

Voorstel aan college en raad

Nummer:	02430000229751
Datum:	14 januari 2026
Opsteller:	J. Langevoord
Portefeuillehouder:	Wethouder W. Mazier
Onderwerp:	Bijdrage aan project Keervoorziening Harderwijk

Het college van B&W besluit:

1. in te stemmen met cofinanciering van de Veluwelijn voor de realisatie van een keervoorziening bij Harderwijk en overwegmaatregelen ten behoeve van een frequentieverhoging op de Veluwelijn;
2. de gemeenteraad voor te stellen te besluiten:
 - a) in te stemmen met cofinanciering van de Veluwelijn voor de realisatie van een keervoorziening bij Harderwijk en overwegmaatregelen ten behoeve van een frequentieverhoging op de Veluwelijn;
 - b) een bestemmingsreserve 'keervoorziening Harderwijk' in te stellen en hierin een bedrag van € 10.000.000 vanuit de algemene reserve te storten, ter dekking van toekomstige (kapitaal)lasten;
3. in te stemmen om na afronding van de verkennende fases een totaal financieringsvoorstel aan de raad voor te leggen op basis van de variantenkeuze.

Inleiding

De provincie Gelderland, de regio Noord-Veluwe en zeker de gemeente Harderwijk hebben al jaren de wens om Intercitytreinen vanuit de Randstad te laten stoppen in Harderwijk. Met een keervoorziening kunnen er meer treinen gaan rijden tussen Amersfoort, Nijkerk en Harderwijk, wat zorgt voor kortere reistijden en meer zitplaatsen. Dit verbetert de bereikbaarheid van de regio's Amersfoort, Foodvalley en Noord-Veluwe aanzienlijk. Om dit mogelijk te maken is er de laatste jaren een intensieve samenwerking ontstaan tussen rijks-, provinciale en gemeentelijke overheden en de spoorsector. Samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), de provincie Gelderland en de gemeente Nijkerk vervult de gemeente Harderwijk een sleutelrol voor de (financiering van de) realisatie van de aanleg van een keervoorziening voor Intercity's in Harderwijk. Het realiseren van deze keervoorziening staat gepland voor de periode 2030-2032 en moet als onderdeel van de 'Veluwelijn' leiden tot meer treinen, kortere reistijden, meer zitplaatsen en een betere bereikbaarheid van en voor de regio. Dankzij deze voorziening kunnen Intercity's, met een lengte van 340 meter, vanuit Amersfoort-Schothorst doorrijden naar Harderwijk en weer keren richting de Randstad. Naast de aanleg van een extra spoor dienen er ook nieuwe langere perrons te worden gerealiseerd en dient er rekening te worden gehouden met de aanleg van één of meer onderdoorgangen om de overwegveiligheid op het baanvak te garanderen. Op dit moment verkennen ProRail, ingenieursbureau Sweco en de samenwerkende organisaties (het Ministerie van I&W, de provincies Utrecht en Gelderland, de regio's Amersfoort en Noord-Veluwe Bereikbaar en de NS) drie mogelijke varianten voor de keervoorziening.

Kort samengevat zijn dit:

1. een nieuw spoor met keervoorziening en perron op station Harderwijk (door ProRail geraamd op circa €161 mln);
2. een nieuw spoor met keervoorziening tussen station Harderwijk en de overweg Deventerweg (door ProRail geraamd op circa €135 mln);
3. een nieuw spoor met keervoorziening langs de Parallelweg (door ProRail geraamd op circa €50 mln, echter niet toekomstvast en qua exploitatie voor NS niet wenselijk).

Beoogd effect

Het Ministerie van I&W, de provincie Gelderland en de gemeente Nijkerk hebben inmiddels al financiële middelen gereserveerd voor de realisatie. Met dit voorstel wordt beoogd instemming te krijgen voor het deelnemen en bijdragen aan het realiseren van een keervoorziening binnen de gemeente Harderwijk en een deel van de benodigde middelen te reserveren middels het vormen en vullen van een bestemmingsreserve voor de toekomstige bijdrage.

Argumenten

1./2a. De afgelopen jaren hebben we als organisatie samen met onze overheids- en spoorpartners al de nodige stappen gezet om te komen tot een snellere en meer frequente treinverbinding vanuit Harderwijk naar de Randstad. Het instemmen met de cofinanciering onderstreept dit.

2b. Gelet op de hoogte van de ramingen van de eerste twee varianten en de hiervoor gereserveerde bijdragen van de samenwerkende partners wordt voorgesteld om vanuit de gemeente Harderwijk alvast €10

mln te reserveren voor deze forse infrastructurele en ruimtelijke maatregel ter verbetering van de bereikbaarheid van Harderwijk en de regio.

3. Nadat het Ministerie van I&W, de provincie Gelderland en de gemeente Nijkerk al financiële middelen hebben gereserveerd, ontbreekt er volgens de raming van de duurste variant nog € 22,5 mln voor de realisatie van een keervoorziening voor Intercity's. De gemeente Harderwijk heeft de subsidieaanvraag gecoördineerd en zelf nog geen financiële bijdrage gereserveerd. Voor een deel van de financiering van het project wordt naar Harderwijk gekeken. De uiteindelijke bijdrage is op dit moment nog onbekend en onder andere afhankelijk van de nog te besluiten voorkeursvariant voor de locatie van de keervoorziening. Na afronding van de verkennende fases wordt een totaal financieringsvoorstel aan de raad voorgelegd op basis van de variantenkeuze. Tijdens de verkenningen wordt duidelijk welke van de drie varianten het meest kansrijk is en wat dit aan kosten met zich meebrengt.

Omgevingswet

De provincie Gelderland is het bevoegde gezag voor de te doorlopen planologische procedure. Samen met ProRail zijn we hier nauw bij betrokken. Het project bevindt zich momenteel in de eerste fase van de verkenning. Eind januari 2026 wordt de kennisgeving "voornemen en participatie" gepubliceerd. In navolging hierop wordt er een inloopbijeenkoms t voor belanghebbenden in Harderwijk georganiseerd waarbij de focus ligt op de keervoorziening en de drie eerder genoemde varianten.

Financiën

De duurste variant van de keervoorziening kost volgens de globale standaard systematiek kostenraming (SSK) van ProRail €161 mln. In deze raming is rekening gehouden met een laag risicoprofiel van 15%, de zogenoemde P85-waarde. Een risicoprofiel P85 verwijst in projectmanagement naar een planning of kostenraming waarbij er 85% zekerheid is dat het project op tijd of binnen dat budget wordt afgerond, rekening houdend met variaties en risico's. In de raming zijn de studie- en onderzoekskosten voor ProRail meegenomen en is rekening gehouden met perronverlengingen, de aanleg van een extra spoor, overwegmaatregelen en onderdoorgang(en) voor al het verkeer.

Op basis van deze raming heeft gemeente Harderwijk medio 2025 namens de samenwerkende partners bij het Ministerie van I&W een propositie ingediend en een bijdrage van € 99,2 mln aangevraagd vanuit de nog te verdelen Woningbouw-Mobiliteit (WoMo) middelen. Op 10 november 2025 ontving de gemeente Harderwijk de bevestiging vanuit het Ministerie dat de propositie is goedgekeurd met een korting van 0,5% op de bijdrage. Om meer aanvragen te kunnen honoreren heeft het ministerie alle goedgekeurde proposities met dit kleine percentage gekort. Dit betekent dat het ministerie van I&W een bedrag van € 98,7 mln bijdraagt aan het project.

Tijdens het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) op 5 januari 2026 hebben Rijk en regio Oost-Nederland de belangrijke afspraken over investeringen, gericht op woningbouw en mobiliteit, bekrachtigd. Er gaat bijna € 100 miljoen euro naar de Veluwelijn. Door treinen bij Harderwijk te kunnen laten keren en extra overwegmaatregelen kunnen er meer treinen gaan rijden tussen Amersfoort en Harderwijk. Hierdoor wordt het hele gebied ten behoeve van de nieuwe woningbouw beter ontsloten.

In de Afsprakenlijst van dit Bestuurlijk Overleg staat over de Veluwelijn het volgende:

"In Nijkerk, Ermelo, Putten en Harderwijk worden tot en met 2033 10.817 woningen gebouwd.

- 1. Het Rijk reserveert een bijdrage van € 98.704.000 vanuit de WoKT onder voorwaarde dat de regio minimaal € 70.800.000 reserveert voor de realisatie van een keervoorziening bij Harderwijk en overwegmaatregelen ten behoeve van een frequentieverhoging op de Veluwelijn.*
- 2. Partijen leggen na afloop van de lopende alternatievenstudie keervoorziening Harderwijk in een Bestuursvereenkomst (BOK) definitieve afspraken vast over onder andere de scope, budget, verdeling van kosten en (financiële) risico's, BOV-kosten, juridisch-planologische procedures, organisatie en de planning. Daarbij geldt het geactualiseerde programmabeheersplan woningbouw en mobiliteit als kader."*

In voornoemd document staan ook de voorwaarden genoemd die zijn gekoppeld aan het verkrijgen van deze middelen, zoals start bouw van de woningen (uiterlijk 2030), start realisatie eerste infrastructurele maatregelen (uiterlijk 2030), realisatie laatste woning (uiterlijk 2033) en afronding realisatie infrastructurele maatregelen (uiterlijk 2038).

Het Rijk rekent bijdragen inclusief btw. Gemeenten en provincies rekenen standaard exclusief btw. Om verwarring over in- en exclusief btw te voorkomen, zie onderstaande tabel.

	Excl. btw	Incl. btw
Investering	161.000.000	194.810.000
Subsidie Min I&W - Keervoorziening	81.570.248	98.700.000
Bijdrage Min I&W - Veilige overgangen	8.264.463	10.000.000
Gezamenlijke partners	826.446	1.000.000
	70.338.843	85.110.000
Prov. Gelderland	33.800.000	40.898.000
Gem. Nijkerk	14.000.000	16.940.000
Gem. Harderwijk	10.000.000	12.100.000 *
Regiomiddelen nntb**	12.538.843	15.172.000
	70.338.843	85.110.000
*Btw is compensabel		
**Benodigd obv maximum variant		

Ten aanzien van de benodigde cofinanciering zijn er op dit moment de volgende concrete financiële toezeggingen gedaan vanuit de regio:

- Provincie Gelderland heeft met instemming van de Provinciale Staten in haar tussenbalans (PS2025-482) een bedrag van € 33,8 mln opgenomen als bijdrage voor de keervoorziening.
- Gemeente Nijkerk heeft € 14 mln gereserveerd in hun meerjareninvesteringsprogramma (MIP) als bijdrage voor de keervoorziening.

Daarnaast hebben het Ministerie van I&W, de regio's Amersfoort en Noord-Veluwe Bereikbaar en de provincies Utrecht en Gelderland gezamenlijk al bijna €1 mln gestoken in de lopende verkenning.

Een bedrag van maximaal € 22,5 mln is nog nodig om de cofinanciering vanuit de regio voor de duurste variant rond te krijgen. Tijdens de verkenningen wordt duidelijk welke van de drie varianten het meest kansrijk is en wat dit aan kosten met zich meebrengt. Op dit moment zijn er nog verschillende variabelen die van invloed zijn op de financieringsmogelijkheden en advisering. Medio 2026 wordt meer duidelijkheid verwacht en volgt nadere advisering. Hierbij wordt onder andere de mogelijkheid verkend om de gemeentelijke bijdrage aan het project op basis van afschrijving te financieren. Uitgaande van instemming met deelname is het advies om, vooruitlopend op de uitkomst van de verkenningen, een nader onderzoek naar aanvullende dekkingsbronnen en duidelijkheid t.a.v. de variabelen, alvast €10 mln aan incidentele middelen vanuit de algemene reserve te storten in een nieuw te vormen bestemmingsreserve voor de Harderwijkse bijdrage aan de Keervoorziening.

Duurzaamheid

Het verkeer op de A28 richting Amersfoort (knooppunt Hoevelaken) wordt drukker en drukker. Door vol in te zetten op OV- en fietsgebruik kan daar tegengas op worden gegeven. Het realiseren van een keervoorziening in Harderwijk en de stop van intercity's op station Harderwijk stimuleert het gebruik van duurzame mobiliteit en moet ervoor zorgen dat bestaande en toekomstige inwoners en bezoekers van Harderwijk de trein gaan zien als een volwaardig en snel alternatief voor reizen met de auto.

Inwonersperspectief

Voor inwoners van Harderwijk en omgeving zou de stop van intercitytreinen een hele mooie voorziening zijn om zich snel en duurzaam te verplaatsen. Echter, voor bewoners vlakbij het spoor kan het rijden en stoppen van extra treinen gevolgen hebben, bijvoorbeeld qua geluid. Vanaf het voorjaar van 2026 zullen er informatiebijeenkomsten worden georganiseerd. Het treffen van de benodigde geluidsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen langs het spoor, maken deel uit van de verkenning.

Risico's in relatie tot weerstandsvermogen

Als de raad instemt met de cofinanciering en reservering van € 10 miljoen, resteert er tussen de Harderwijkse begroting/balans en de cofinancieringsopgave, een tekort van maximaal € 12,5 miljoen in de duurste variant, exclusief indexatie, aanvullende lokale kosten en onvoorzien overig. Afhankelijk van de uitkomst van de verkennende fases, de variantenkeuze en het bijbehorende financieringsvoorstel zullen de wijze van financiering en de bijbehorende risico's nader worden bepaald.

Communicatie

Het voorstel wordt na besluitvorming door het college toegelicht in het persuurtje door de portefeuillehouder. Samenwerkingspartners worden per brief geïnformeerd na besluitvorming in de raad.

Uitvoering

De planning voor de realisatie van de keervoorziening is afgestemd met ProRail en is als volgt:

- Afronding verkenning fase I (bepalen locatie voorkeursvariant keervoorziening): Q2-2026
- Afronding verkenning fase II (uitwerking ruimtelijk ontwerp en inpassing keervoorziening): Q2-2027
- Afronding planuitwerking: Q2-2029
- Start realisatie: 2030
- Realisatie gereed: 2032

Hierin zijn tevens realistische buffers opgenomen tussen de verschillende planfasen en als gevolg van risicobeheersing.

Evaluatie

N.v.t.

Bijlagen

Geen