



VERSLAG

Bestuurlijk Overleg Verkeer & Vervoer

Datum: 11 december 2025

Tijd: 13.30 - 16.00 uur

Locatie: Huis van Leusden, Het Erf 1, Raadszaal

Aanwezig: wethouder Oosterwijk (Barneveld), wethouder Eek (Eemnes),
wethouder Vos (Leusden), wethouder Eijbaard (Baarn),
wethouder van der Es (Bunschoten), wethouder Bijlholt (Amersfoort),
wethouder Molenaar (Woudenberg), wethouder Windhouwer (Nijkerk),
Floortje Hanneman, Adriaan Moons (RWS), Burgemeester Metz (Regio Amersfoort),
Erik Landman, Tessa Beckman (Regio Amersfoort)

Afwezig: wethouder Boeve-de Kruif (Woudenberg), wethouder Suna (Soest),
wethouder Pluimers (Barneveld), gedeputeerde van Schie (provincie Utrecht)

1. Opening en mededelingen

De voorzitter begint de vergadering met het herdenken van oud-wethouder Theo Reijn.

Vandaag is de Hoofdingenieur Directeur (HID) Midden-Nederland te gast in het BOVV, mevrouw Hanneman. Er volgt een korte voorstelronde.

De voorzitter heeft een update over het deeltweewielersysteem: de gunning loopt. Wim Vos meldt dat Leusden geïnteresseerd is, maar nog geen vervolgstappen heeft gezet. Wethouder Molenaar meldt dat Woudenberg ook graag op de hoogte wordt gehouden van de vorderingen in Leusden, omdat dit voor Woudenberg ook aanleiding kan zijn om aansluiting te heroverwegen.

2. Verslag Collegebijeenkomst POVI 6 november 2025

Geen opmerkingen.

3. Verslag Gecombineerd Bestuurlijk Overleg VV - R 6 november 2025

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

4. BO MIRT

De voorzitter geeft een korte update over de actuele stand van zaken dossier Knooppunt Hoevelaken (KPH). Hij geeft aan dat er nog aan teksten wordt gewerkt en dat afstemming met lenW volgt. Komende week komt dit in Programmaraad U Ned. Afgelopen jaar is variant 4 in beeld gebracht en het plan van aanpak ligt klaar. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om het dossier actief te houden, ondanks alle beperkingen.

Het MIRT staat verder in het teken van woningbouw en mobiliteit. Er is een grote toekenning voor de Veluwelijn om de trein vier keer per uur te laten rijden. Er wordt een besluit verwacht over grootschalige woningbouwlocaties in Amersfoort, waarbij ontsluiting cruciaal is. Ook Eemnes en Woudenberg lijken positief besloten, maar Tabakssteeg Zuid is helaas afgefallen. Daarover worden nog vervolgesprekken gevoerd, omdat het onduidelijk blijft hoe het besluit tot stand is gekomen. Er wordt ook gehoopt op een besluit over verdiepend onderzoek naar de Amersfoortse stations, als vervolg op het gebiedsonderzoek.

Op het hoofdwegennet spelen vervolgstappen rond KPH/A1-A30 Barneveld. Daarnaast start de verkenning van de A27 tussen Zeewolde en Eemnes en zijn er kleine infaameregelen voorzien voor Eemnes en Amersfoort. Verder worden er financiële afspraken gemaakt over Goedopweg,



Regio
Amersfoort

waarvoor het Rijk twee jaar financiering toelegt, en voor de maatregelen uit de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort.

Wethouder Vos vraagt waarom Tabakssteeg Zuid is afgefallen; hij noemt het onbegrijpelijk, gezien de 1000 woningen die zoveel mogelijk op het OWN zouden worden ontsloten. De voorzitter legt uit dat de totale lijst overtekend was, wat tot lastige keuzes heeft geleid. Voor de regio is dit teleurstellend, al is men regiobreed redelijk tevreden. Dhr. Landman vult aan dat vanuit lenW is bevestigd dat er een goede aanvraag lag, maar dat deze op prioritering is afgefallen en niet op randvoorwaarden. Dat maakt het lastig te begrijpen en het is goed om hierover het gesprek met lenW aan te gaan, evenals de vraag richting de volgende regering om door te gaan met woningbouw en mobiliteit. Wethouder Windhouwer begrijpt de frustratie en benoemt dat het ingewikkeld is dat het Rijk op bepaalde momenten niet thuis geeft, terwijl er in NOVEX-verband afspraken zijn gemaakt over woningbouw. Hoe worden de afwegingen gemaakt? Dat maakt het voor lokale bestuurders lastig om hun rol en verantwoordelijkheid te nemen. Het voelt alsof er in de package deal tussen Rijk en regio wordt geshopt. Wethouder Vos bedankt voor de steun en hoopt op een goede heroverweging, want de teleurstelling is groot. Wethouder Windhouwer geeft expliciet aan Leusden te steunen.

De voorzitter vraagt de HID om een reflectie, zij geeft aan dat het ministerie lenW het besluit neemt en dat er veel meer voorstellen waren dan beschikbare middelen. Er is een lijst met criteria gehanteerd om te prioriteren.

Ten aanzien van KPH benadrukt de voorzitter dat aanpassing van het knooppunt voor de regio buitengewoon belangrijk is; in 2008 is afgesproken dat het in 2025 klaar zou zijn. Dit is een grote teleurstelling. Er wordt achter de schermen hard gewerkt, zowel ambtelijk als bestuurlijk, en er wordt ook op gelobbyd. En ook aan de Tweede Kamer ligt het niet. De voorzitter geeft aan dat de teleurstelling over Knooppunt Hoevelaken minimaal zo groot is. Wethouder Bijlholt zegt dat geprobeerd wordt om KPH in de Kamerbrief te krijgen om de urgentie hoger te krijgen. Het is duidelijk wat er nodig is: middelen, capaciteit en stikstofruimte. Voor de procesmatige kant legt de voorzitter uit dat in BOL de voorwas plaatsvindt en in MIRT de afspraken worden gemaakt; dit komt als bijlage bij een politieke brief aan de Tweede Kamer.

De HID voegt toe dat RWS een enorme instandhoudingsopgave heeft, met een chronisch gebrek aan mankracht en geld. De DG van RWS en van ProRail waren daarover recent ook in het nieuws. Het gebrek aan middelen en capaciteit maakt het lastig om aan projecten voor nieuwe aanleg te werken. Ook stikstofruimte ontbreekt, waardoor projecten zoals Ring Utrecht al jaren stilliggen. Alles dat nieuw is, heeft beperkte capaciteit; man en macht moeten nu op onderhoud. Neemt niet weg dat als er een politiek besluit komt om te starten, RWS dat zal doen.

Wethouder Windhouwer reageert dat het goed is dat dit wordt benoemd. Hij vertelt dat hij gisteren overleg had met RWS (andere regio) en hoorde dat het opknappen van kunstwerk 500 (KW500) geen prioriteit heeft bij RWS Midden-Nederland. Voor Nijkerk is onderhoud hier aan heel belangrijk, net zoals voor Amersfoort, omdat de rijbanen onder het viaduct moeten worden aangepast voor woningbouw. De HID geeft aan niet precies te weten wat hierover is besloten en dat er veel wordt vooruitgeschoven. De heer Moons geeft aan dat hij ambtelijk heeft gesproken met Nijkerk en dat er wordt gewerkt aan duidelijkheid over het vlottrekken van het onderhoud. Wethouder Bijlholt geeft aan dat hij ambtelijk signalen krijgt dat de samenwerking met RWS stroef verloopt. De voorzitter stelt voor dat dit bilateraal wordt opgepakt en dat de stand van zaken in de volgende vergadering wordt teruggekoppeld.

5. Regionale reactie Aanpak BRT en Richtlijn haltes en hubs

In de UVVB-special is onlangs de Aanpak BRT en de Richtlijn haltes, hubs & knooppunten van de provincie Utrecht aangekondigd. Deze liggen ter consultatie tot en met morgen. In het AOVV is afgesproken dat we een regionale reactie sturen, deze ligt ter besluitvorming voor.

Mevrouw Beckman licht toe dat de Aanpak BRT een verdiepende uitwerking is van het OV-netwerkperspectief 2025-2050, met focus op kwaliteitsverbetering tot 2035. Tot 2029 bestaat dat uit verbeteringen in de dienstregeling, herkenbare bussen en kleinschalige infrastructurele maatregelen. Na 2029 zijn grotere infrastructurele ingrepen nodig. Doel is om mee te bewegen met reizigers aantallen en vraagontwikkeling.

De Richtlijn haltes, hubs & knooppunten biedt een functionele categorisering van gewenste voorzieningen voor alle haltes, niet alleen BRT. Financiële implicaties voor BRT-haltes zijn meegenomen in de Aanpak BRT. Na consultatie volgt een ontwerpend onderzoek naar ontwerp-technische haalbaarheid en draagvlak. Resultaten worden in Q1 2026 verwacht, inclusief een doorkijk naar het vervolg.

Wethouder Van der Es uit de wens om BRT Amersfoort-Bunschoten ook toe te voegen in de regionale reactie.

Wethouder Eijbaard geeft namens Soest de volgende input mee: lijn 34 rijdt vaker maar is niet versneld, het is onduidelijk wat de toegevoegde waarde van het U-Link-product is. En ten slotte heeft de provincie in de Aanpak BRT de optie voor een BRT-halte in Soesterberg-Noord gezet (nu gelegd op halte Soesterberg-West). Dat is mooi, maar we moeten nog verder invullen wat dit concreet inhoudt. In relatie tot de preverkenning BRT Amersfoort-USP.

Wethouder Bijholt geeft aan dat Amersfoort met een aanvullende reactie komt vanuit de stad. Inpassing van de BRT en het aanpassen van haltes heeft eigen aandacht in het stedelijk gebied nodig.

De regionale reactie wordt, met bovengenoemde aanpassingen, aan de provincie Utrecht verstuurd.

6. Kennismaking nieuwe HID van Rijkswaterstaat MN

De kennismaking wordt afgetrapt met een korte animatie over de Regio Amersfoort. Daarna neemt de voorzitter het stokje over en pitcht over de complexe en strategische opgaven waar de regio Amersfoort voor staat. Met de Nota Ruimte en de nieuwe positionering van de regio als onderdeel van de Randstad is dit gebied een belangrijke toegangspoort, niet alleen voor autoverkeer maar ook voor het openbaar vervoer. Het kruispunt A28-A1 vormt een cruciale schakel voor de bereikbaarheid van Nederland. Dit knooppunt is van groot belang voor de regionale gemeenten, ook voor Nijkerk en Barneveld in een andere provincie.

Het Ontwikkelbeeld Amersfoort Centraal brengt de belangrijkste ruimtelijke, economische en mobiliteitsopgaven samen en is verankerd in het NOVEX-ontwikkelperspectief. Dit is uitgewerkt in een mobiliteitsagenda en een projectenboek met concrete afspraken. De regio bundelt rijks-, provinciale en gemeentelijke opgaven, waarbij het hoofdwegennet (HWN) steeds centraal staat. MIRT-verkenningen, zoals knooppunt Hoevelaken, blijven urgent maar de uitvoering stagneert. Dit zorgt voor frustratie: iedereen is het eens over de noodzaak, maar realisatie blijft uit. Daar bovenop komen nu ook nog de defensieontwikkelingen, onder andere richting Zeewolde, inclusief logistieke vraagstukken. De vraag is: hoe houden we Nederland met deze



**Regio
Amersfoort**

ontwikkelingen en de grote instandhoudingsopgave in beweging als niet alles kan?
Uitvoeringskracht en samenwerking zijn cruciaal.

Amersfoort

Amersfoort staat voor een enorme woningbouwopgave binnen NOVEX, met een grote mobiliteitsuitdaging. Het station Amersfoort CS voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd en vraagt om vernieuwing. Tegelijkertijd is er weinig budget vanuit Den Haag, waardoor kleine stappen - zoals verbeteringen bij Hoevelaken - belangrijk zijn. Bewoners klagen daar (geluidsschermen, leefbaarheid onder druk) en er is nog geen duidelijkheid over wanneer daar wel wat mogelijk is. De komende jaren vergen intensieve samenwerking om oplossingen te realiseren. Daarbij spelen stikstof, geld en capaciteit een grote rol. Voorbeelden zoals draaiende ringen laten zien dat oplossingen mogelijk zijn, maar de uitvoering blijft complex.

De HID reflecteert dat zij voorstander is van het aangeven wat wel en niet kan. Duidelijkheid over stikstof, capaciteit en middelen is nodig voordat er iets kan. Draaiende Ringen in het BO MIRT om grootstedelijke ringen doorstromend te houden, zijn voorbeelden van dingen die wel lukken, dus ondertussen kunnen we ook kijken naar alternatieven die wel kunnen.

De voorzitter roept ook om na te denken over tijdelijke oplossingen om de opgaven van vandaag en morgen op kunnen lossen.

Soest

Soest is sterk afhankelijk van regionale ontwikkelingen. Bereikbaarheid staat onder druk, met gevolgen voor leefbaarheid. Defensieontwikkelingen in de omgeving hebben grote impact op de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de gemeente. Oproep om daarin actief mee te kijken. Projecten binnen de gemeente zijn de eigen wegenstructuur, het beter benutten van de Soesterlijn (bijv. directe lijn Amsterdam/Almere) en doorfietsroutes. De gemeente wil graag actief betrokken blijven bij ontwikkelingen rondom de gemeente, zoals bijvoorbeeld P+R Soesterberg.

Baarn

Baarn is goed bereikbaar via HWN en spoor, maar kampt met veel doorgaand verkeer uit Soest. Dit heeft grote gevolgen voor de verkeersdruk in het dorp. Er liggen kansen om de aansluiting op HWN te verbeteren, bijvoorbeeld via een busverbinding over de A27 of door bestaande provinciale infrastructuur beter te benutten. Nieuwe woningbouw langs de A1 vraagt aandacht voor geluidsbelasting, daarnaast wil Baarn werkverkeer zoveel mogelijk via de A1 afwikkelen. De gemeente zet breed in op de fiets als alternatief vervoermiddel.

Nijkerk

Nijkerk balanceert tussen lobby voor Hoevelaken en duurzame mobiliteit. De gemeente is blij met initiatieven zoals de spitssprinter en subsidie voor het keerspoor in Harderwijk. Tegelijkertijd zijn er urgente vervangingsopgaven, zoals KW500 (voor 2030), kunstwerken op de A28 en viaducten zoals de Watergoorweg. Deze opgaven vragen om een gezamenlijke aanpak en een goede hindersaanpak, omdat er weinig alternatieven zijn. Sluipverkeer in de Arkemheense polder zorgt voor spanningen en vraagt om beheersmaatregelen. Defensieontwikkelingen nabij Zeewolde brengen grote onzekerheden voor verkeer en OV (kan het sluizencomplex dit wel aan). Vervanging moet toekomstvast gebeuren, niet één-op-één.

De HID reageert dat er in aanleg sfeer heel weinig kan, omdat de instandhoudingsopgave zoveel aandacht vraagt. Maar als we dan in het kader van instandhouding werken daar wel met de ogen van de toekomst naar kijken. Omdat de middelen schaars zijn, zijn ook daarvoor de budgetten erg beperkt. Heel veel geld gaat ook naar prijsverhogingen in de afgelopen jaren.

Wethouder Windhouwer reageert dat juist daar ook frustraties zitten rondom KPH, want Hoevelaken was juist voor een groot deel een instandhoudingsgave. Budgetten daarvoor zijn in de loop van de tijd meerdere keren afgeroomd.

Barneveld

Barneveld ervaart directe interactie tussen HWN en OWN. Werkzaamheden aan A30 en A12 hebben grote impact op ondernemers en inwoners. Afstemming van planningen en uitvoeringscapaciteit is essentieel, zeker gezien de woningbouwopgave die al plaatsvindt. Daarnaast vergroot defensie in Stroe de druk op de A1. We blijven doorgaan terwijl we het eigenlijk vast zien lopen. Dan wordt het bestuurlijk ingewikkeld wat we met elkaar aan het doen zijn. De wethouder benadrukt dat we elkaar moeten helpen en planningen beter op elkaar moeten afstemmen om vastlopen te voorkomen.

De HID geeft aan het eens te zijn met het moeten begrijpen van de interactie tussen het HWN en OWN, zij vraagt hoe we dat bestuurlijk kunnen vormgeven? Hopelijk gebeurt dat ambtelijk voldoende. De HID benadrukt de wens om samen te kijken hoe inwoners en ondernemers niet worden verrast. In 2026 zijn we elk weekend (op 2 weekenden na) aan het werk op het hoofdwegennet. Daardoor kan RWS ook niet meer schuiven met werkzaamheden. Verder in de toekomst kan je beter met elkaar rekening houden.

De wethouder vult aan dat het niet om het verrassen gaat, maar om 2,5 maand afsluiten met een omleidingsroute over het hoofdwegennet. Wat er dan vervolgens op het onderliggend wegennet gebeurt is aan de gemeenten. Daar heb je elkaar nodig om daar goed uit te komen. HID wil daarover ook in het UVVB het gesprek voeren hoe we dat doen. De komende 10 jaar gaan we voortdurend van werk naar werk. Dat vraagt doordenken hoe we daarmee omgaan. Het onderliggend wegennet biedt daar niet altijd de oplossing voor.

Leusden

Leusden investeert in het fietsnetwerk en wil tijdig bruggen en infrastructuur gereed hebben voor uitvoering TB Hoevelaken. Sluipverkeer blijft een probleem waar Leusden dagelijks mee wordt geconfronteerd, vooral door druk op A1 en A30. De gemeente wil graag meer woningbouw in Leusden-Zuid, maar is erg teleurgesteld over het niet ontvangen van WokT-gelden. En ook is de gemeente niet blij met zienswijze door Rijkswaterstaat op woningbouwplannen. Initiatieven zoals Pon-auto's via de trein leveren een belangrijke bijdrage aan minder vrachtwagens op de weg. Tekort aan verzorgingsplaatsen vraagt aandacht, vrachtwagens staan steeds vaker op de vluchtstrook.

Bunschoten

Bunschoten benadrukt de urgentie van KP Hoevelaken. Sluipverkeer veroorzaakt overlast, vooral op de N199 richting A1. Gevoelens met het bedrijfsleven over hoe lang je vast mag staan. We moeten perspectief bieden om te komen dat we elke maand met elkaar in dezelfde discussie komen. We moeten een goed verhaal hebben, nu blijft het steken in monitoring, los van vraag over geld en personeel. De aansluiting Bovenduist over grondgebied naar Bunschoten is een belangrijk onderwerp. De gemeente groeit in inwoners en bedrijven en vraagt om een duidelijk toekomstperspectief.

Eemnes

De HOV-verbinding Hilversum-Huizen met stop in Eemnes is een groot succes, op de haltes lopen ze nu al tegen de grenzen van auto- en fiets parkeren. Daarnaast wil de gemeente HOV in de toekomst uitbreiden richting Amersfoort en Almere. Woningbouwopgave vraagt in samenwerking



Regio
Amersfoort

met RWS om goede ontsluiting naar de A1, bijvoorbeeld bij Witte Bergen of via bestaande aansluiting A1 Baarn/Soest/Eemnes. Doorfietsroutes zijn een speerpunt. Grote zorg is de impact van woningbouw rond Amsterdam en Almere op HWN en sluipverkeer.

Woudenberg

Woudenberg ligt in de driehoek A12/A30/A28 en er lopen twee belangrijke provinciale wegen door de gemeente. Daardoor zijn er van oudsher veel transportbedrijven gevestigd. De keerzijde ervan is dat de gemeente veel sluipverkeer heeft, wat de leefbaarheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit onder druk zet. Communicatie tussen projectteams van RWS en andere overheden kan beter. De gemeente vraagt aandacht voor de effecten van de komende vrachtwagenheffing en wil weten welke maatregelen RWS neemt om dit op te vangen.

De HID geeft aan niet precies te weten wat de verwachte invloed van de vrachtwagenheffing zal zijn en op welke provinciale wegen de heffing ook gaat gelden. Dhr. Moons voegt toe dat er rekening wordt gehouden met sluipverkeer en dat er ook de mogelijkheid komt via monitoring om provinciale wegen toe te voegen indien noodzakelijk.

Ambtelijk wordt toegezegd dat er uitgezocht wordt welke wegen in de vrachtwagenheffing en in het monitoringsnetwerk zijn meegenomen. Ambtelijk is na afloop van het BOVV alvast per mail de tekst uit het BO MIRT 2025 over vrachtwagenheffing gedeeld:

VRACHTWAGENHEFFING

** De afgelopen jaren hebben Regio en Rijk op een goede manier samengewerkt en afspraken gemaakt rondom de vrachtwagenheffing.*

** Allereerst om te komen tot een heffingsnetwerk waarbij naar verwachting geen uitwijkverkeer ontstaat op wegen waar de heffing niet geldt. Hierbij is de expertise van wegbeheerders betrokken.*

** Hoewel ongewenst uitwijkverkeer naar verwachting wordt voorkomen, is het belangrijk om goed voorbereid te zijn als het zich toch voordoet. Daarom is in overleg met de wegbeheerders een monitoringsnetwerk vastgesteld. De afgesproken nulmeting is inmiddels gestart.*

** Ook heeft het Rijk na samenwerking met regionale wegbeheerders een plan van aanpak vastgesteld voor de inrichting van het monitoring- en evaluatieproces.*

** Als uit het monitoring- en evaluatieproces blijkt dat er ongewenst uitwijkverkeer optreedt, kan de wegbeheerder een maatregel nemen. Het Rijk heeft een rapport laten opstellen met kansrijke maatregelen om uitwijkverkeer tegen te gaan (het rapport van Sweco).*

** Als er structureel ongewenst uitwijkverkeer ontstaat door de vrachtwagenheffing, kan een weg toegevoegd worden aan het heffingsnetwerk van de vrachtwagenheffing. Er is ook een eventuele spoedregeling voorzien, waarmee het heffingsnetwerk versneld aangepast kan worden.*

** Het Rijk draagt de kosten van eventuele (tijdelijke) maatregelen, vooruitlopend op een toevoeging aan het heffingsnetwerk, als er ongewenst uitwijkverkeer ontstaat door de vrachtwagenheffing. In het geval dat opname van wegen in het heffingsnetwerk geen efficiënte of logische oplossing is gaan Rijk en regio nader met elkaar in overleg over alternatieve maatregelen. De te bekostigen maatregelen zijn doelmatig, dragen bij aan het tegengaan van uitwijkend vrachtverkeer als gevolg van de vrachtwagenheffing en de kosten blijven binnen redelijke en proportionele marges.*

7. Rondvraag en sluiting

- Er staat nog wat te drinken
- BO MIRT 5 januari 2026



**Regio
Amersfoort**

- Volgend BOVV 29 januari 2026