

CONCEPT-VERSLAG

Vergadering: Gecombineerd Bestuurlijk Overleg Ruimte - Bereikbaarheid

Datum: 2 juli 2026

Aanwezig: Wethouder Wim Vos (Eemnes), wethouder Jacob Eek (Eemnes), wethouder Mark Veldhuizen (Baarn), wethouder Fenneke van der Vegte (Leusden), wethouder Theo Bos (Barneveld), wethouder René Windhouwer (Nijkerk), wethouder Ron Voskuilen (Soest), gedeputeerde André van Schie (provincie Utrecht), burgemeester Rob Metz (voorzitter), Jeroen Voorveld, Willem van der Stelt, Erik Landman en Tessa Beckman (regio Amersfoort)

Afwezig: gemeenten Amersfoort, Bunschoten en Woudenberg

1. Opening en mededelingen

De vergadering begint met een welkom en voorstelronde voor de nieuwe en getransfereerde bestuurders.

De voorzitter kondigt de regionale startbijeenkomst voor colleges aan, deze zal op de volgende Regiodag plaatsvinden (24 september). Voor de raadsleden is een dergelijke bijeenkomst al geweest.

2. Vaststellen verslagen BO Ruimte 28 mei en BO Bereikbaarheid 16 april

De beide verslagen worden ongewijzigd vastgesteld.

3. Mobiliteits- en Deltafonds: Afweegproces prioritering en perspectief

Jeroen Voorveld (Lobbyist Regio Amersfoort) schetst de ontwikkelingen rondom Knooppunt Hoevelaken sinds de motie-Veldman (2024), de belangrijkste punten uit de recente Kamerbrief over de herprioritering van het Mobiliteits- en Deltafonds en het proces voor de komende periode.

De gedeputeerde licht toe dat het IPO richting de Tweede Kamer heeft benadrukt dat de huidige financiering van infrastructuurprojecten niet meer aansluit bij de huidige opgaven. Een nieuwe financieringssysteem is noodzakelijk om het gat tussen onderhoud, bereikbaarheid en investeringsbehoeften te dichten. Het MIRT is in zijn huidige vorm uitgewerkt, terwijl het kabinet vooralsnog geen structurele alternatieven biedt. Hij roept op dit onderwerp blijvend onder de aandacht te brengen.

Ook over Knooppunt Hoevelaken is de gedeputeerde weinig optimistisch. Ondanks signalen dat de vergunningverlening weer op gang zou moeten komen, wijzen de vernietiging van het tracébesluit, de stikstofproblematiek en de vereiste van aantoonbaar natuurherstel op langdurige vertraging. Ook de aangekondigde stikstofzone rond de Veluwe kan gevolgen hebben. Vooralsnog wordt niet verwacht dat Knooppunt Hoevelaken hoog scoort in het afweegproces.

Daarnaast uit de gedeputeerde zorgen over de eenmalige samenvoeging van het Deltafonds en het Mobiliteitsfonds. Als dit een structurele ontwikkeling wordt, bestaat het risico dat investeringen in infrastructuur verder naar de achtergrond verdwijnen.

Op een vraag van de voorzitter over mogelijke extra middelen vanuit Defensie antwoordt de gedeputeerde dat hiervan geen sprake is. Beschikbare middelen zijn vooral bestemd voor

personeel en materieel en bovendien speelt een deel van de defensieopgave zich buiten de huidige planperiode af.

Wethouder Windhouwer benadrukt dat de provincies Utrecht en Gelderland en de gemeenten Nijkerk en Amersfoort gezamenlijk optrekken vanuit een bestuursovereenkomst met een lobbystrategie voor Knooppunt Hoevelaken. Ook vanuit die samenwerking is er weinig verwachting van extra defensiemiddelen. Volgens hem moet rekening worden gehouden met een nieuwe werkelijkheid waarin het knooppunt niet wordt gerealiseerd. Het creëren van stikstofruimte via mobiliteitsmaatregelen is mogelijk nog de meest kansrijke route.

Wethouder Van der Vegte vraagt welke alternatieven wel mogelijk zijn en noemt aanvullende afspraken over sluipverkeer. Wethouder Bos vraagt zich af of verdere lobby zinvol is. Dhr. Voorveld geeft aan dat nieuwe lobbyactiviteiten pas na de prioriteringsbesluiten in september zin hebben. Dhr. Landman vult aan dat tijdens het vorige MIRT is afgesproken dat het Rijk stikstofruimte onderzoekt voor variant 4, dat onderzoek loopt nu en zal naar verwachting meer duidelijkheid geven over benodigde vervolgstappen.

Ten aanzien van mogelijke maatregelen voor het sluipverkeer wijst Dhr. Landman erop dat binnen de herprioritering van het Mobiliteitsfonds de middelen voor woningbouw en mobiliteit (o.a. de WoKT) overeind blijven. Dit geldt waarschijnlijk ook voor verschillende regionale mobiliteitsmaatregelen zoals de afspraken over de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort. Dan gaat het onder meer over de keurvoorziening voor de trein in Harderwijk, ontsluiting van woningbouw in Woudenberg en Eemnes, doorfietsroutes, HOV-verbindingen en de aanpak van sluipverkeer. Daarnaast wordt binnen het project Hoevelaken ook nog gekeken naar kleinschalige verbeteringen aan het wegennet, leefbaarheidsmaatregelen zoals geluidsschermen, onderhoud en investeringen in fiets en openbaar vervoer. Wel is nog onzeker hoeveel ruimte hiervoor daadwerkelijk beschikbaar komt.

Tot slot benadrukt wethouder Windhouwer het belang van het uitvoeren van de reeds afgesproken maatregelen, bijvoorbeeld de maatregelen tegen sluipverkeer. Daarmee wordt verkeer teruggedrongen naar het hoofdwegennet, wat volgens hem de urgentie voor maatregelen vanuit het Rijk kan vergroten.

4. BO Leefomgeving en BO MIRT

De voorzitter geeft aan dat het BOL en het MIRT mogelijk meer geïntegreerd kunnen worden vanwege de inhoudelijke samenhang en de beperkte tijd tussen beide overleggen. Dhr. Landman licht vervolgens de stukken en de vooralsnog bekende agendapunten toe.

Wethouder Van der Vegte vraagt naar de betekenis van het predicaat grootschalig in het kader van woningbouwlocaties. Dhr. Landman legt uit dat dit toegang kan bieden tot aanvullende rijksfondsen en meer aandacht vanuit het Rijk, evenals mogelijkheden voor gezamenlijke programmering. Op de vraag of dit ook kan bijdragen aan de positionering van Knooppunt Hoevelaken, antwoordt de voorzitter bevestigend en geeft aan dat dit argument nadrukkelijk in de lobby wordt gebruikt.

Wethouder Vos vraagt of de kwalificatie grootschalig de mogelijkheid biedt om de A30 door te trekken. De voorzitter acht dat niet realistisch vanwege het ontbreken van budget voor nieuwe infrastructuur. Wethouder Windhouwer vult aan dat eerder bewust is gekozen voor afwikkeling via Knooppunt Hoevelaken en dat het label grootschalig vooral strategisch wordt ingezet om extra aandacht, expertise en ondersteuning vanuit Den Haag naar de regio te halen.

Wethouder Windhouwer vraagt of een zevende en achtste intercityverbinding tussen Amersfoort en Utrecht onderdeel uitmaken van het komende BOL / MIRT. Dhr. Landman antwoordt dat dit niet het geval is. Daarbij merkt hij op dat zelfs de vijfde en zesde intercity nog niet zijn teruggebracht. De zevende en achtste intercity zijn vooral onderdeel van de langetermijnopgave richting 2040.

De voorzitter wijst daarnaast op de BRT-opgave, waarin zowel leefbaarheids- als defensiebelangen samenkomen. Tijdens een volgend bestuurlijk overleg worden de rollen en belangen rond het BO Leefomgeving en MIRT nader geduid. Ook herhaalt hij de oproep om via eigen politieke en bestuurlijke netwerken te blijven lobbyen richting Rijk en Tweede Kamer.

Wethouder Veldhuizen merkt op dat de aandacht sterk uitgaat naar automobilititeit en benadrukt dat ook het openbaar vervoer, met name de SAAL-corridor, nadrukkelijk aandacht verdient.

Tot slot geeft wethouder Voskuilen aan dat het MIRT soms als een vertragingstactiek van het Rijk voelt, maar dat deelname noodzakelijk blijft. Voor de toekomst van Knooppunt Hoevelaken is het volgens hem belangrijk om alle mogelijke urgentieargumenten te benutten, waaronder naast bereikbaarheid ook verkeersveiligheid.

Schriftelijke input vanuit de gemeente Woudenberg: *Prioriteit leggen op het dossier 'Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld'. Dit dossier heeft het grootste raakvlak met onze gemeente doordat deze projecten invloed hebben op het gebruik van het onderliggende wegennet binnen onze gemeente. Dit dossier heeft daarmee een directe relatie met de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid in en van Woudenberg. Deze aspecten staan nu al onder druk en dat zal in de komende jaren alleen maar meer worden. Belangrijk aandachtspunt is dan ook dat deze projecten prioriteit blijven krijgen van het Rijk, ondanks de bezuinigingsopgave die er ligt en de stikstofproblematiek.*

5. Begroting 2027

Dhr. Van der Stelt geeft een toelichting op de eerste versie van de begroting 2027. De vraag die hier nadrukkelijk voorligt is een akkoord op de verschuiving van capaciteit (0,6 fte) van Bereikbaarheid naar Ruimte en Economie.

Wethouder van der Vegte vraagt de bevestiging of deze verschuiving betekent dat de regio hetzelfde kan blijven doen op mobiliteit als afgelopen jaar én dat we hiermee economie wat extra kunnen geven. Wethouder Veldhuizen heeft begrip voor de verschuiving, maar vraagt zich wel af wat dit betekent voor gemeenten zoals Baarn.

De voorzitter reageert dat dit moet worden teruggelegd aan de colleges. Dhr. Van der Stelt vult aan dat de begroting sowieso voor een toets in de colleges komt deze zomer, maar dat de capaciteit op Bereikbaarheid hiermee hetzelfde blijft voor 2027.