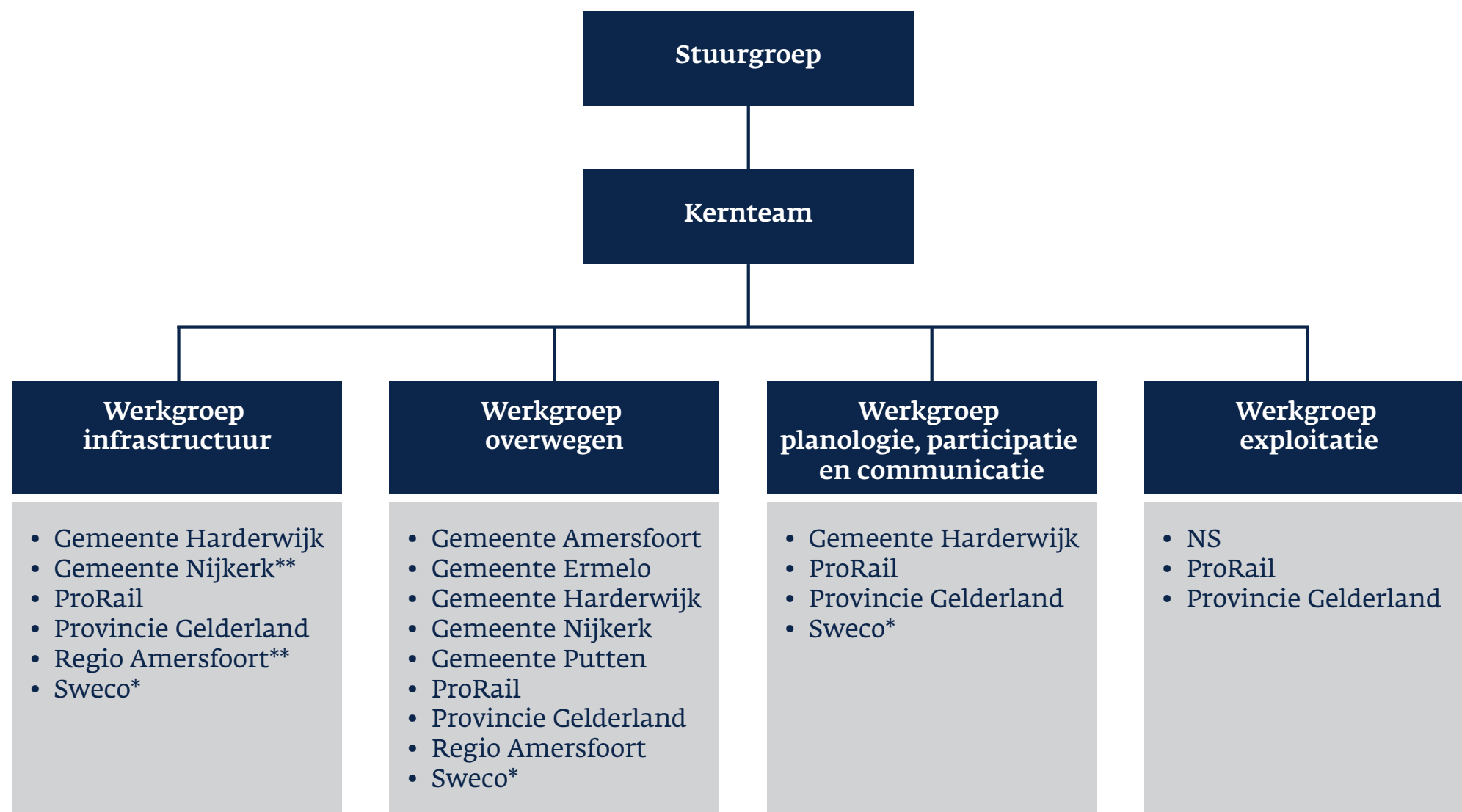




Het project Veluwelijn heeft een overlegstructuur die bestaat uit:

- Een stuurgroep;
- Een kernteam;
- Vier werkgroepen.

**Figuur 7.**



\* Sweco is het erkende ingenieursbureau dat door ProRail voor deze fase is ingehuurd.

\*\* Alleen voor de perronverlengingen.





### 3.1 Stuurgroep

De stuurgroep geeft richting aan het project en houdt in de gaten of alles goed verloopt. De leden nemen belangrijke beslissingen, bijvoorbeeld over het budget, de planning en belangrijke keuzes binnen het project. Ze volgen de voortgang en sturen bij wanneer dat nodig is.

De stuurgroep van het project Veluwelijn bestaat uit bestuurders van: Provincie Gelderland, gemeente Harderwijk, gemeente Nijkerk, gemeente Ermelo, gemeente Putten, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS, ProRail, provincie Utrecht en Regio Amersfoort.

Het Rijk is op hoog ambtelijk niveau vertegenwoordigd. Deze persoon mag namens de staatssecretaris instemmen met besluiten. Alle andere partijen worden vertegenwoordigd door bestuurders. De stuurgroep vergadert één tot twee keer per jaar.

### 3.2 Kernteam

Het kernteam zorgt voor de dagelijkse uitvoering van het project. Hier worden alle documenten voor de stuurgroep voorbereid. Het kernteam komt één keer per maand bij elkaar. Alle partijen die in de stuurgroep zitten, nemen ook ambtelijk deel aan het kernteam. In het kernteam worden de concept- en definitieve stukken uit de werkgroepen besproken en klaargemaakt voor besluitvorming in de stuurgroep.

### 3.3 Werkgroepen

Om de verkenning zorgvuldig en efficiënt uit te voeren, is het werk georganiseerd in vier thematische werkgroepen. Iedere werkgroep richt zich op een duidelijk afgebakend onderdeel van de opgave en brengt daarvoor de juiste expertise samen.

In deze fase bestaan er vier werkgroepen:

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





# 4 Algemene informatie- voorziening





## 4.1 Communicatie via de projectwebsite & nieuwsbrief

Via de projectwebsite houden we iedereen continu op de hoogte van de voortgang van het project Veluwelijn. Op de website zijn de planning en alle relevante documenten te vinden, waaronder informatie over politieke besluitvorming, nieuws- en persberichten, aankondigingen en verslagen van participatiemogelijkheden. Daarnaast versturen we op belangrijke momenten een digitale nieuwsbrief. Hiervoor kunnen geïnteresseerden zich via de website aanmelden.

## 4.2 De omgevingsmanager als aanspreekpunt

Lotte Aarts is vanuit provincie Gelderland omgevingsmanager voor het project Veluwelijn. Lotte is eerste aanspreekpunt voor betrokkenen in het gebied. Mensen die vragen hebben over het project kunnen Lotte benaderen via de projectmail: [Veluwelijn@gelderland.nl](mailto:Veluwelijn@gelderland.nl)

## 4.3 Reageren op de plannen

Hoe u kunt reageren op de plannen, wordt uitgelegd in de kennisgeving voornemen en participatie. Hierin staat welke mogelijkheden er zijn om uw reactie in te dienen.

## 4.4 Ideeën over de participatieaanpak?

Om de participatie tijdens de verkenningsfase goed aan te laten sluiten bij wat de omgeving nodig heeft, horen wij graag uw ideeën over de aanpak. U leest op <https://www.gelderland.nl/projecten/meer-intercity-s-op-de-veluwelijn> hoe u uw ideeën en suggesties kan delen. Waar mogelijk gebruiken we de reacties om de participatie aan te vullen of te verbeteren.

De verkenning voor de Veluwelijn wordt naar verwachting medio 2027 afgerond. Tijdens de verkenning wordt de participatieaanpak regelmatig geëvalueerd en aangepast.





**Provincie Gelderland**

Markt 11

6811 CG Arnhem

Postbus 9090

6800 CX Arnhem

026 359 99 99

[provincieloket@gelderland.nl](mailto:provincieloket@gelderland.nl)

[www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)