

Plan van aanpak Préverkenning BRT Amersfoort-USP

Versterking van de OV-corridor Utrecht-Amersfoort

DEFINITIEF

woensdag 3 september 2025



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Colofon

Betrokkenen

Ministerie IenW – Jochem Bezemer

Rijkswaterstaat – Adriaan Moons

Ministerie Defensie – Ron Stapel

Provincie Utrecht – Roel van Huet, Martijn Abeling, Corné Scheurs, Raymond Bijen

Regio Amersfoort – Tessa Beckman, Erik Landman

Regio U10 – Bastian Jansen

Gemeente Amersfoort – Vincent Wever, Nicoline Hanny, Astrid van den Aker

Gemeente Utrecht – Rob Tiemersma, Dimitri van Veen

Gemeente Soest – Mike Schroten

Gemeente Zeist – Bas Hendriksen, Jan Peter Gulmans

ProRail – Heri Broekroelofs

NS – Patricia Kleijn

Projectleider – Ruben Visser (provincie Utrecht)

Procesondersteuner – Mark van Baaren (Regio Amersfoort)

Inhoud

1	Inleiding.....	4
2	Doelen, resultaat en uitgangspunten	6
3	Scope.....	12
4	Aanpak en planning	14
5	Organisatie, samenwerking en raakvlakken	18
	Bijlage 1 – Stakeholders.....	22
	Bijlage 2 – Beleid & raakvlakken.....	23
	Bijlage 3 – Huidige situatie.....	26
	Bijlage 4 – Principes BRT	27
	Bijlage 5 – Bronnen	28

1 Inleiding

De Metropoolregio Utrecht (MRU) groeit en de bereikbaarheid staat nu al onder druk. Om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de toekomst te waarborgen, is een mobiliteitstransitie naar actieve mobiliteit en openbaar vervoer (OV) noodzakelijk. Het is nodig het OV-netwerk op tijd en passend mee te ontwikkelen. Eén van de corridors waar versterking van OV noodzakelijk is, is de corridor Utrecht Science Park (USP) – Zeist – Soesterberg - Amersfoort. Uit eerste prognoses blijkt potentie voor minimaal een verdubbeling van het aantal OV-reizigers op deze corridor. De OV-corridor kan worden versterkt met een bus rapid transit (BRT) verbinding; een hoogfrequente, comfortabele en betrouwbare busverbinding. Eerdere verkennende studies van de provincie Utrecht hebben de potentie voor een BRT op deze corridor aangetoond. In het BO MIRT van 2024 is besloten met samenwerkende overheden een préverkenning uit te voeren naar de BRT USP-Amersfoort [1].

Préverkenning BRT Amersfoort-USP

In het NOVEX Ontwikkelperspectief [2], de U Ned Mobiliteitsstrategie [3], het OV-netwerkperspectief van de provincie Utrecht [4] en de Mobiliteitsagenda regio Amersfoort [5] is de versterking van het OV op de corridor Amersfoort – USP met een BRT-verbinding opgenomen. Om de toekomstige ontwikkeling van de OV-corridor USP-Amersfoort met een BRT verbinding te onderzoeken en uit te werken is afgesproken een préverkenning uit te voeren en hiervoor budget beschikbaar te stellen. De verkenning wordt uitgevoerd in het kader van de voorbereidingsfase voor een MIRT-verkenning. In deze préverkenning worden de wenselijkheid, haalbaarheid en mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht gericht op een stevig en gedragen fundament voor een kansrijke MIRT-verkenning. Een oplossingsrichting betreft een samenhangende combinatie van onder andere tracé('s), haltering, frequentie, infrastructuur, hubs, materieel, ruimtelijke ontwikkelingen en doorkoppelingen.

Vervolg op eerdere studies

De préverkenning voor de BRT Amersfoort-USP kan putten uit eerdere studies. In het BO MIRT 2019 [6] is besloten om een studie naar het doortrekken van de Uithoflijn tot Zeist en Amersfoort uit te voeren. Het doel van het doortrekken van de tram is het verbeteren van de bereikbaarheid van het USP, het ontlasten van de binnenstadsas Utrecht, Heidelberglaan en Utrecht Centraal. Conclusie van die onderzoeken was dat het doortrekken van de tram de bereikbaarheid verbetert, dat voor het traject USP-Zeist (toekomstige) vervoerpotentie lijkt te zijn voor een tram (in tegenstelling tot het traject Zeist-Amersfoort), maar dat de haalbaarheid twijfelachtig is. BRT/HOV biedt bovendien veel van dezelfde bereikbaarheidsbaten, tegen lagere kosten en een betere ontsluiting van de regio. Parallel aan deze studie is een HOV-verbinding tussen USP en 'Mooi Zeist' onderzocht [7]. In deze studie zijn tracévarianten onderzocht en beoordeeld. De conclusie van dat onderzoek was dat het tracé direct ten zuiden van de A28 het meest kansrijk is, hoewel de landschappelijke impact van dit tracé groot is.

In het BO MIRT 2020 [8] is afgesproken dat deze studies bouwstenen zijn voor de op te stellen mobiliteitsstrategie voor de regio. Nu het NOVEX Ontwikkelperspectief, de mobiliteitsstrategie en de mobiliteitsagenda gereed zijn en de BRT als OV oplossing voor de corridor USP – Amersfoort gepositioneerd is, kan hieraan verder uitwerking worden gegeven. Hoewel de studies 5 jaar geleden zijn uitgevoerd, borduurt de préverkenning voort op de inzichten uit deze studies. De opgaven en de urgentie zijn alleen maar groter geworden. Het grote verschil is dat deze préverkenning door Rijk, provincie, regio's en gemeenten gezamenlijk wordt uitgevoerd. Eerdere studies zijn uitgevoerd in opdrachtgeverschap van één van de partijen.

NOVEX-gebied Utrecht – Amersfoort

Het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort – ook wel de Metropoolregio Utrecht (MRU) – vormt het kloppend hart van Nederland. Het is niet alleen een regio met een uitzonderlijk hoge kwaliteit van leven, een sterke kenniseconomie en rijke landschappelijke waarden, maar ook een onmisbare schakel in de

ationale én internationale infrastructuur. Utrecht Centraal is het drukste OV-knooppunt van het land, Utrecht Science Park is één van de grootste onderwijs- en onderzoeksclusters van Nederland, en de regio huisvest strategisch belangrijke defensie terreinen zoals de Prins Bernhardkazerne, kazerne Soesterberg en Camp New Amsterdam, die binnen het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie verder geïntensiveerd worden. De regio vervult daarmee een vitale functie voor het hele land.

Tegelijkertijd staat dit gebied voor een ongekennde groeiopgave: tot 2040 komen er 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen bij. De sterke demografische en economische groei zet het mobiliteitssysteem al jarenlang onder druk. Zonder ingrijpen dreigen knelpunten op het spoor, op de weg en in de leefomgeving verder toe te nemen. Files op de A27, A28 en A12 nemen toe, het station Utrecht Centraal zit op piekmomenten aan de grens van zijn capaciteit [9], de belasting van station Amersfoort Centraal (zowel trein- als busstation) neemt toe en het bestaande OV-netwerk kan de verwachte reizigersgroei naar onder andere het USP, Amersfoort en de regiopoorten onvoldoende opvangen. Bovendien vraagt de centrale ligging van de regio om oplossingen die verder reiken dan alleen de regionale schaal. Wanneer dit gebied (letterlijk) vastdraait in mobiliteit, ruimtegebruik en milieubelasting, dan heeft dat direct invloed op de bereikbaarheid en leefbaarheid in het hele land.

Om deze opgaven het hoofd te bieden is een samenhangende aanpak nodig waarin woningbouw, economie, natuur, defensie, recreatie en mobiliteit in balans worden ontwikkeld. In het Ontwikkelperspectief 2040 'Gezond groeien in nabijheid' [2] schetsen rijk en regio een toekomstbeeld waarin groei wordt geconcentreerd rond bestaande stedelijke gebieden, regionale OV-knooppunten en hubs. De U Ned Mobiliteitsstrategie [3] en de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 [5] vertalen dit naar een mobiliteitsaanpak: met gedragsverandering, investeringen in OV- en fietsinfrastructuur, en het ontwikkelen van nieuwe hoogwaardige OV-verbindingen zoals bus rapid transit (BRT). BRT is een concept voor een snel, hoogfrequent, comfortabel, flexibel en betrouwbaar bussysteem. Het systeem zal een hoogwaardige aanvulling kunnen zijn op het bestaande (spoor gebonden) openbaar vervoer, en een kostenefficiënt alternatief voor de aanleg van nieuwe rail- of lightrailverbindingen. Ook streeft BRT betrouwbaarder en comfortabeler te zijn dan het huidige openbaar vervoer.

Corridor Amersfoort - Utrecht

De backbone van het NOVEX gebied wordt gevormd door de corridor Amersfoort-Utrecht. Hier komt alles samen: de ruimtelijke groeiopgave, de behoefte aan robuuste alternatieven voor de auto, de nationale rol van het USP als kenniscluster die niet op het spoor ontsluit, en de verbinding met defensie terreinen, recreatie terreinen en natuurgebieden op de Utrechtse Heuvelrug. De ontwikkeling van een BRT (U-Liner) op deze corridor moet een duurzaam, betrouwbaar en snel vervoersalternatief bieden voor forensen, studenten, werknemers en militairen – en draagt bij aan het versterken van een bereikbaar Nederland. Inpassing van een BRT verbinding is geen eenvoudige opgave. De natuurwaarden op de Heuvelrug zijn hoog en het effect van nieuwe mobiliteitsoplossingen op natuur en flora en fauna moeten goed in beeld worden gebracht en integraal worden afgewogen.

Leeswijzer

Het plan van aanpak start in hoofdstuk 2 met een omschrijving van de beoogde resultaten van de préverkenning, de inhoudelijke opgaven, doorvertaald naar ambitie en doelen en uitgangspunten. In hoofdstuk 3 is de scope van het onderzoek omschreven. Om het beoogd resultaat van de préverkenning te bereiken is een aanpak omschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 beschrijft de projectorganisatie. Tenslotte is in hoofdstuk 6 een begroting met financiële verdeelsleutel opgenomen met een overzicht van risico's en beheersmaatregelen. Verdiepende onderdelen zijn opgenomen in de bijlage, zoals de stakeholderanalyse, beleids- en raakvlakanalyse, een beeld van het huidig OV-netwerk op de corridor en principes achter het BRT-concept. Tenslotte is een bronnenlijst opgenomen in bijlage 5.

2 Doelen, resultaat en uitgangspunten

Het doel van de préverkenning is om te onderzoeken op welke wijze de OV bereikbaarheid op de corridor Amersfoort – Utrecht kan worden verbeterd, waaronder middels een BRT verbinding tussen Amersfoort en Utrecht Science Park. En daarmee bij te dragen aan de mobiliteitstransitie in een groeiende Metropoolregio Utrecht (MRU). De préverkenning wordt in samenwerking tussen overheidspartijen uitgevoerd zodat de inzichten uit de verkenning breed worden gedragen. Op basis van de préverkenning kan een besluit worden genomen over het al dan niet starten van een MIRT-verkenning.

Beoogd resultaat préverkenning

Het resultaat van de préverkenning is het leveren van inzichten op basis waarvan rijk, provincie, regio's en gemeenten een beslissing kunnen nemen over de vervolgstappen in de ontwikkeling van de OV-corridor Utrecht-Amersfoort met als onderdeel de BRT Amersfoort-USP. De préverkenning moet concreet inzicht bieden in opgaven, knelpunten en kansen, doelen, oplossingsrichtingen, investeringsraming, exploitatie en mogelijkheden voor bekostiging. Deze inzichten moeten een stevig fundament bieden voor een MIRT-verkenning, waarover na afronding van de préverkenning een startbeslissing kan worden genomen.

De inzichten uit de préverkenning worden uitgewerkt in een rapportage en een startdocument voor de MIRT-verkenning. Hierbij wordt een gefaseerde aanpak gehanteerd, zoals ook beschreven in het OV-netwerkperspectief [4]: tot 2035 het beter benutten van het netwerk door optimalisaties van de bestaande diensten binnen de huidige infrastructuur en tussen 2035 en 2050 een schaa sprong OV gericht op een ambitieuze en innovatieve kwaliteitssprong. Uit de préverkenning kunnen inzichten en aanbevelingen komen voor beide fases.

Aanleidingen BRT Amersfoort-USP

De versterking van de OV-corridor Utrecht – Amersfoort en specifiek de BRT Amersfoort-USP kent diverse aanleidingen. Deze aanleidingen geven input voor de ambitie en doelstellingen.

- Huidige OV-verbinding op corridor Amersfoort – USP is onvoldoende voor toekomstige groei
Utrecht en Amersfoort groeien door in de toekomst. Dit zorgt voor grote reizigersstromen op de corridor tussen beide metropoolpoorten. Bestaande OV-verbindingen op de corridor Utrecht-Amersfoort (trein en bus) zitten op piekmomenten al overvol, laat staan dat ze de groeiende reizigers aantallen kunnen opvangen. Dit zorgt ook voor groeiende druk op het trein- en busstation Amersfoort Centraal. De corridor raakt meerdere geplande woningbouwlocaties waarvoor de BRT mogelijk een functie kan vervullen, onder andere in Amersfoort de Spoorzone / Langs Eem en Spoor (samen 27.000 extra woningen), locaties in Zeist Noord (potentiële Regiopoort) en Soesterberg, defensierterreinen in ontwikkeling en het USP zelf.
- De groei van Utrecht Science Park als één van de grootste wetenschapsparken van Nederland
Met een centrale ligging is Utrecht Science Park één van de grootste wetenschapsparken van Nederland met 55.000 studenten en 31.000 medewerkers [10], met een verwachte groei van 4.000 arbeidsplaatsen tot 2040. Dit leidt tot een groei in forensen. Op USP zijn onder andere een deel van de Universiteit Utrecht, de Hogeschool Utrecht en verschillende medische vestigingen zoals het UMC gevestigd.
- Filedruk op knooppunten A28
Het knooppunt waar de A28, A27 en A12 samenkomen en knooppunt Hoevelaken A28/A1 behoren tot de drukste knooppunten in het Nederlandse wegennet. Dit leidt regelmatig tot files en verkeersopstoppen. Dit zijn dan ook geïdentificeerde knelpunten in het kader van de Integrale

Mobiliteitsanalyse (IMA) [11]. De complexiteit van het verkeer op deze knooppunten wordt versterkt door het samenkomen van meerdere snelwegen en de nabijheid van stedelijke gebieden. Een combinatie van een snelle, betrouwbare OV-verbinding die files kan passeren met corridorhubs op goede locaties voor overstap van auto en/of fiets naar snelbus kan zich ontwikkelen tot alternatief voor het autogebruik.

- Intensivering defensierterreinen

Het ministerie van Defensie wil in de regio op haar terreinen (Soesterberg, Amersfoort, Zeist) logistieke en operationele eenheden en onderwijs- en trainingsfaciliteiten samenbrengen die nu op verschillende locaties in sterk verouderd vastgoed gehuisvest zijn. Daarbij is een significante groei in arbeidsplaatsen te verwachten. Deze plannen van Defensie op de Utrechtse Heuvelrug kunnen leiden tot meer verkeersvraag. Een succesvolle ontwikkeling van de defensie-opgave op de Heuvelrug vereist een mobiliteitsaanpak. Bijvoorbeeld door medewerkers te faciliteren om op andere tijden en met duurzame mobiliteitsopties te reizen, zoals fiets en openbaar vervoer. Dat gaat niet alleen om de BRT Amersfoort-USP, maar ook om verbetering van de regionale (H)OV-verbindingen. In het gebiedsproces van AtotZ (van Amersfoort tot Zeist) wordt een gebiedsperspectief gemaakt op de ontwikkeling van de terreinen in samenhang met opgaven op natuur, water en recreatie.

- Voorkomen overbelasting Utrecht Centraal en Binnenstadsas Utrecht

Reizigers van en naar USP stappen nu veelal over op Utrecht Centraal. Uit de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) blijkt dat Utrecht Centraal een groot transferknelpunt wordt. Door maatregelen wordt getracht reizigers die op Utrecht Centraal overstappen op andere modaliteiten via andere, snellere en comfortabelere, routes te laten reizen waardoor Utrecht Centraal als transferknoop, maar ook de OV-binnenstadsas als verbinding van en naar Utrecht Centraal, worden ontlast. Zo kunnen BRT-routes die niet op Utrecht Centraal aankomen een grotere rol gaan spelen.

- Fiets en (H)OV als volwaardig keuzealternatief naast de auto op corridor Amersfoort-Bunschoten

Het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal! zet in op de fiets en (H)OV als volwaardig keuzealternatief naast de auto. Het Ontwikkelbeeld benoemt de corridor richting Bunschoten als kansrijk voor BRT. De Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort onderschrijft dit en beschrijft hoe de BRT inspeelt op de groei van Bunschoten als vitale kern en de behoefte aan hoogwaardige verbindingen tussen Amersfoort CS en Bunschoten. Het reizigerspotentieel op deze corridor vraagt onderzoek.

- Vraag naar beter busvervoer Zeist-Noord en Soesterberg

In Zeist en Soesterberg is toenemende maatschappelijke vraag naar betere busverbindingen. De wijk Vollenhove in Zeist-Noord kent een grote busafhankelijkheid gezien het sociaal-maatschappelijke welvaartsniveau van de wijk. De wijken Huis-ter-Heide, Bosch en Duin, Sterrenberg en de kern Soesterberg zijn zeer autogericht. De bus biedt daarvoor nauwelijks een alternatief. In zowel Zeist-Noord als Soesterberg worden woningen en arbeidsplaatsen toegevoegd in onder andere Dijnselburg, Huis-ter-Heide Zuid, Soesterberg-Noord, Oude Tempel en USP satelliet-campus USPB (RIVM Bilthoven). Met deze groei wordt het reizigerspotentieel vergroot. Een mogelijke ontwikkeling van Regiopoort Zeist-Noord op en rond deze corridor heeft een relatie met de BRT. Een verdere uitwerking van deze ontwikkelingen op wonen en werken zal hand in hand moeten gaan met de mobiliteitsoplossing.

- Recreatiegebieden en Nationaal Militair Museum moeilijk bereikbaar met OV

De Utrechtse Heuvelrug trekt veel recreatieve bezoekers. Zo trekken de Lange en Korte Duinen jaarlijks 750.000 tot 1 miljoen bezoekers en het Nationaal Militair Museum in Soesterberg 1 miljoen

tot 1,25 miljoen bezoekers [12]. De recreatieve hotspots op de Heuvelrug zijn beperkt bereikbaar met het OV, waardoor de afhankelijkheid van de auto hoog is. Met de groeiende recreatieve druk op de recreatiegebieden ontstaan er bereikbaarheids- en parkeerproblemen. Beter OV, gefaciliteerd met deelmobiliteit op hubs kan voor een modal shift van auto naar OV zorgen.

- Netwerk van hubs voor wisselen van modaliteit

Hubs vormen een belangrijke pijler van de U Ned Mobiliteitsstrategie [3] (pijler 4: Soepele ketenreizen van deur tot deur met mobiliteitshubs). Hubs zijn bedoeld om automobilisten te laten overstappen op openbaar vervoer of fiets voor het laatste deel van hun reis, vooral naar drukke stedelijke bestemmingen zoals Utrecht Science Park (USP), defensieterreinen en de binnensteden van Utrecht en Amersfoort. Ze geven daarmee een volwaardig en betaalbaar alternatief voor autogebruik en –parkeren in stedelijk gebied. Dit draagt bij aan ‘gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen’. Het succes van P&R Soesterberg, P&R Utrecht Science Park en P&R Amersfoort-Noord zijn mede afhankelijk van de kwaliteit van de OV-verbindingen. Een BRT-lijn kan een forse boost geven aan het gebruik van de P&R’s en hubs en daarmee aan de bereikbaarheid en mobiliteitstransitie binnen de MRU. Kortom, de ontwikkeling van een BRT-verbinding moet passen in een netwerk van OV en hubs.

Ambitie en doelen

Gezien bovenstaande aanleidingen kan de centrale ambitie met onderliggende doelen voor versterking van de OV-corridor noordoost MRU met onder andere een BRT verbinding tussen Amersfoort en USP als volgt worden geformuleerd.

Ambitie

Gezonde groei van de Metropoolregio Utrecht mogelijk maken door het versnellen van de duurzame mobiliteitstransitie en het verbeteren van de bereikbaarheid met Openbaar Vervoer. Door middel van het uitbreiden en versterken van het OV-netwerk in het hart van de MRU, met als sleutelproject een bus rapid transit verbinding tussen Amersfoort en Utrecht Science Park

Doelen

- verbeteren reistijd en kwaliteit van OV op de corridor Amersfoort – USP, waarbij de bus een aantrekkelijker alternatief wordt voor de auto
- met OV faciliteren van groei en ontwikkelingen op de corridor Utrecht-Amersfoort zonder groei van autoverkeer
- soepele ketenreizen via een verbonden netwerk van regionaal OV, zowel BRT (U-Liner) als bus (U-link), (corridor)hubs en doorfietsroutes
- verbeteren van de OV bereikbaarheid van locaties in de regio, waaronder USP, Zeist(-Noord), Soesterberg, Defensieterreinen, Amersfoort, Bunschoten en recreatieterreinen op de Utrechtse Heuvelrug

Meetbare effecten

- toename OV reizigers op de corridor
- verkorten reistijden met OV
- modal shift van auto naar OV
- verbeteren doorstroming op hoofdwegen, waaronder de IMA-knelpunten A27-A28 en Hoevelaken en provinciale wegen
- ontlasten van station Utrecht Centraal en de Utrechtse binnenstadsas
- mogelijk maken van woningbouw en ontwikkeling werkgelegenheid

Deze ambitie, doelen en beoogde effecten worden aangescherpt op basis van de analyse die wordt uitgevoerd. Na analyse worden de doelen en beoogde effecten meetbaar gemaakt en uitgewerkt in een beoordelingskader voor beoordeling van mogelijke oplossingsrichtingen.

Uitgangspunten

Voor de préverkenning worden een aantal uitgangspunten gehanteerd

- Brede, integrerende uitwerking van opgaven en oplossingen

In de préverkenning wordt een brede, integrerende blik gehanteerd op opgave en oplossingen. De BRT als mobiliteitsoplossing staat niet op zichzelf. Het is onderdeel van een OV-netwerk van bussen (U-Liner en U-Link) en hubs. Ook de doorkoppeling van de OV-verbinding met (potentiële) BRT-kwaliteit vanuit Amersfoort naar Bunschoten (lijn 276) en vanuit USP naar Vianen (lijn 202) wordt betrokken in dit onderzoek. Daarnaast is er aandacht voor de uitwaaiing naar Woudenberg en Veenendaal (lijn 280 en lijn 298), Amersfoort Vathorst (lijn 203), Leusden (lijn 299), Soest/Baarn (lijn 272) en in de toekomst mogelijk naar Hoevelaken/Nijkerk-Corlaer.

Ook de positie van de BRT in het bovenregionale netwerk wordt onderzocht. Het grootste knelpunt op het weggenet is knooppunt Hoevelaken. Onderzoeksvragen zijn bijvoorbeeld wat de BRT kan bijdragen aan het verminderen van knelpunten op de A28 en A1 en of het kan leiden tot een snellere verbinding voor treinreizigers vanuit Oost-Nederland met als bestemming USP.

Naast een brede ruimtelijke scope wordt in de studie verbinding gelegd met ruimtelijke ontwikkeling, wonen, economie, defensie, duurzaamheid, gezondheid, recreatie, cultuurhistorie en natuur & biodiversiteit. Inzichten uit de mobiliteitsanalyse kunnen ook worden aangereikt aan aanpalende studies of uitwerkingen, zoals het gebiedsproces van AtotZ, MIRT-verkenning OV & Wonen, Mobiliteitsprogramma Amersfoort, Regiopoorten en Corridorhubs.

- Volgen van MIRT-systematiek

Ondanks dat de préverkenning vormvrij is, wordt de MIRT-systematiek gevolgd. Het uitwerken van de opgave met een gedegen analyse is een startpunt. De intentie is mogelijke oplossingsrichtingen op te stellen die op basis van een eerste beoordeling inzicht geeft in de meest kansrijke oplossingsrichtingen. Deze worden vervolgens nader onderzocht. De préverkenning moet uitzicht bieden op financiering en op een 'meest voor de hand liggende' oplossing. In ieder geval één 'niet-infrastructurele' oplossing wordt onderzocht. Vanuit de préverkenning wordt een Startdocument opgesteld op basis waarvan een startbeslissing voor de MIRT-verkenningsfase kan worden genomen. De scope van deze eventuele MIRT-verkenning wordt nader bepaald op basis van de inzichten uit de préverkenning en aanpalende verkenningen zoals de ontwikkeling van de stations in Amersfoort.

- Goed en zorgvuldig samenwerkingsproces

Een goed en zorgvuldig samenwerkingsproces is cruciaal, omdat complexe ruimtelijke en infrastructurele opgaven meerdere overheden, stakeholders en belanghebbenden raken. Door vanaf het begin gezamenlijk te werken aan probleemanalyse, doelen en oplossingsrichtingen, ontstaat er wederzijds begrip en draagvlak. Dit bevordert transparantie en voorkomt vertragingen in latere fasen van het proces. Bovendien leidt een goede samenwerkingsaanpak tot betere, toekomstbestendige keuzes die rekening houden met verschillende belangen. Zo vormt samenwerking de basis voor een gedragen en effectieve aanpak binnen het MIRT-traject. Voorliggend plan van aanpak is tot stand gekomen met behulp van een gezamenlijk werkatelier.

- Benutten wat er ligt

In de préverkenning benutten we de informatie uit de verkennende studies die tussen 2020 en 2025 zijn gedaan. Dit betreft de OV-studies: 'doortrekken Uithoflijn naar Zeist en Amersfoort' (Arcadis, oktober 2020), 'HOV verbinding USP naar Mooi Zeist' (Arcadis, oktober 2020) en Quickscan BRT Amersfoort – USP (Studio Bereikbaar, april 2024). Maar ook ruimtelijk-programmatische studies, zoals: 'Ontwerpend onderzoek AtotZ' en 'Gebiedsonderzoek Spoorzone en Heuvelrugzone Amersfoort'. In deze studies is verkennend gekeken naar de huidige situatie, de vervoerpotentie, globale oplossingsrichtingen (tracévarianten) en raakvlakken. Met deze studies wordt een vliegende start gegeven aan de préverkenning. Tegelijkertijd ligt er geen grondige mobiliteitsanalyse aan deze studies ten grondslag en zijn er actuele inzichten op ruimtelijk-programmatische ontwikkelingen, zoals het gebiedsonderzoek Amersfoort en de ontwikkeling van de defensierterreinen. Ook zijn de studies niet in gezamenlijk opdrachtgeverschap uitgevoerd.

- BRT wordt onderzocht, geen tram

In eerdere studies (2020) is het inzicht gegeven dat een tram-oplossing voor het tracé USP-Zeist-Noord mogelijk voldoende vervoerswaarde heeft in de toekomst, maar zeer moeilijk inpasbaar en haalbaar is. Een tram tussen Zeist en Amersfoort had op dat moment onvoldoende vervoerswaarde. Een hoogwaardige busverbinding biedt potentieel hogere bereikbaarheidsbaten, is beter te verknopen met onderliggend OV en makkelijker inpasbaar en daarmee lagere investeringskosten. Dit concluderend inzicht wordt als uitgangspunt genomen in de préverkenning. Dat wil zeggen dat de préverkenning onderzoek doet naar een BRT verbinding en niet naar een tramverbinding. Wel wordt in het beoordelingskader bij het thema 'toekomstvastheid' een eventuele impact op mogelijke ambities voor het doortrekken van de tram naar Zeist-Noord bekeken. Ook omdat in het OV-netwerkperspectief van de provincie een tram tussen binnenstad Utrecht en Zeist-Noord als wenkend perspectief is opgenomen in het ambitienetwerk 2050.

Onderzoeksaspecten

Het is in de préverkenning van belang om de volgende inhoudelijke aspecten te onderzoeken om te kunnen bepalen of en hoe een BRT Amersfoort-USP invulling kan geven aan de ambitie en doelen:

- opgaven, knelpunten en kansen in de bereikbaarheid op de corridor nu en in de toekomst (mobiliteitsanalyse)
- reizigerspotentie voor OV vanuit doelgoepen en herkomsten-bestemmingen (vervoermarktanalyse), zowel huidig als toekomstig
- aanscherpen ambities en doelen voor het verbeteren van de OV-bereikbaarheid algemeen en de BRT Amersfoort-USP specifiek (doelbereik, modal shift, reistijdwinst, etc) en uitwerken in een beoordelingskader
- synergie met andere opgaven, zoals woningbouw ontwikkelingen en ontwikkeling (regionale) werklocaties (oa Regiopoorten en Utrecht-Oost), ontwikkelingen van Defensie op de Heuvelrug en Zeewolde, wegennet ontwikkeling knooppunt Hoevelaken en Ring Utrecht, bereikbaarheid USP, ontlasten Utrecht CS en ontwikkeling corridorhubs (zie raakvlakken)
- uitwerken samenhangend OV-concept voor de corridor met positie in het (boven)regionale OV-netwerk
- opstellen mogelijke oplossingsrichtingen (tracé('s), haltering, frequentie, infrastructuur, hubs, materieel, ruimtelijke ontwikkelingen, doorkoppelingen) en beoordelen op basis van doelen via beoordelingskader
- uitwerken kansrijke oplossingsrichtingen, inclusief ruimtelijke inpassing van OV-infrastructuur en analyseren op impact

- opstellen investeringsraming en exploitatie voor kansrijke oplossingen en verkennen bekostigingsstrategie
- optimalisatiemogelijkheden in het OV-netwerk
- eventueel benodigde/wenselijke flankerende maatregelen en beleid

Procesdoelen

De procesdoelen van de préverkenning zijn:

- bevorderen van de samenwerking tussen gebiedspartijen zodat gezamenlijk gedragen inzicht wordt verkregen in de ontwikkeling van de OV corridor Utrecht-Amersfoort met doorkoppeling naar Bunschoten en Vianen.
- voorbereiden van een startbeslissing voor een (waarschijnlijke) MIRT verkenning door middel van een Startdocument
- input leveren voor de (adaptieve) uitvoeringsagenda en regionale investeringsagenda van de NOVEX Utrecht-Amersfoort
- houvast bieden voor ruimtelijke inpassing van OV-infrastructuur en koppeling aan gebiedsontwikkelingen
- zicht op kansrijkheid bekostiging
- afspraken over vervolgaanpak na afronding van de préverkenning

3 Scope

Om invulling te kunnen geven aan het uitgangspunt van een brede, integrerende uitwerking van opgaven en oplossingen is een netwerkgerichte benadering op de corridor nodig. De gebiedsscope bestaat uit de verbinding USP-Zeist-Soesterberg-Amersfoort Centraal/Centrum met uitwaaiëring/doorkoppeling vanaf USP en vanaf Amersfoort Centraal naar de regio. De onderzoekscope wordt thematisch afgebakend door een verkenning op openbaar vervoer. Echter, dit wordt wel met een brede blik onderzocht op koppeling met overige modaliteiten, ruimtelijke ontwikkeling, wonen, economie, defensie, duurzaamheid, gezondheid, recreatie, cultuurhistorie en natuur & biodiversiteit.

Gebiedsscope

De gebiedsscope voor de préverkenning wordt bepaald door het potentiële tracé van de BRT en maatregelen op het onderliggende/gekoppelde busnetwerk. De gebiedsscope bestaat uit de verbinding Utrecht Science Park tot Amersfoort Centrum. Aan de zijde van USP is de grens van de scope P&R Utrecht Science Park / halte WKZ nabij afslag 2 A28. Aan de Amersfoortse zijde betreft dit het traject tot Amersfoort Centraal Station plus het binnenstedelijke Amersfoortse OV-anker in verband met het beoogde BRT sternetwerk en specifiek de doorkoppeling/verbinding van een BRT-verbinding naar Bunschoten. Op deze corridor bevinden zich (mogelijke) knooppunten, zoals USP WKZ/P&R, Zeist-Noord, P&R Soesterberg en Amersfoort CS.

Onderdeel van het onderzoek is de aansluiting op cq. doorkoppeling met overige regionale busverbindingen. Hierbij wordt een brede blik gehanteerd op het netwerk om te bereiken dat de BRT kan bijdragen aan het verminderen van knelpunten op het wegennet. In Amersfoort is speciale aandacht op de verbinding met de corridor Amersfoort Centraal – Bunschoten, omdat deze in de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort ook als maatregel is opgenomen om op te waarderen naar BRT met een corridorhub Amersfoort-Noord/Bunschoten bij afslag 12 op de A1. Daarnaast is er aandacht voor de doorkoppeling van USP naar Vianen, omdat lijn 202 nu ook doorrijdt via Nieuwegein naar Vianen. De gebiedsscope geeft een vertrekpunt voor het opdelen van het gebied in deelgebieden en knopen voor mogelijke (deel)oplossingen op deze trajecten.

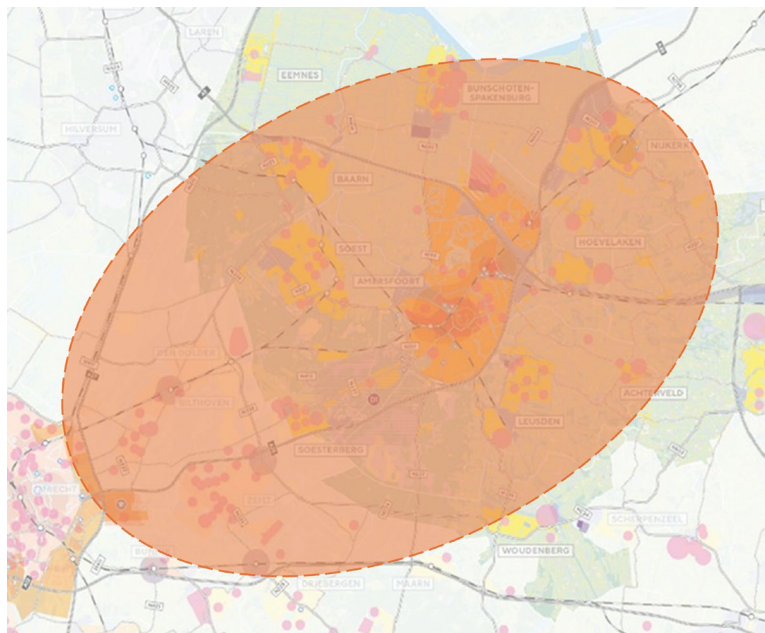


Afbeelding 1: Gebiedsscope tracé van de BRT met infrastructurele maatregelen

Deelgebieden en knopen

- Deelgebied: Utrecht Science Park
(1) Knoop: USP WKZ
- Deelgebied: Corridor Amersfoort-USP
(2) Knoop: regiopoort Zeist-Noord
(3) Knoop: corridorhub P&R Soesterberg
- Deelgebied: zuidwestelijke entree Amersfoort
(4) Knoop: Amersfoort Centraal
- Doorkoppeling naar regionale corridors Amersfoort, waaronder Amersfoort-Bunschoten
(5) Knoop: potentiële corridorhub Amersfoort-Noord/Bunschoten
(6) Knoop: potentiële corridorhub Amersfoort-Oost
- Doorkoppeling naar regionale corridors

In de analysefase wordt de regionale bereikbaarheid en vervoerwaarde onderzocht om een beeld te krijgen van het regionale OV-netwerk (lijnvoering), de huidige en toekomstige vervoermarkt en herkomsten-bestemmingen. Dit betekent dat de scope van mobiliteitsanalyse breder is dan bovenstaande gebiedsscope waarop het tracé van de BRT met inframaatregelen wordt onderzocht. Dit wordt nader uitgewerkt in de analysefase (zie aanpak stap 1). De bereikbaarheidsanalyse kan leiden tot inzichten die agendering vragen buiten de scope van deze preverkenning BRT.



Afbeelding 2: Indicatieve gebiedsscope mobiliteitsanalyse (exacte scope moet uit analyse blijken)

4 Aanpak en planning

Om de doelen van de préverkenning te behalen is een procesaanpak opgesteld die uitgaat van 4 stappen: (1) analyse, (2) mogelijke oplossingsrichtingen, (3) uitwerking & onderzoek oplossingsrichtingen en (4) rapporteren. De aanpak is product- en resultaatgericht. De préverkenning moet leiden naar duidelijke vervolgstappen en samenwerkingsafspraken. De planning is gericht op afronding van de préverkenning in de zomer 2026, zodat bestuurlijke afspraken kunnen worden gemaakt op het BO MIRT 2026.

Procesaanpak

Aan de hand van de volgende procesaanpak wordt de préverkenning uitgevoerd.

	Fase 1		Fase 2	
	Analyse	Oplossingsrichtingen	Uitwerking & Onderzoek	Eindrapport en Startdocument
Activiteiten	- Mobiliteitsanalyse - Vervoermarktanalyse - Doelgroepenanalyse - Gebiedsanalyse - Opgaven, knelpunten & urgentie - Aanscherpen doelen en beoordelingskader	- Mogelijke oplossingsrichtingen (integraal en per deelgebied) - Globale beoordeling - Kansrijke, uit te werken oplossingsrichtingen	- Uitwerking kansrijke oplossingsrichtingen - Impactanalyse en beoordeling - Verkenning bekostiging	- Concluderende inzichten - Aanpak MIRT-verkenning - Samenwerkingsafspraken
Producten	- Notitie/rapport mobiliteitsanalyse (incl. vervoermarkt en doelgroepen) - Notitie gebiedsanalyse (incl. deelgebieden en gebiedsontwikkelingen) - Doelenboom en beoordelingskader	- Overzicht mogelijke oplossingsrichtingen - Notitie beoordeling - Uit te werken oplossingsrichtingen - Tussenrapportage fase 1	- Uitgewerkte oplossingsrichtingen - Impactanalyse - Investeringsraming en mogelijkheden bekostiging	- Eindrapport préverkenning - Startdocument MIRT-verkenning - Samenwerkingsafspraken, evt in overeenkomst - Agendering BO MIRT
Besluit	Vastgestelde tussenrapportage préverkenning: analyses, doelenboom, beoordelingskader, mogelijke oplossingsrichtingen, eerste beoordeling, voorstel uit te werken oplossingsrichtingen		Vastgestelde eindrapportage préverkenning, startdocument MRT-verkenning en bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst	
Planning	Juli – November 2025	November 2025 – Januari 2026	Januari – Mei 2026	Mei – September 2026

De aanpak bestaat uit twee fases:

- Fase 1: vanuit een integrale mobiliteitsanalyse en vervoermarktanalyse (zowel huidige als toekomstige situatie) inventariseren van mogelijke oplossingsrichtingen die met een beoordelingskader worden teruggebracht tot kansrijke, uit te werken oplossingsrichtingen.
- Fase 2: onderzoek naar en uitwerking van kansrijke oplossingsrichtingen met een impactanalyse onder andere op vervoerkundige effectiviteit, ruimtelijke inpassing, milieueffecten, uitvoerbaarheid, financiële haalbaarheid en opstellen van de onderzoeksrapportage en een startdocument voor de MIRT-verkenning

Fase 1 – vanuit analyse naar kansrijke oplossingen

Stap 1) Analyse

De préverkenning start met de analysefase. In deze fase wordt een mobiliteitsanalyse, inclusief een doelgroepenanalyse en (toekomstige) vervoermarktanalyse uitgevoerd. De mobiliteitsanalyse kijkt naar regionale bereikbaarheid en is multimodaal. De mobiliteitsanalyse brengt de huidige en toekomstige mobiliteit in kaart, rekening houdend met alle vervoerswijzen. Onderdelen zijn:

- ruimtelijke en demografische context: bevolkingsopbouw en groei, woningbouw en ruimtelijke ontwikkelingen, functies (benutten wat er ligt)
- vervoermarktanalyse: huidige reizigersstromen en volumes, modal split, vervoersknooppunten, herkomsten en bestemmingen, toekomstige vervoermarkt
- doelgroepenanalyse: reizigersgroepen, reismotieven, specifieke doelgroepen
- analyse huidige OV-systeem: netwerk, frequenties, haltes, snelheid OV/reistijd, dekkingsgraad, gebruikscijfers, bezetting, concurrentiepositie tov de auto, reizigerstevredenheid, kwaliteit infrastructuur, duurzaamheid
- multimodale afstemming: ketenmobiliteit, hubs, deelmobiliteit

Het doel is om op basis van analyse onderbouwde oplossingsrichtingen op te kunnen stellen voor het verbeteren, toevoegen of aanpassen van busverbindingen, afgestemd op de behoeften van reizigers én de beleidsdoelstellingen rond bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Binnen de scope van deze studie betreft dit OV-oplossingen op de corridor Amersfoort-USP. De mobiliteitsanalyse is datagedreven en wordt onder andere uitgevoerd met behulp van een (nader te bepalen) mobiliteitsmodel. Maatregelen of ontwikkelingen die reeds zijn vastgesteld of in vergevorderd stadium van onderzoek zijn, worden als uitgangspunt genomen. Denk hierbij aan de MIRT-maatregelen OV & Wonen (2^e HOV-as USP, maatregelen doorstroming Waterlinieweg), groei van defensierterreinen, groei in wonen en werken als gevolg van gebiedsontwikkelingen. Deze gebiedsontwikkelingen worden ook in de tijd gezet, zodat de groei in inwoners en arbeidsplaatsen kan worden gekoppeld aan de ontwikkeling van de BRT. De modelberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort bieden een basis voor de bereikbaarheidsanalyse.

Voor de analyses wordt een vraagspecificatie opgesteld als basis voor een uitvraag aan verkeerskundig adviesbureau. Bij het opstellen wordt gebruik gemaakt van de verkeerskundige expertise bij de organisaties en bij U Ned (werkgroep verkeersmodellen). Met behulp van de inzichten uit de analyse worden de doelen voor de pré-verkenning BRT Amersfoort-USP aangescherpt en smart gemaakt. De doelen worden uitgewerkt naar een beoordelingskader, zodat oplossingen kunnen worden beoordeeld.

Onderdeel van fase 1 is ook het opdoen van inspiratie bij andere BRT-projecten en een werkbezoek om te ervaren hoe de huidige dienstregeling functioneert. Hiermee is al een start gemaakt bij het opstellen van dit Plan van Aanpak en de opstart van het kernteam.

Producten:

- Notitie/rapport integrale mobiliteitsanalyse (incl. vervoermarkt- en doelgroepenanalyse)
- Notitie gebiedsanalyse (incl. ontwikkelingen in de tijd)
- Doelenboom en beoordelingskader

Stap 2) Oplossingsrichtingen

In stap 2 worden mogelijke oplossingsrichtingen voor OV-maatregelen geïnventariseerd die invulling geven aan de doelen. Een oplossingsrichting betreft een samenhangende combinatie van onder andere

tracé(s), haltering, frequentie, infrastructuur, hubs, materieel, ruimtelijke ontwikkelingen en doorkoppelingen. Deze oplossingsrichtingen worden geformuleerd op de schaal van de gehele corridor (integraal) en op deelgebieden (specifiek). Het palet aan oplossingen is breed. Door beoordeling aan de hand van een beoordelingskader worden oplossingen terug geselecteerd naar kansrijke, uit te werken oplossingen. Onderbouwd wordt waarom oplossingsrichtingen wel of niet verder worden onderzocht. Fase 1 wordt afgerond met een tussenrapportage. Op basis van de tussenrapportage wordt een besluit genomen om de geselecteerde, kansrijke oplossingen uit te werken en nader te onderzoeken in fase 2.

Producten:

- Overzicht mogelijke oplossingsrichtingen
- Notitie beoordeling oplossingsrichtingen
- Overzicht kansrijke, uit te werken oplossingsrichtingen
- Tussenrapportage fase 1

Fase 2 – onderzochte en uitgewerkte oplossingen als basis voor MIRT-verkenning

Stap 3) Uitwerking & Onderzoek

In deze stap worden de geselecteerde, kansrijke oplossingsrichtingen nader onderzocht en uitgewerkt op verschillende aspecten, zoals vervoerkundige effectiviteit, doelgroepenbereik, inpasbaarheid in het netwerk, benodigde infrastructuur, ruimtelijke inpassing, toekomstvastheid, financiële haalbaarheid (investering en exploitatie), milieueffecten/duurzaamheid, maatschappelijk draagvlak, uitvoerbaarheid/risico's. Dit zijn aspecten uit het beoordelingskader. Met deze uitwerking en impactanalyse moet een goed beeld ontstaan van deze oplossingen. Ook hiervoor geldt dat de oplossingen integraal voor de gehele corridor en specifiek voor deelgebieden worden uitgewerkt. De samenhang tussen maatregelen is vanuit netwerkperspectief essentieel.

De onderzochte/uitgewerkte oplossingen worden (nogmaals) beoordeeld met behulp van het beoordelingskader. Uit deze beoordeling volgt welke BRT-oplossingen interessant zijn om verder uit te werken in een MIRT-verkenning, (optimalisatie) maatregelen buiten de scope van een MIRT-verkenning en of er zicht is op een 'meest voor de hand liggende' oplossing. Onderdeel van deze stap is tevens een verkenning van bekostiging van de BRT Amersfoort-Utrecht en eventuele aanvullende OV-maatregelen op de corridor. Om een MIRT-verkenning te starten moet er zicht zijn op 75% financiële dekking.

Producten:

- Uitgewerkte oplossingsrichtingen
- Impactanalyse en beoordeling
- investeringsraming, exploitatie en mogelijkheden bekostiging

Stap 4) Rapportage en Startdocument

Aan de hand van resultaten uit stap 3 wordt een eindrapportage opgesteld van de préverkenning. Dit wordt een zelfstandig leesbare rapportage, waarin deelproducten (waaronder de tussenrapportage fase 1) bij elkaar worden gebracht. Indien het advies is om een MIRT-verkenning te starten, dan wordt een Startdocument MIRT-verkenning opgesteld. Dit Startdocument heeft het karakter van een plan van aanpak voor de MIRT-verkenning.

De resultaten en conclusies uit de préverkenning zijn de basis voor bestuurlijke afspraken voor de BRT Amersfoort-USP en eventueel aanvullende OV-maatregelen. Deze afspraken zien op de MIRT-verkenning, maar mogelijk ook op (optimalisatie)maatregelen. Deze samenwerkingsafspraken zijn in

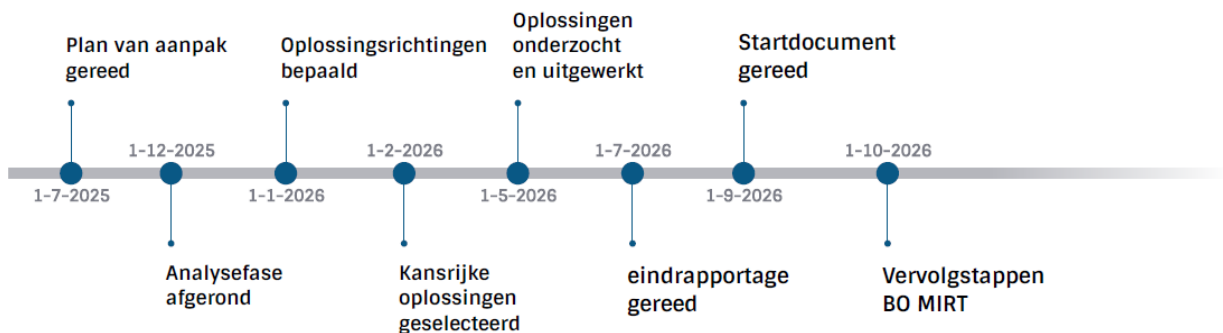
scope van de préverkenning om de vervolgstappen goed te borgen. De voorgenomen afspraken worden geagendeerd voor het BO MIRT 2026.

Producten:

- Eindrapport préverkenning
- Startdocument MIRT-verkenning
- Samenwerkingsafspraken
- BO MIRT tekst

Planning

De inzet is om de préverkenning medio 2026 af te ronden met een eindrapportage en een startdocument voor een (eventuele) MIRT-verkenning. Dit biedt houvast om vervolgafspraken te maken op het BO MIRT 2026. Een tussenrapportage met analyse resultaten en een overzicht van uit te werken oplossingsrichtingen is rond februari 2026 beschikbaar. De hoofdlijnen-planning van de préverkenning Amersfoort-USP staat hieronder weergegeven. Deze planning wordt uitgewerkt in een detailplanning.



Planning hoofdlijnen préverkenning

Adviesbureaus

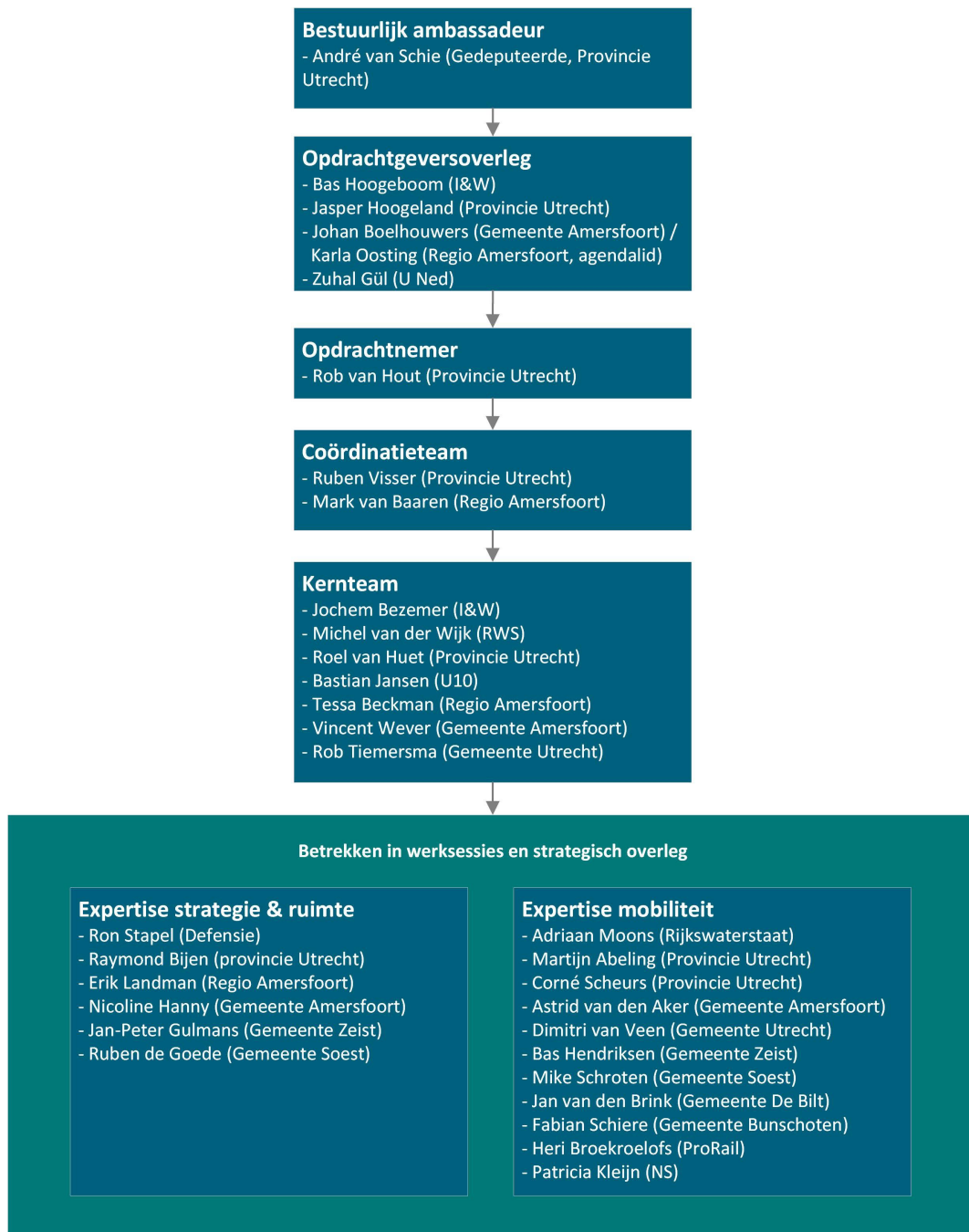
Voor de préverkenning is het van belang een onderzoeksconsortium van bureaus in te zetten, waarbij de kernexpertise ligt op OV mobiliteit, aangevuld met expertise op ruimtelijke inpassing en financiën in fase 2. De wijze van inkoop van deze adviesdiensten wordt nader uitgewerkt, waarbij het voornemen is om hiervoor de raamovereenkomst OV diensten van de provincie Utrecht te benutten en te werken met gefaseerde opdrachtverlening. Een te selecteren adviesbureau op mobiliteit krijgt in eerste instantie opdracht voor de bereikbaarheidsanalyse en eerste inventarisatie van mogelijke oplossingen (fase 1). In fase 2 is aanvullende dienstverlening op ruimte en financiën nodig. De inzichten uit fase 1 worden benut om bovenstaande procesaanpak voor fase 2 aan te scherpen en te overwegen of het bureau uit fase 1 geschikt is voor fase 2. Hiermee volgt de opdrachtverlening de twee onderzoeksfases.

5 Organisatie, samenwerking en raakvlakken

Een goede samenwerking tussen overheidspartijen is essentieel om te komen tot een gedragen en kwalitatief goede préverkenning. Het onderzoek dient bij te dragen aan het organisatie-overstijgend denken en werken, waarbij de collectieve ambitie en doelen centraal staan. De préverkenning vindt daarom plaats in U Ned-verband. De provincie Utrecht is trekker van de verkenning. Naast de Rijksdepartementen die in U Ned verband opereren (VRO, IenW) is betrokkenheid van het Ministerie van Defensie van belang. Voor de préverkenning wordt een doelmatige organisatie voor het onderzoek ingericht om het binnen de gewenste planning uit te voeren.

Projectorganisatie

Onderstaande visualisatie presenteert de voorgestelde projectorganisatie voor de préverkenning.



Bestuurlijk ambassadeur

Bestuurlijk ambassadeur van de préverkenning is gedeputeerde André van Schie, portefeuillehouder Mobiliteit van de provincie Utrecht.

Opdrachtgeversoverleg

Het opdrachtgeversoverleg functioneert als een stuurgroep voor de préverkenning. In het opdrachtgeversoverleg zijn directeurs van de provincie Utrecht, Ministerie I&W en Gemeente Amersfoort vertegenwoordigd die ook in het Directeurenoverleg U Ned zitten. De directeur Regio Amersfoort is agendalid en stemt af met de directeur van de Gemeente Amersfoort. Het opdrachtgeversoverleg geeft sturing aan de préverkenning. Het directe/dagelijkse opdrachtgeverschap ligt bij de provincie Utrecht als projecttrekker. Het management Mobiliteit bij de Provincie Utrecht is formeel opdrachtnemer en stuurt de projectleider aan.

Coördinatieteam

De projectleider coördineert de samenwerking en stuurt de verkenning operationeel aan. Hij of zij schakelt met het kernteam, stuurt advies-/onderzoeksbureaus aan en houdt alle betrokkenen scherp op de uitvoering van acties en de planning. De projectleider is tevens voorzitter van het kernteam. De projectleider wordt ingezet vanuit de provincie Utrecht als trekker van de préverkenning. Naast de projectleider functioneert een projectondersteuner in het coördinatieteam. De projectondersteuner faciliteert de projectleider, denkt mee, werkt deelaspecten uit en coördineert het project samen met de projectleider. De projectondersteuner wordt ingezet vanuit de regio Amersfoort.

Kernteam

Vanuit de direct betrokken overheidsorganisaties wordt een ambtelijk vertegenwoordiger afgevaardigd in het kernteam. Het kernteam stuurt het onderzoek operationeel aan. Het kernteam bereidt beslissingen voor, brengt inhoudelijke expertise, lokale kennis en coördineert het proces en de samenwerking. Maar houden ook inhoudelijk strategisch overzicht over de grote lijn in het onderzoek en de samenhang met andere onderzoeken en ontwikkelingen. De deelnemers aan het kernteam organiseren zelf de verbinding en bestuurlijke afstemming binnen de eigen organisaties. Het kernteam komt 3-wekelijks bij elkaar.

Experts strategie, ruimte & mobiliteit

In aanvulling op de overheidsorganisatie die deelnemen in het kernteam worden een aantal organisaties en personen betrokken in de préverkenning die op onderwerpen of deelgebieden actief meedenken. Zij brengen expertise in, reflecteren op onderzoeksresultaten, stemmen af op raakvlakken en/of participeren in werkgroepen of deeltuitwerkingen. Deze personen zijn agendalid van het kernteam.

Samenwerking binnen U Ned

De préverkenning BRT wordt uitgevoerd als programmalijn van U Ned. In het onderzoeksprogramma U Ned werken Rijk, provincie, regio's en gemeenten samen aan onderzoeken en maatregelen voor de MRU op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. U Ned biedt ook afstemming op directieniveau en met bestuurders van alle betrokken overheden. De betrokkenheid van al deze partijen zorgt ervoor dat er een breed gedragen préverkenning uitgevoerd wordt. Besluitvorming vindt plaats binnen U Ned.

Programmaraad

De programmaraad van U Ned is bestuurlijk verantwoordelijk voor de préverkenning. Besluitvormende stukken zijn: tussenrapportage fase 1, eindrapportage en startdocument MIRT-verkenning (na fase 2).

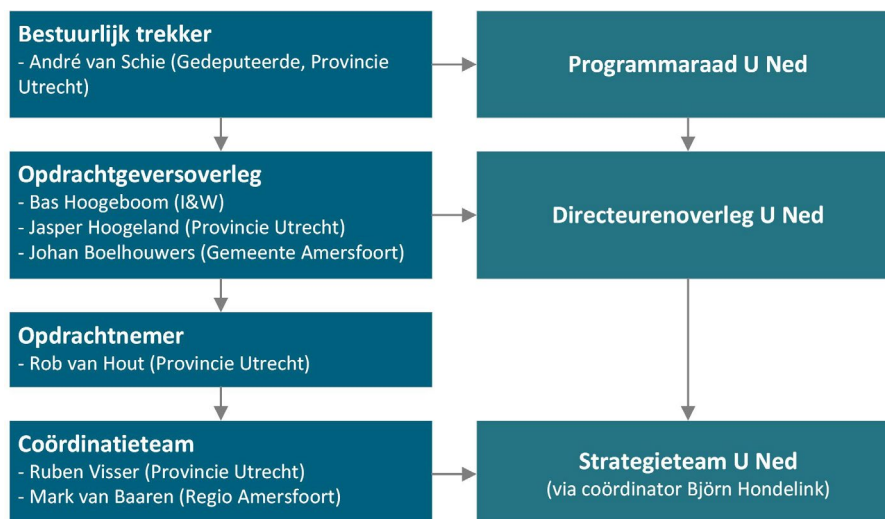
Directeurenoverleg

Besluitvorming in de programmaraad wordt vooraf gegaan door een directeurenoverleg. Vanuit het directeurenoverleg is één van de directeuren ambtelijk opdrachtgever voor de préverkenning. Dit is Jasper Hoogeland van de provincie Utrecht.

Strategieteam

Het strategieteam U Ned zorgt ervoor dat alle betrokken partijen met elkaar samenwerken, bereidt de besluitvorming in directeurenoverleg en programmaraad voor en stelt de voorbereidende besluiten op die namens de programmaraad naar bestuurlijke overleggen (zoals BO MIRT) gaan. Daarnaast wordt het strategieteam benut voor klankbord en zal het strategieteam worden geïnformeerd over de voortgang. De projectleider (Ruben Visser) heeft in de voorbereiding van U Ned agendering afstemming met de coördinator U Ned van de Provincie Utrecht als projecttrekker (Björn Hondelink). Ook kernteamleden hebben afstemming met de coördinator U Ned vanuit hun eigen organisatie in de voorbereiding naar U Ned behandeling van (tussen)resultaten uit de préverkenning.

Onderstaand is de relatie tussen de projectorganisatie en de U Ned organisatie gevisualiseerd.



U10 en regio Amersfoort

Naast de formele bestuurlijke aansturings- en besluitvormingslijn binnen U Ned, wordt gebruik gemaakt van de ambtelijke en bestuurlijke tafels van U10 en Regio Amersfoort. Via deze gremia worden de ambtenaren en bestuurders van de gemeenten in de beide regio's geïnformeerd en om advies gevraagd. Bovendien worden de vertegenwoordigers van de regio's op de regionale bestuurlijke tafels gemandateerd om besluiten te nemen in de Programmaraad U Ned.

Samenwerking met andere stakeholders

Naast de samenwerking met overheidsorganisaties in de préverkenning wordt ook gericht samenwerking gezocht met andere organisaties die een bijdrage kunnen leveren. Deze organisaties worden op specifieke momenten en onderdelen geconsulteerd. Zoals in de analysefase bij het ophalen van opgaven en belangen en bij het beoordelen van oplossingsrichtingen. In **bijlage 1** is een overzicht gegeven van stakeholders met hun belang en mate van invloed.

Raakvlakken

De préverkenning BRT heeft diverse raakvlakken met andere processen en programma's. In de préverkenning worden inzichten gehaald uit en gebracht naar aanpalende processen, zoals (niet uitputtend) het MIRT onderzoek OV & Wonen, de gebiedssamenwerking AtotZ (defensiereterrain en opgaven natuur en water), de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort, gebiedsvisie Zeist-Noord, ontwikkeling corridorhub Soesterberg, gemeentelijke Omgevingsprogramma's Mobiliteit. De inzet is dat de verschillende processen en programma's complementair zijn aan elkaar en gezamenlijk bijdragen aan het realiseren van de ambities in de regio.

In **bijlage 2** is een overzicht gegeven van geïnventariseerde beleidsproducten (vigerend en vastgesteld) en raakvlakken met lopende processen en programma's.

Principes voor goed samenwerken

Er zijn een aantal leidende principes die bijdragen aan het positief, resultaatgericht en met plezier samenwerken in de préverkenning. Dit is minstens zo belangrijk als de structuur waarin wordt samengewerkt. Deze principes zijn:

	Gelijkwaardigheid: De overheidspartijen werken op basis van gelijkwaardigheid in het onderzoek samen. Met behoud van eigen rol en verantwoordelijkheid. De uitdaging is over de grenzen van de eigen organisatie heen te kijken en denken. Het gebied en de regio staat centraal.
	Eigenaarschap: Doe wat is afgesproken en toon eigenaarschap voor activiteiten en projecten. Het gaat om het nemen van verantwoordelijkheid in acties en communicatie, zowel voor het onderzoeksteam als voor de eigen organisatie.
	Transparantie: Alle informatie is toegankelijk voor alle samenwerkende partijen in het onderzoek, tenzij er een reden is om het vertrouwelijk te houden. Belangen mogen verschillen, maar worden expliciet en transparant gemaakt.
	Effectiviteit: Investeer alleen tijd in acties die meerwaarde hebben en bijdragen aan het doel van de verkenning. Het gaat om focus en prioriteiten om het doel te behalen.
	Empirisme: Test veronderstellingen door te experimenteren en te evalueren. Door aannames en ideeën te testen kan het juiste pad worden gevonden. De uitdagingen en opgaven van morgen vragen soms om innovatieve en vooruitstrevende oplossingen.

Bijlage 1 – Stakeholders

Overzicht van belang en invloed van betrokken stakeholders

Intern	Belang		
Invloed	Laag	Middel	Hoog
Hoog	Monitoren	Regelmatig consulteren - Ministerie VRO - Ministerie Defensie - Ministerie EZ - Goed op Weg	Intensief samenwerken - Ministerie I&W - Rijkswaterstaat - Provincie Utrecht - Gemeente Amersfoort - Gemeente Utrecht - Regio Amersfoort - Regio U10
Middel	Informereren - Ministerie LNV	Betrekken op thema/onderdeel - ProRail - NS (vervoerder)	Meedenken en mobiliseren - Gemeente Soest - Gemeente Zeist - Gemeente Bunschoten
Laag	Passief informeren	Consulteren - Gemeente Nijkerk - Gemeente Leusden - Gemeente Woudenberg - Gemeente De Bilt - Gemeente Baarn	Lokaal betrekken

Extern	Belang		
Invloed	Laag	Middel	Hoog
Hoog	Monitoren - CROW	Regelmatig consulteren	Intensief samenwerken - Utrechts Science Park
Middel	Informereren	Betrekken op thema/onderdeel - Ontwikkelteam concessies (Transdev Syntus-Keolis) - Kennis- en onderwijsinstellingen (UU, HU, MBO Afoort, ROC) - Utrechts Landschap - Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug	Meedenken en mobiliseren - BRT Coalitie
Laag	Passief informeren - Fietzersbond - Provincie Gelderland - Regio Food-Valley - Gemeenten langs Veluwelijn - Wandelnet	Consulteren - Milieuorganisaties - Inwoners - ROVER - ROCOV	Lokaal betrekken - Bedrijven/werkgevers - Reizigers

Bijlage 2 – Beleid & raakvlakken

Beleidsproducten en programma's

Vastgestelde vigerende visies, beleid en programma's

Rijk	Provincie	MRU / Uned	Regio Amersfoort	Regio U10
- Nota Ruimte - Programma Ruimte voor Economie - MIRT - Mobiliteitsvisie 2050 - Toekomstbeeld OV 2040 (werkstroom BRT) - Programma Ruimte voor Defensie (Bernhardkazerne, Soesterberg, Leusderheide) - Nationaal programma landelijk gebied	- Omgevingsvisie & Ruimtelijk arrangement - Provinciaal programma Wonen en Werken - Mobiliteitsplan 2014-2028 - Uitvoeringsprogramma Landelijk gebied (UPLG) - Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug - Groen Groeit Mee, - Programma Hart van de Heuvelrug - OV netwerkperspectief - Spooragenda	- NOVEX Ontwikkelperspectief Utrecht – Amersfoort - Mobiliteitsstrategie NOVEX - Adaptief programma en RIA NOVEX - Gebiedsonderzoek Spoorzone en Heuvelrugzone - Regiopoorten - Corridorhubs Vianen en Soesterberg	- Ontwikkelbeeld Amersfoort Centraal - Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 - RES - Woondeal	- IRP - RES - Woondeal

Gemeente Amersfoort	Gemeente Utrecht	Gemeente Zeist	Gemeente Soest	Gemeente Bunschoten	Overige gemeenten
- Omgevingsprogramma mobiliteit - Vernieuwing multimodale knopen Amersfoort Centraal en Schothorst (visievorming) - Programma Langs Eem en Spoor - Actualisatie parkeerbeleid	- Mobiliteitsplan 2040 - Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 - Alternatief Ring Utrecht - OV-concept "Wiel met Spaken"	- Mobiliteitsvisie/-plan - Parkeernota - Propositie van Zeist 2020	- Masterplan Soesterberg - Omgevingsprogramma mobiliteit - Beter Benutten Soesterlijn - Hubstrategie Gooicorridor	- Omgevingsvisie Bunschoten 2040 - Mobiliteitsplan Bunschoten 2020	- Mobiliteitsvisie gemeente De Bilt

Raakvlakken met lopende processen en programma's

Lopende processen en programma's, implementatie visies, beleidsvorming of onderzoek

Rijk	Provincie	MRU / Uned	Regio Amersfoort	Regio U10
- NOVI / NOVEX - Programma Mobiliteit & Verstedelijking - Programma woningbouw en mobiliteit - Uitvoering P+R Soesterberg (A28) - Aanpak Vollenhovetunnel - Manifest en Actieagenda BRT - Toekomstperspectief Hoofdwegennet (oa hoe omgaan met doelgroepenstroken op HWN) - Personeelsbeleid Defensie	- Actualisatie Omgevingsvisie - Gebiedsgerichte uitwerkingen Groei Groeit Mee, waaronder uitwerkingen zoals Kromme Linie en Zuidelijke Eemvallei - Spooragenda - Besluitvorming doortrekking tram 22 - Ontwikkelstrategie OV-alliantie Utrecht - OV studie Lunetten-Koningsweg & Binnenstadsas Utrecht - Doorkoppeling richting Corridorhub Vianen - BRT verbinding Breda – Gorinchem – Utrecht - Aansluiting bestaande spitslijnen vanuit Baarn, Bunschoten, Leusden en Woudenberg naar USP - Implementatie nieuwe concessie - Gebiedsproces vanAtotZ - Kopgroep "publieke mobiliteit" - Doorfietsroutes	- MIRT Verkenning OV en Wonen - MIRT onderzoek A12-Zone/Rijnenburg - Uitwerking Regiopoorten - Uitwerking Corridorhubs - Project Marie Curie - Goed op Weg	- BRT Sternetwerk - Synergie met huidige spitsbussen Leusden - USP (lijn 299), Woudenberg - USP (lijn 298), Baarn - USP (lijn 272), Vathorst – USP (lijn 203) - Ambitie spitsbus Nijkerk - USP - Regionaal Deeltweewielersysteem (met PNH & Regio GV) - Hubstrategie Gooicorridor - MoNa NP UHR - "Netwerk van hubs" - Werkgeversontwikkelingen	- Actualisatie IRP - Werkgeversontwikkelingen - Regionaal Deeltweewielersysteem

Gemeente Amersfoort	Gemeente Utrecht	Gemeente Zeist	Gemeente Soest	Gemeente Bunschoten	Overige gemeenten
- OV Anker "GA voor Goud" (stadsring) - Hub Amersfoort Noord/Bunschoten - Hub Amersfoort Oost - Stedenbouwkundige inpassing corridor Noordwest (afstudeeronderzoek) - Onderzoek superhaltes (welke faciliteiten, afstand tov elkaar, ...) - Stationsontwikkeling Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst	- Aanlanding en routing op USP - OV studie Lunetten-Koningsweg & Binnenstadsas Utrecht - Ontwikkeling stadsrandhubs (Papendorp, Westraven, USP) - Verkenning Lunetten / Koningsweg - Onderzoek Goudappel Coffeng doorkoppeling bussen Utrecht Oost/Utrecht Zuidwest - Plannen rondom Utrecht Overvecht als overstap naar USP	- Doortrekken tram 22 vanaf USP - Regiopoort Zeist-Noord - Hub Jordanlaan - Visie werklocaties, incl. Handelscentrum - Omgevingsvisie Zeist-Oost - Visie Woningbouw - Afstudeeronderzoek HOV/BRT & Regiopoort Zeist-Noord - Ontwikkellocaties woningbouw Zeist-Noord	- Raadsmotie OV bereikbaarheid	- Raadsmotie OV bereikbaarheid (Bunschoten)	- Doorontwikkeling USBP (Bilthoven)

Bijlage 3 – Huidige situatie

Buslijn 202 rijdt op de corridor tussen Amersfoort Nieuwland, Amersfoort Centraal, USP, Nieuwegein en Vianen Lekbrug. In de spits rijdt ze 4x per uur per richting, en buiten de spits 1x tot 4x per richting. Op sommige vervoerrelaties levert lijn 202 een alternatief voor de trein. Voor busreizigers uit Vianen is een reis naar het USP 9 minuten sneller via buslijn 202 vergeleken met een busreis via Utrecht Centraal en daarna de tram.

Het grootste deel rijdt de bus mee met het verkeer en op het USP zijn er eigen busbanen. op de snelweg kan bij congestie ook de vluchtstrook worden gebruikt. De route via de N237 is grotendeels congestievrij en gestrekt. Het comfort is daarmee al op een aanzienlijk niveau: zeker op de N237 en de A28 ervaart de reiziger 'door te kunnen rijden' en zijn er weinig bochten.

Naast de lijn 202 zijn er andere buslijnen aanwezig op delen van de corridor die een andere functie hebben. Zo is U-link lijn 34 een stedelijke HOV-lijn die vanaf Westraven en het USP naar Amersfoort rijdt. De route overlapt deels met de route van lijn 202. Ook de route van lijn 203 overlapt op grote delen met lijn 202. Tussen Vianen en P+R Soesterberg volgt lijn 203 dezelfde route, maar hierna rijdt lijn 203 naar Amersfoort Schothorst zonder Amersfoort Centraal te passeren. Lijn 31 rijdt van IJsselstein via Nieuwegein en USP naar Bilthoven. Deze route overlapt tussen USP en Nieuwegein met lijn 202. De sneldiensten 272, 298 en 299 rijden minder frequent. Elke lijn bedient een eigen vervoermarkt. Door bundeling van deze lijnen bestaat op deelcorridors al een hogere frequentie, met name in de spitsuren. Zo telt de dienstregeling in de spits rond 28 bussen per uur tussen USP en Amersfoort Centraal, waarvan in de ochtend een groot deel richting Utrecht rijdt en in de middag richting Amersfoort.

In totaal reizen er per werkdag ongeveer 3.000 mensen met lijn 202(stand: november 2022 [15]). Analyse van reizigersstromen laat zien dat 90% van de reizigers op lijn 202 van of naar het USP reist. De buslijn wordt daarmee voornamelijk gebruikt door werknemers, studenten en scholieren van en naar het USP. Naast het USP is ook Amersfoort CS een belangrijke halte. P+R Soesterberg werd volgens de mobiliteitsanalyse van Studio Bereikbaar maar beperkt gebruikt.. Dit terwijl de halte in de huidige dienstregeling ongeveer 28x per uur wordt aangedaan in de spits. Volgens dienstregeling duurt een rit tussen Utrecht UMC en Amersfoort Centraal ongeveer 24 minuten met de lijn 202 die voor een deel over de snelweg rijdt en op het tracé maar liefst 4 keer stopt. Lijn 34 rijdt met de route over de provinciale wegen tussen UMC en Amersfoort Centraal gemiddeld 37 minuten en stopt op dit tracé 11 keer. Met de trein en overstap op Utrecht Centraal zijn reizigers ongeveer 32 minuten onderweg tussen Utrecht Science Park en Amersfoort Centraal.

De verwachting is dat het aantal reizigers op de corridor Amersfoort-USP-Vianen richting 2040 sterk zal groeien van 3.000 reizigers per dag naar 8.000. Dit komt doordat het OV concurrerender wordt en er veel woningen en arbeidsplaatsen in de regio bij komen. Maar ook het beleid van Amersfoort voor een autoluwe stad met parkeerregulering in de hele stads en 30 km/zones op veel wegen draagt hier aan bij. Verder zijn er vanuit Defensie plannen voor intensivering van hun kazernes rondom Soesterberg en bij Amersfoort.

Bijlage 4 – Principes BRT

In het kader van het Toekomstbeeld OV 2024 is het Manifest BRT [16] opgesteld. Het Manifest BRT benoemt de volgende kernprincipes voor een aantrekkelijk en kansrijk BRT-systeem:

- Duurzaam: inzet van zero-emissie-voertuigen en bijbehorende laadinfrastructuur
- Herkenbaar: visueel en functioneel geïntegreerd in het mobiliteitssysteem, met eigen stijl in voertuigen, haltes, hubs en reizigersinformatie
- Snel: een gemiddelde snelheid van ten minste 35 km/h (inclusief haltering), Grote afstanden tussen haltes zorgen voor een goede doorstroming
- Capaciteit: altijd voldoende ruimte, waarbij elke reiziger op elk moment in de bus gegarandeerd een zitplaats heeft
- Beschikbaar: optimaal benutten van bestaande of aangepaste (weg)infrastructuur en 100% doorstroming
- Frequent: minimaal 4x per uur, wat zorgt voor minimale wachttijden
- Communicatie: reizigers worden optimaal en actueel geïnformeerd over reismogelijkheden en vertrektijden
- Betrouwbaar: bussen rijden punctueel en volgens een vaste frequentie
- Flexibel: routes en planning zijn aanpasbaar, zonder dat dit ten koste gaat van betrouwbaarheid
- Comfortabel: zowel het reizen als het wachten en het voor- en natransport zijn comfortabel ingericht
- Veilig: aandacht voor fysieke en sociale veiligheid van reizigers, chauffeur en andere deelnemers, ook op haltes en in de directe omgeving van het BRT systeem. Veiligheid wordt meegenomen in het gehele vervoersnetwerk.

BRT wordt in de Actieagenda BRT [17] genoemd als een veelbelovende maatregel om het openbaar vervoer in Nederland te versterken. Met de juiste toepassing van de beschreven principes kan het systeem uitgroeien tot een onmisbare schakel in een duurzaam, betrouwbaar en aantrekkelijk mobiliteitsnetwerk voor de toekomst.

Bijlage 5 – Bronnen

- [1] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, „Afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT 2024,” 2024.
- [2] U Ned, „Groeien in nabijheid - Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort,” 2023.
- [3] U Ned, „U Ned Mobiliteitsstrategie Eindrapport,” 2022.
- [4] Provincie Utrecht, „OV-Netwerkperspectief 2025-2035 met doorkijk naar 2050”.
- [5] U Ned, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, „Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040,” 2024.
- [6] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, „Afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT, 20 en 21 november 2019,” 2019.
- [7] Arcadis; Provincie Utrecht, „Studie HOV verbinding USP naar 'Mooi Zeist',” 2020.
- [8] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, „Afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT, 25 en 26 november 2020,” 2020.
- [9] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, „Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden,” 2020.
- [10] Utrecht Science Park, „Feiten & cijfers,” 2025.
- [11] Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, „Update Integrale Mobiliteitsanalyse,” 2023.
- [12] Kantar Public; Provincie Utrecht, „Bezoekersonderzoek recreatiegebieden Utrecht,” 2023.
- [13] MUST & Move Mobility; Regio Amersfoort; Provincie Utrecht, „Regio Amersfoort Centraal! Urgentie & opgaven: vertrekpunten voor het ontwikkelbeeld,” 2021.
- [14] U Ned, „Utrecht Nabij - Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050,” 2020.
- [15] Studio Bereikbaar, „BRT Amersfoort - USP,” 2024.
- [16] Landelijke OV- en Spoortafel, „Manifest Bus Rapid Transit,” 2022.
- [17] Landelijke OV- en Spoortafel, „Actieagenda Bus Rapid Transit,” 2023.
- [18] MUST & Move Mobility; Regio Amersfoort; Provincie Utrecht, „Regio Amersfoort Urgentie & opgaven: vertrekpunten voor het ontwikkelbeeld,” 2020.
- [19] MUST & Move Mobility; Regio Amersfoort; Provincie Utrecht, „Regio Amersfoort Centraal! Ontwikkelbeeld en strategie 2030-2040,” 2021.
- [20] Provincie Utrecht, „Opp het goede spoor, Spooragenda Utrecht,” 2023.