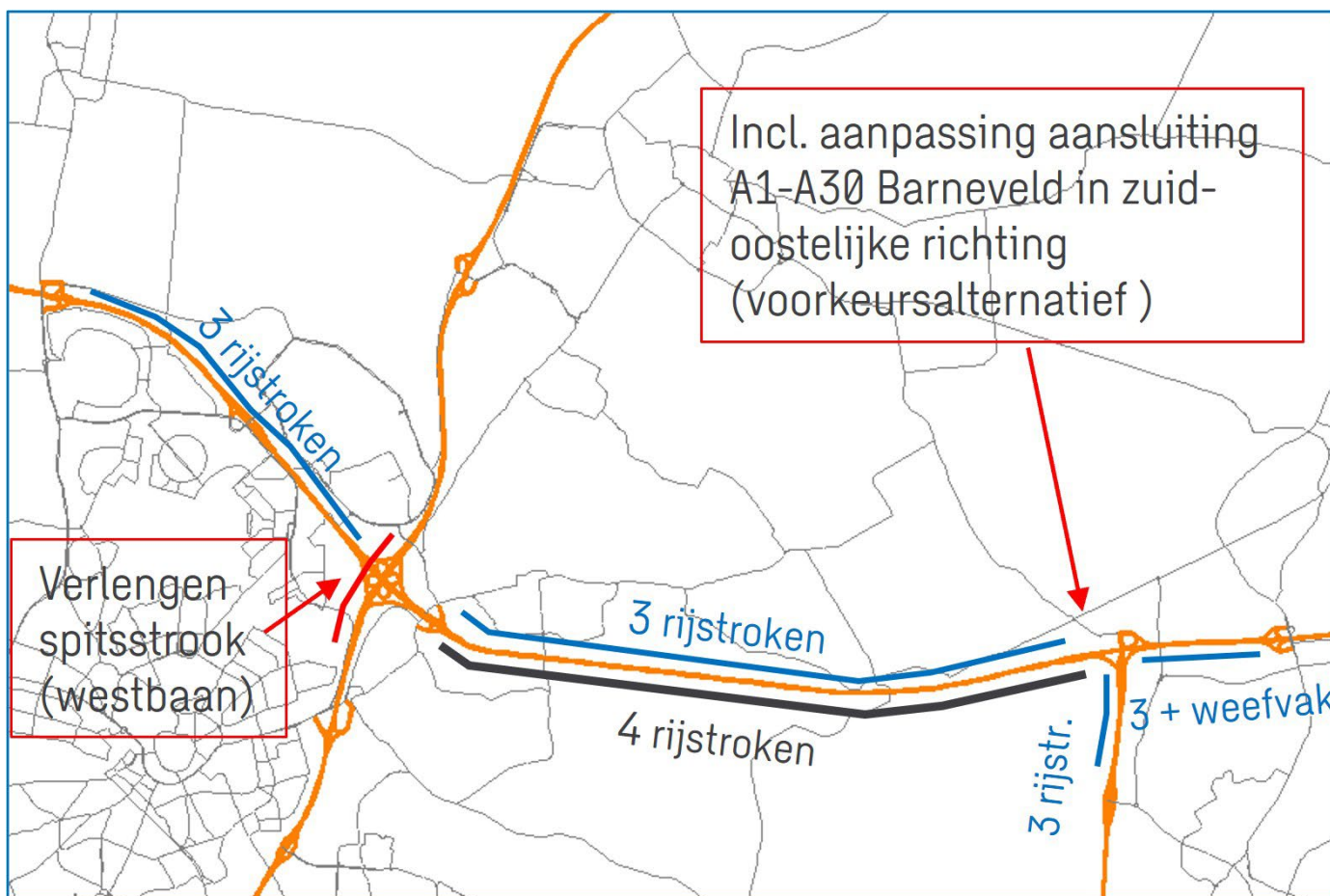


**Plan van aanpak (Routekaart)
A1/A28 Knooppunt Hoevelaken
Variant 4**



Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| Samenvatting..... | 3 |
| Leeswijzer | 3 |
| 1. Inleiding (Aanleiding, achtergrond, moties) | 4 |
| 2. Doel, scope en uitgangspunten | 5 |
| 3. Stikstof | 6 |
| 4. Financiën | 7 |
| 5. Capaciteit | 7 |
| 6. Juridisch/bestuurlijk procedure en doorlooptijd | 8 |
| 7. Routekaart en doorlooptijd..... | 9 |
| I. Bijlage: Overzicht reeds gemaakte afspraken..... | 10 |

Samenvatting

Dit plan van aanpak (routekaart) brengt in beeld welke vervolgstappen nodig zijn om 'A1/A28 Knooppunt Hoevelaken- variant 4' uit te werken naar een projectbesluit onder de Omgevingswet. Randvoorwaardelijk voor het kunnen starten van het project, is dat er voldoende perspectief is op een op 'vergunbare' situatie. Momenteel ontbreekt dit perspectief voor variant 4 en zullen Rijk en regio een aantal noodzakelijke stappen moeten nemen om voldoende perspectief te krijgen voor het aspect stikstof. Bij voldoende perspectief wordt het opportuun om middelen en capaciteit te reserveren voor de start. Dit vraagt een integrale afweging binnen het MF door de minister van IenW.

Omdat variant 4 dusdanig afwijkt van de vastgestelde doelen en uitgangspunten van de bestaande projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld, is het nodig om een nieuwe procedure onder de Omgevingswet (Ow) te starten. Deze procedure start met het uitbrengen van een zgn. 'kennisgeving voornemen' en is de formele start van de Verkenning (art. 5.47 Ow). Bij deze variant is het echter niet verplicht om een voorkeursbeslissing op te stellen, waardoor een 'verkorte' procedure doorlopen kan worden. Het eerste formele moment na het uitbrengen van de kennisgeving wordt daarmee het ontwerp-projectbesluit (opb) en de bijbehorende project-mer(-beoordeling).

Ook met de start van een nieuwe procedure voor variant 4, kunnen de huidige procedures voor de MIRT-projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld behouden blijven. Het is vanzelfsprekend van belang dat afstemming plaatsvindt tussen beide procedures. Dit past daarmee in de lijn dat na realisatie van variant 4, realisatie van het gehele MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken mogelijk blijft.

Leeswijzer

Dit plan van aanpak (routekaart) is gericht op het vervolgtraject om 'A1/A28 Knooppunt Hoevelaken- variant 4' uit te werken naar een projectbesluit onder de Omgevingswet. In dit plan van aanpak wordt beschreven welke stappen hiervoor nodig zijn en in welke volgorde. Deze routekaart omvat geen concrete planning, maar waar mogelijk is wel een doorlooptijd aangegeven.

In de inleiding (hoofdstuk 1) wordt de aanleiding van het plan van aanpak besproken, evenals achtergrondinformatie over het project. Daarbij worden ook de relevante moties beschreven. In hoofdstuk 2 wordt het doel en de scope kort uiteengezet. In de hoofdstukken 3 t/m 6 wordt ingegaan op de verschillende onderdelen/randvoorwaarden/condities die nodig zijn om verdere stappen te kunnen zetten richting een ontwerp-projectbesluit.

1. Inleiding (Aanleiding, achtergrond, moties)

Aanleiding, achtergrond

Knooppunt Hoevelaken is één van de belangrijkste 'verdeelpunten' van verkeer tussen respectievelijk het noorden en oosten van Nederland en de Randstad. Daarnaast fungeren de aansluitende delen van de A1 en A28 als regionale ontsluitingsweg voor de regio Amersfoort. In en rond knooppunt Hoevelaken staan al jarenlang vrijwel dagelijks files¹. Als er niets aan deze wegen wordt veranderd, zullen de files in dit gebied steeds verder toenemen². Deze toenemende files zetten niet alleen de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland (met haar verstedelijkingsopgaven) onder druk, maar drukken ook een steeds zwaardere stempel op de kwaliteit van de leefomgeving. Bijvoorbeeld in de vorm van de toenemende geluidhinder en de toename van sluiptverkeer op het onderliggend wegennet.

De realisatie van het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken heeft als doel om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren, de bereikbaarheid van Midden-Nederland te behouden gegeven de ruimtelijk economische ontwikkelingen en de leefbaarheid in de omgeving te vergroten (door te voldoen aan de wet- en regelgeving op het gebied van geluidhinder en natuurbescherming, maar ook door verdere beperking van geluidhinder en verminderen van de barrièrewerking via de zogenoemde regiowensen).

Voor het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken is in 2018 het ontwerp-tracébesluit vastgesteld door de minister van IenW. Hierin zijn ook de wensen uit de door Rijk en regio getekende bestuursovereenkomst (BOK2) verwerkt. Om uiteenlopende redenen is er echter geen tracébesluit vastgesteld. Nadien is het project in het kader van de herprioritering Mobiliteitsfonds gepauzeerd.

In het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio de urgentie van een snelle realisatie van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken herbevestigd. Er is op dit moment echter geen zicht op een volledige herstart van het project. Daarom is afgesproken dat IenW, in samenspraak met de regio, onderzoekt of het mogelijk is om het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in kleinere projecten op te delen en te faseren. Verder hebben Rijk en regio in hetzelfde BO MIRT 2024 afspraken gemaakt over het realiseren van een maatregelpakket (€ 100 mln.) om de gevolgen van het pauzeren van het MIRT-project te mitigeren.

Het onderzoek (quick scan) naar het opknippen en faseren is begin Q2 2025 afgerond. Op basis daarvan hebben Rijk en regio in het BO Leefomgeving (juni, 2025) opnieuw het urgente belang van de volledige realisatie onderkend. Ook wordt de meerwaarde gezien van een opgedeelde en gefaseerde aanpak van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in combinatie met delen van het voorkeursalternatief van het project A1/A30 Barneveld. Rijk en regio hebben daarbij afgesproken om een plan van aanpak op te stellen waarin de te nemen stappen zijn opgenomen om variant 4 (zie hoofdstuk 2) mogelijk te maken³.

Overzicht Kamermoties Hoevelaken

Onderstaand een overzicht van openstaande Kamermoties over de A1/A28 Knooppunt Hoevelaken:

- 31305-493 Motie van de leden Veltman en Olger van Dijk over het voor de zomer van 2025 formeren van een projectteam voor een gefaseerde aanpak van knooppunt Hoevelaken (24 april 2025).
- 36600-A-31 Motie van het lid Veltman c.s. over knooppunt Hoevelaken als topprioriteit behandelen en een plan van aanpak op te stellen (25 november 2024).
- 36410-XII-58 Motie van de leden Stoffer en Vedder over ervoor zorgen dat de aanpak van knooppunt Hoevelaken prioriteit krijgt (25 januari 2024).

¹ Het traject A1 Apeldoorn-Amersfoort en A1 Amersfoort-Apeldoorn komt op resp. plek 3 en plek 10 voor in de huidige file top 10 van Rijkswaterstaat. En staat de A1 tussen KP Barneveld -KP Hoevelaken op plek 1 in de top 10-locaties van ongevallen (bron: [Rapportage Rijkswegennet 2024](#)).

² [Herprioritering MIRT/MF- IMA 2021](#): In de top 50 Economische verlieskosten komt Hoevelaken i.c.m. Barneveld op plek 3 (2040 Laag) danwel plek 10 (2040 Hoog). Qua reistijdvertraging komt dit deel op plek 9 (2040 Laag) danwel 16 (2040 Hoog).

³ [Afsprakenlijst MIRT](#)- Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2024 (pag. 6)

2. Doel, scope en uitgangspunten

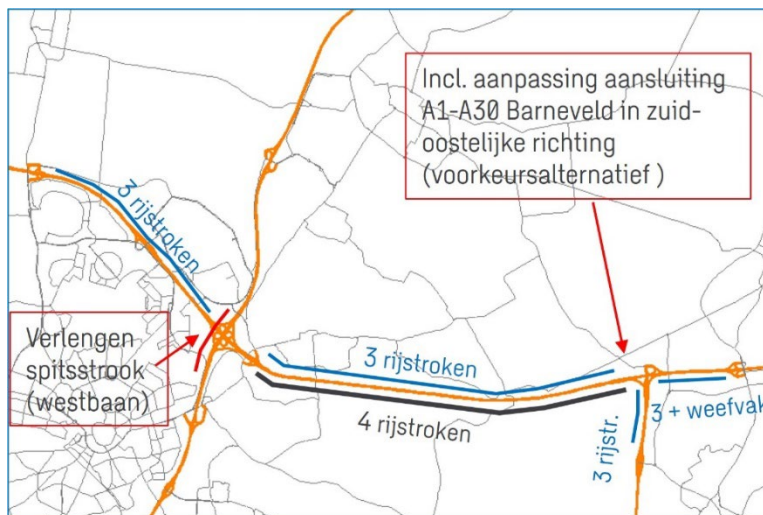
Doel

Dit plan van aanpak richt zich op de uitwerking van een deel van het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken in combinatie met delen van het voorkeursalternatief van het MIRT-project A1/A30 Barneveld. Het gaat daarbij om de zogenoemde variant 4, zoals opgenomen in de afgeronde rapportages⁴. Dit dient op zo'n manier uitgewerkt te worden dat er zicht blijft op uitvoering van het gehele MIRT-project Knooppunt Hoevelaken.

Scope

Variante 4 omvat onderstaande maatregelen, waarmee het grootste knelpunt op het hoofdwegennet, namelijk de doorstroming op de A1 tussen knooppunt Hoevelaken en aansluiting Barneveld, wordt opgelost.

- Vier rijstroken (was drie stroken, waarvan één spitsstrook) op de zuidbaan van de A1 tussen knooppunt Hoevelaken en Barneveld. Vervolgd door drie rijstroken + weefstrook (was twee stroken) tussen Barneveld en aansluiting Voorthuizen.
- Drie rijstroken (was twee) op de westbaan van de A30 tussen de A1 en aansluiting Barneveld.
- Aanpassing van de zuidkant van de aansluiting A1-A30 (vormgeving en capaciteit van het voorkeursalternatief).
- Drie rijstroken (was twee stroken) op de A1 noordbaan tussen aansluiting Barneveld en knooppunt Hoevelaken. En tussen knooppunt Hoevelaken en aansluiting Bunschoten.
- Verlenging van de spitsstrook op de A28 westbaan. De spitsstrook begint eerder in het knooppunt (vanaf het splitsen in hoofd- en parallelbaan).



Figuur 1: Weergave variant 4

Uitgangspunten

Het plan van aanpak beschrijft welke stappen er opeenvolgend nodig zijn om variant 4 uit te werken tot een projectbesluit en uiteindelijk te realiseren. Dit dient op zo'n manier te gebeuren dat realisatie van het gehele MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken op termijn mogelijk blijft.

De mogelijkheden voor een start zijn afhankelijk van de randvoorwaarden voor stikstof, financiën en capaciteit. Een project kan enkel gestart worden als er voldoende perspectief is voor het oplossen van de stikstofopgave en er sprake is van voldoende uitvoeringscapaciteit en financiële middelen. In het verdere plan van aanpak wordt per hoofdstuk ingegaan op de benodigde stappen ten aanzien van deze voorwaarden inclusief beoogde procedure. Daar waar mogelijk, is ook een doorlooptijd aangegeven.

⁴ Het betreft de afgeronde rapportages over [doorstroming](#) en [stikstof](#).

3. Stikstof

Randvoorwaardelijk voor het kunnen starten van een project, is dat er voldoende perspectief is op een 'vergunbare' situatie. Momenteel ontbreekt dit perspectief voor het project Hoevelaken door een (dreigende) verslechtering van stikstofgevoelige natuur in de Natura 2000-gebieden in de omgeving. Het is op dit moment niet inzichtelijk met welke maatregelen de natuurdoelen gehaald zullen worden. Daardoor kan (nog) niet onderbouwd worden dat potentiële mitigerende maatregelen voor het project niet al nodig zijn voor het behalen van de natuurdoelen van de gebieden in de omgeving (additionaliteitsvereiste). Het invullen van deze randvoorwaarde is leidend voor het invullen van de andere randvoorwaarden (capaciteit en middelen). Vandaar dat 'stikstof' als eerste stap wordt benoemd.

Uit stikstofberekeningen komt naar voren dat variant 4 leidt tot een substantiële stikstofdepositiebijdrage in Natura 2000-gebieden in de omgeving van het project. Met name aangrenzend aan en in de directe nabijheid van de A1 (en de A12) ter hoogte van de Veluwe (hoogst berekende bijdrage daar is 32 mol/ha/jaar). En in mindere mate ook aangrenzend aan en in de directe nabijheid van de A1 ter hoogte van het Naardermeer (4 mol/ha/jaar) en ter hoogte van Borkeld (2 mol/ha/jaar). Naar verwachting kunnen significant negatieve gevolgen op stikstofgevoelige natuur als gevolg van deze depositiebijdragen niet worden uitgesloten.

Om de mogelijke negatieve gevolgen door stikstof te mitigeren, dient er gezocht te worden naar ondernemers in de omgeving die hun stikstof uitstotende activiteiten vrijwillig geheel of gedeeltelijk willen beëindigen (extern salderen). Een voorwaarde om deze depositiedaling in te kunnen zetten als mitigerende maatregel is dat onderbouwd moet worden dat deze depositiedaling niet al nodig is voor de natuur (het zgn. 'additionaliteitsvereiste'). Hiervoor is het noodzakelijk dat inzichtelijk is welke maatregelen zijn en zullen worden getroffen om de natuurdoelen in Natura 2000-gebieden te halen. De inschatting is dat een groot (aanvullend) pakket nodig is bestaande uit zowel generieke als gebiedsgerichte bron- en natuurmaatregelen, vastgesteld door het kabinet én de provincies om te onderbouwen dat geen sprake meer is van (dreigende) verslechtering van de natuur in de betreffende Natura 2000-gebieden en op termijn de verbeter- en uitbreidingsdoelen worden gehaald.

Hieronder zijn de stappen opgenomen die nodig zijn om voldoende perspectief te krijgen voor het aspect stikstof voor de start van het project (variant 4).

- In beeld brengen welke maatregelen nodig zijn voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de relevante Natura 2000-gebieden. Dit zijn niet alleen maatregelen gericht op stikstofreductie maar ook natuurmaatregelen ten behoeve van o.a. hydrologie en vergroten areaal.
- Vaststellen en uitvoeren van de gebiedsgerichte maatregelen en het aanvullende generieke bronbeleid, inclusief beschikbaar stellen benodigde financiën.

Als aan beide bovenstaande punten kan worden voldaan, wordt het opportuun om een besluit te nemen over de noodzakelijke middelen (hoofdstuk 4) en capaciteit (hoofdstuk 5) voor de start. Een planning of doorlooptijd hiervoor is op dit moment niet af te geven.

Er zijn interbestuurlijke afspraken gemaakt tussen rijk en provincies over extern salderen, waardoor er bij extern salderen geen sprake is van 'concurrentie' tussen de projecten van de overheid, de landelijke of provinciale beëindigingsregelingen en de legalisatie van PAS-meldingen. Dit betekent dat wanneer er, aanvullend op het maatregelenpakket voor het halen van de natuurdoelen, een potentiële saldogever voor het project Hoevelaken in zicht komt, bij de desbetreffende provincie (in de rol als gebiedsregisseur) moet worden nagegaan of:

- de provincie de betreffende potentiële saldogever concreet in beeld heeft als maatregel voor de natuur;
- de ondernemer zich heeft aangemeld voor één van de vrijwillige beëindigingsregelingen of een maatwerk aanpak van de overheid;
- een andere initiatiefnemer de betreffende saldogever wil benaderen/benaderd heeft.

Als dat niet het geval is, kan overleg met de potentiële saldogever worden gestart.

4. Financiën

Conform de spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) dient er bij de start van een MIRT-verkenning zicht te zijn op tenminste 75% van de benodigde financiering. Bij de start van de MIRT-planning- en studiefase dient 100% aan financiën beschikbaar te zijn. De huidige kosteninschatting voor het realiseren van variant 4 bedraagt circa € 475 mln. (inclusief btw) gebaseerd op prijspeil 2025 en met een bandbreedte van +25%.

Op dit moment zijn er geen rijksmiddelen gereserveerd voor variant 4. De eerdere Rijksreserveringen voor de MIRT-projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld zijn, na afspraken over het maatregelpakket om de gevolgen van het pauzeren van de MIRT-projecten te mitigeren, volledig afgeroomd. Daarbij zijn de middelen binnen het Mobiliteitsfonds (MF) schaars en neemt het budgettair kader voor nieuwe investeringen van het MF in de toekomst af. Daarom zet IenW in op wat kan en maakbaar is. Dit betekent voor deze start dat het belangrijk is om eerst voldoende perspectief op een oplossing voor de stikstofopgave van het project te hebben (zie hoofdstuk 3). Bij voldoende perspectief, wordt het opportuun om middelen te reserveren voor de start. Dit vraagt op dat moment een integrale afweging binnen het MF.

Naast de Rijksreservering, zijn ook vanuit de regio middelen gereserveerd voor beide projecten. Zo heeft de regio € 44 mln. gereserveerd voor de A1/A28 Knooppunt Hoevelaken, gekoppeld aan de realisatie van enkele regionale wensen. Voor de A1/A30 Barneveld heeft de regio € 11,5 mln. gereserveerd. Op het moment van starten zullen Rijk en regio hier nadere afspraken over moeten maken.

Een overzicht met eerder gemaakte financiële afspraken gerelateerd aan de MIRT-projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld en de ontwikkeling van aanliggende gebieden, is als bijlage (1) toegevoegd.

5. Capaciteit

Vergelijkbaar met het besluit over financiën, wordt het opportuun om capaciteit beschikbaar te stellen voor het project als er voldoende perspectief is op een oplossing voor de stikstofopgave van het project. Dit 'capaciteitsbesluit' kan gelijktijdig met het besluit over financiën genomen worden. Ook dit vraagt een integrale afweging over het gehele portfolio aan werkzaamheden van Rijkswaterstaat (RWS).

Globaal genomen zal voor dit project ca. 10-15 fte per jaar nodig zijn voor de procedure tot aan het projectbesluit. Afhankelijk van de complexiteit en risico's van het project, kan meer inzet benodigd zijn. Bovenstaande gaat uit van de benodigde RWS-capaciteit (niet zijnde aanvullende inhuur). In de huidige programmering is overigens tot 2028 geen dusdanige capaciteit bij RWS beschikbaar voor dit project.

Met de regionale partijen kunnen zo mogelijk afspraken gemaakt worden over het beschikbaar stellen van capaciteit vanuit hun organisaties. Daarnaast kan er nog verkend worden welke ontwerpstappen voor A1/A28 Knooppunt- variant 4 er mogelijk zijn, vooruitlopend op de start van een formele projectprocedure. Dit zodanig dat er een verder uitgewerkt wegontwerp voor variant 4 ligt dat als basis dient voor het vervolg.

6. Juridisch/bestuurlijk procedure en doorlooptijd

Status huidige MIRT-projecten

Voor het MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken is in 2018 het ontwerp-tracébesluit vastgesteld door de minister van IenW. Hierin waren ook de bestuurlijk overeengekomen regiowensen uit BOK2 verwerkt. Uiteindelijk is er om uiteenlopende redenen (m.n. uitspraken inzake stikstof) geen tracébesluit vastgesteld. Voor het MIRT-project A1/A30 Barneveld is in 2021 het voorkeursalternatief door de minister van IenW vastgesteld. Uitgangspunt daarbij is een gerealiseerd project Knooppunt Hoevelaken. Beide MIRT-projecten zijn nadien door de minister van IenW gepauzeerd in het kader van de herprioritering van het Mobiliteitsfonds (MF).

Nieuwe procedure Omgevingswet

De nu voorliggende variant 4 bevat onderdelen van beide bovengenoemde MIRT-projecten, waarmee het grootste verkeerskundig knelpunt wordt opgelost. Het komt echter niet geheel tegemoet aan de voor de MIRT-projecten opgestelde opgave/probleemstelling en uitgangspunten. De variant is ook in de eerdere MIRT-procedures niet eerder onderzocht, waarmee ook geen inspraak mogelijk is geweest. Dit maakt dat voor variant 4 een nieuwe projectprocedure gestart moet worden. Hierbij zal het MIRT-spelregelkader worden toegepast.

Voor variant 4 dient een projectbesluit te worden opgesteld zoals bedoeld in de Omgevingswet (art.5.46, eerste lid onder b, sub 2 Ow). Er is hier namelijk sprake van een uitbreiding van een weg met een of meer rijstroken, die met het uit te breiden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. Deze procedure start met het uitbrengen van een zgn. 'kennisgeving voornemen en participatie' en is de formele start van de Verkenning (art. 5.47 Ow). Bij deze variant is het echter niet verplicht om een voorkeursbeslissing op te stellen, omdat er geen sprake is van uitbreiding van een weg met meer dan twee rijstroken waarbij dit uit te breiden weggedeelte twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt (art. 5.4 onder b Ob). Dit betekent dat het eerste formele moment na het uitbrengen van de kennisgeving daarmee het ontwerp-projectbesluit (opb) en de bijbehorende project-mer(-beoordeling) is. Na ter visie legging/zienwijzprocedure kan het definitieve projectbesluit (pb) worden vastgesteld door de minister van IenW. Er is zodoende sprake van een kortere projectprocedure, waarbij de doorlooptijd wordt ingeschat op ca. 3-3,5 jaar van de 'kennisgeving' tot aan 'het projectbesluit' (exclusief beroepsprocedure).

De minister dient het projectbesluit ter visie te leggen. Na inwerkingtreding hebben belanghebbende nog de mogelijkheid tot beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State. Afhankelijk van de reacties en risico's op dat moment, kan overwogen worden om parallel aan deze beroepsprocedure, al de contractvoorbereiding voor de realisatiefase op te starten. Op die manier kan na een onherroepelijk projectbesluit snel gestart worden met de realisatie.

In de Verkenning en Planning- en studiefase zal voor variant 4 een nieuw ontwerp worden opgesteld. Daarbij zullen de eerder overeengekomen Rijk-regiowensen uit de BOK2 Hoevelaken, voor zover die betrekking hebben op deze variant, expliciet worden meegenomen en worden beoordeeld op nut en noodzaak. Ook zullen de raakvlakken met andere projecten in beeld gebracht worden.

Behoud huidige procedures

Ook met de start van een nieuwe procedure voor variant 4, kunnen de huidige procedures voor de MIRT-projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld behouden blijven. Er is geen rechtsregel die verplicht tot het afbreken van een ruimtelijke procedure, enkel omdat een andere ruimtelijke procedure maatregelen bevat die daar deels mee overlappen. Het is vanzelfsprekend wel van belang dat afstemming plaatsvindt tussen beide procedures. Dit past daarmee in de lijn dat na realisatie van variant 4, realisatie van het gehele MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken mogelijk blijft. Op het moment dat herstart van het gehele project aan de orde komt, zal bezien worden of dan onverkort doorgedaan kan worden met de huidige OTB-procedure.

7. Routekaart en doorlooptijd

Onderstaande tabel geeft een beeld van de te doorlopen stappen (routekaart) tot aan de oplevering van het project. De tabel omvat geen concrete planning, maar waar mogelijk is wel een doorlooptijd aangegeven.

| | Activiteit | Doorlooptijd (volgordelijk) |
|----|---|--|
| 1 | Vaststellen plan van aanpak variant 4 | BO MIRT 2025 |
| 2 | Stikstof: Perspectief 'vergunbare' situatie | PM. Benodigde doorlooptijd afhankelijk van landelijke en regionale inzet. |
| 3A | Besluit reservering middelen variant 4 | Vroegst mogelijk moment is bij voldoende perspectief 'vergunbare' situatie |
| 3B | Besluit toekenning capaciteit variant 4 | Vroegst mogelijk moment is bij voldoende perspectief 'vergunbare' situatie |
| 4 | Start en doorlopen projectenprocedure <ul style="list-style-type: none">- Kennisgeving Voornemen en Participatie/Startdocument- Ontwerp projectbesluit- Zienswijze- Projectbesluit | 36 maanden |
| 5 | Beroepsprocedure Projectbesluit tot en met behandeling bij en uitspraak van RvS (termijn bij RvS kan sterk variëren) | 12 maanden |
| 6 | Contractvoorbereiding gereed | 12 maanden (eventueel parallel te schakelen met stap 5) |
| 7 | Aanbesteding afgerond | 12 maanden |
| 8 | Uitvoering | 24 maanden – 36 maanden |
| 9 | Oplevering | 3 maanden |

I. Bijlage: Overzicht reeds gemaakte afspraken

- Het Rijk stelt € 50 mln. (incl. btw) beschikbaar voor onderstaande maatregelen. De regio stelt eveneens een budget van € 50 mln. beschikbaar voor deze maatregelen. Het gaat om:
 - a) Doorfietsroute Amersfoort – Soesterberg – Zeist – Utrecht Science Park;
 - b) Doorfietsroute Baarn – Soest – Bilthoven – Utrecht CS;
 - c) Doorfietsroute Amersfoort – Veenendaal;
 - d) Aanpak sluipverkeer rondom knooppunt Hoevelaken (inclusief verkeersmanagement, VRI's aanpassen)
 - e) Pre-verkenning BRT Amersfoort – Utrecht Science Park;
 - f) A1 kunstwerk 500, fietstunnels en aanpassen kruispunten A1 aansluiting 14/Amersfoortsestraat;
 - g) Aansluiting A1 – N199 – Ontsluitingsweg Bovenduist;
 - h) A30 – aansluiting Barneveld Zuid.

- Binnen het meerjarenprogramma Instandhouding worden de kunstwerken Arkervaartbrug en Amersfoortsestraat door RWS vernieuwd. Voor de Arkervaartbrug zijn hier specifiek middelen voor beschikbaar gesteld.
- Het Rijk stelt € 10 mln. (incl. btw) beschikbaar voor de verbetering van spoorwegovergangen tussen Nijkerk en Ermelo. Dit zodat er extra spitstreinen kunnen rijden tussen Amersfoort en Harderwijk.
- Het Rijk stelt € 65,4 mln. (incl. btw) ter beschikking voor de gebiedsontwikkeling Amersfoort: Spoor- en A1-zone. Het gaat daarbij om onderstaande maatregelen:
 - a) Aanleg onderdoorgang (ongelijkvloerse kruising) Barchman Wuytierslaan onder spoor Utrecht/Amersfoort.
 - b) Aanleg verkeersplein kruising Barchman Wuytierslaan met de Soesterweg.
 - c) Aanleg twee fietstunnels Stichtse Rotonde: kruising Stichtse Rotonde - Daam Fockemalaan en kruising Stichtse Rotonde – Utrechtseweg
 - d) Aanleg snelfietspad bos noordzijde Daam Fockemalaan van Stichtse Rotonde tot Soesterweg
 - e) Aanleg gebiedsontsluitingsweg tussen Laan van Bovenduist en de N199-Amersfoortsestraat
 - f) Herinrichting gebiedsontsluitingsweg/stadsring tussen De Nieuwe Poort en Stationsstraat/Van Asch van Wijckstraat.
 - g) Herinrichting gebiedsontsluitingsweg Amsterdamseweg tussen De Nieuwe Poort en Barchman Wuytierslaan.
 - h) Herinrichting gebiedsontsluitingsweg Noordewierweg tussen Puntenburgelaan en Isseltseveld.
 - i) Herinrichting gebiedsontsluitingsweg/stadsring tussen Van Asch van Wijckstraat en Hogeweg.
 - j) Herinrichting en uitbreiding bestaand P+R-terrein tot Mobiliteitshub Bunschoterstraat (uitbreiding in gebouwde voorziening, herinrichting in openbare ruimte
 - k) Aanleg snelfietspad tussen Bergenboulevard en de N199-Amersfoortsestraat
 - l) Aanleg fietstunnel (ongelijkvloerse kruising) tussen Weg van de Vrijheid/Softwareweg en spoor Apeldoorn/Amersfoort
 - m) Aanleg ongelijkvloerse kruising tussen Holkerweg en Ringweg Koppel
 - n) Herinrichting stationsplein - Piet Mondriaanplein.
 - o) Aanleg Passerelle tussen Piet Mondriaanplein en Stationsplein
 - p) Aanleg ondergrondse fietsenkelder Inputplein.
 - q) Herinrichting Stationsplein – Inputplein

- Het Rijk reserveert € 12 mln. (incl. btw) voor verbindingsboog A1/A30. De realisatie van deze maatregel wordt gekoppeld aan het groot onderhoud door RWS in 2027-2028.
- Het Rijk reserveert een maximaal bedrag van € 14 mln. (incl. btw) voor de realisatie van het project 'A28-verbinding Energieweg-Outputweg. De regio is verantwoordelijk voor de verdere uitwerking én realisatie van de maatregelen en draagt zorg dat de maatregelen binnen de planning en budget worden gerealiseerd. (BO MIRT 2025)