

## CONCEPT VERSLAG

### Ambtelijk Overleg Bereikbaarheid

**Datum:** 24 maart 2026  
**Tijd:** 13.30 - 15.30 uur  
**Locatie:** Raadszaal, Stadspui 1, Bunschoten

**Aanwezig:** Jordy van Slooten (Nijkerk), Edwin Elgersma (Barneveld), Elian Korsaan, Peter Richters (Amersfoort), Klaas Jelle Veenstra, Mike Schroten (Soest), Stefan van de Werken (Leusden), Jelle Wiebenga (Eemnes), Cornelis van Bommel (Baarn), Fabian Schiere (Bunschoten), Ruben Visser (U Ned), Erik Landman, Tessa Beckman (Regio Amersfoort)  
**Afwezig:** Jan Korsten (Woudenberg), Adrik Elzing (provincie Utrecht)

---

### 1. Opening en mededelingen

Elian sluit vandaag voor het eerst aan in het AOB, hij gaat met Peter samen optrekken. Er volgt een korte voorstelronde.

#### - Definitieve versie reactie Adviesaanvraag NS

De definitieve reactie op de adviesaanvraag van NS is opgesteld. Onze volledige input is hierin verwerkt. Ook de reactie van Oost-Nederland is inmiddels ontvangen. Zij vragen onder andere om uitbreiding van de spitsrein Harderwijk van drie naar vijf ritten. Daarnaast benadrukken zij, net als wij, de risico's van toenemend internationaal open-access verkeer, waardoor binnenlandse intercity's kunnen verdwijnen. Zij signaleren daarbij dat in de spits ICE-materieel wordt ingezet waarvoor binnenlandse reizigers toeslag moeten betalen, wat als onwenselijk wordt gezien. Tot slot wijzen zij op de krappe overstaptijd op Amersfoort Centraal tussen de intercity's Utrecht/Hilversum en de treinen richting het oosten.

#### - Update regionaal deeltweewielersysteem

Tessa vraagt of alle gemeenten, behalve Amersfoort, klaar zijn voor de start op 1 april. Ook wordt kort stilgestaan bij het bestuurlijk moment rondom de lancering, gepland op 22 mei.

Cornelis heeft overleg gehad met communicatie en Goedopweg over de verwachtingen rondom communicatie. Gemeenten zijn vrij om zelf te bepalen hoe zij communiceren. Er is een toolkit beschikbaar met materialen, maar deze hoeft niet verplicht of volledig gebruikt te worden. Ook Mike bevestigt dat Soest ook zelf gaat communiceren over de start van het systeem.

Stefan vraagt aandacht voor de afsluiting op de A28, dat komt als extra agendapunt aan het einde van het overleg terug.

### 2. Vaststellen verslag AOB 10 februari

Het verslag van het AOB van 10 februari wordt ongewijzigd vastgesteld.

Klaas Jelle benadrukt dat in het verslag staat dat de Soesterlijn in het AO zou worden geagendeerd, maar dat dit naar achter wordt geschoven zodat het bespreken in lijn loopt met de bestuurlijke afspraak (die nog moet worden gepland).

### 3. Terugkoppeling BOB 5 maart

Erik geeft een terugkoppeling van de agendapunten: adviesaanvraag NS, waarvan de uitkomst al bij de mededelingen is besproken. En daarnaast stond de verkenning regionale deelmobiliteit op de agenda. De agenda bleek wat krap in tijd, met de nieuwe voorzitter. Beide onderwerpen zijn wel goed aan de orde gekomen.

#### 4. Presentatie BRT

Ruben Visser (projectleider BRT onder UNed) geeft een presentatie over de afronding van de eerste fase van de préverkenning. Er ligt nu een notitie voor de afronding van deze fase. Het onderzoek richt zich op het tracé USP - Amersfoort CS en de vraag hoe mogelijke doorkoppelingen naar de regio eruitzien.

Hij presenteert de uitgevoerde mobiliteitsanalyse en de onderscheidende perspectieven die hieruit naar voren zijn gekomen en die in fase 2 verder worden onderzocht. Het onderzoek is uitgevoerd door een consortium van Studio Bereikbaar, Movares en 4cast. Ruben nodigt aanwezigen uit om aandachtspunten mee te geven voor fase 2, waarin de perspectieven worden uitgewerkt richting effectanalyse en beoordeling.

De doelen zijn samen te vatten als het versterken van het OV op de corridor USP - Amersfoort. RWS en IenW zijn nadrukkelijk betrokken vanwege de gewenste modal shift van auto naar bus. Verdere ontwikkeling in de regio is alleen mogelijk met versterking van het OV. Er wordt breder gekeken dan alleen de busverbinding zelf: ook ketenreizen, het OV-netwerk, hubs en fiets spelen mee. Optimalisatie van de bestaande situatie is nadrukkelijk niet de bedoeling. Het tussenliggende gebied - Zeist, Soest, Defensie en bredere regionale koppelingen - moet profiteren van de ingreep. Onderdeel van de studie is ook hoe stap voor stap richting uitvoering kan worden gewerkt.

Uit de analyse blijkt dat reizigers vanuit het oosten via Utrecht CS naar USP reizen, terwijl de reisroute via Amersfoort CS en daar met de bus naar USP ook een goed alternatief vormt. Hierop wordt ingezet om Utrecht CS te ontlasten. Naast analyse van lijnen 302 en 203 wordt ook lijn 34 meegenomen als ondersteunende lijn voor het tussengebied.

Enkele opvallende punten: 57% van de OV-reizigers op het traject komt van binnen de provincie, maar 43% van de busreizigers komt juist van buiten de provincie. Dit zegt iets over overstapedrag. Voor prognoses is gewerkt met Stravem. Peter vraagt naar aansluiting op Nijkerk en Zeewolde; Ruben geeft aan dat dit bij de perspectieven kan worden meegenomen. Jordy sluit zich daarbij aan.

Verder blijkt dat het gebruik sterk is geconcentreerd op het USP, met spitsgericht gebruik tussen Amersfoort en USP. De uitdaging is hoe de corridor kan worden doorontwikkeld zodat deze ook aantrekkelijk wordt voor andere doelgroepen. Daarnaast ligt er nog ruimte voor modal shift, vooral in Amersfoortse wijken waar veel autoverplaatsingen naar USP plaatsvinden. Peter vraagt of zicht is op tijdsverdeling van deze ritten; Ruben zal nagaan of dit uitgesplitst beschikbaar is.

Klaas Jelle vraagt naar de relatie met P+R Soesterberg. Ruben geeft aan dat Soesterberg en Zeist-Noord worden meegenomen als corridorhubs. Idealiter zou de ontwikkeling van Soesterberg parallel lopen, maar dit blijkt niet haalbaar. RWS werkt wel aan een no-regretproject, en zodra een voorkeursrichting ontstaat in de préverkenning, kan RWS verder met P+R Soesterberg. Mike vult aan dat dit ook relevant is voor de reis potentie in Soesterberg (het dorp).

In de analyse van de verplaatsingswaarden blijkt dat de snelheid in de spits nog relatief hoog is, maar dat de betrouwbaarheid steeds meer onder druk staat. Met groeiende drukte moet worden ingegrepen om BRT-criteria te kunnen blijven garanderen. De prognoses laten meer dan 30%

groei zien; reistijd en betrouwbaarheid komen hierdoor verder onder druk. De corridor functioneert nu goed en concurrerend, maar is sterk afhankelijk van één doelgroep (studenten). Tegelijkertijd benadrukt Ruben dat nieuwe keuzes nodig zijn omdat niet alles tegelijk kan worden bediend. Daarom worden drie perspectieven onderscheiden:

#### Perspectief 1 - BRT Direct

Een voortbouwende variant op de huidige situatie: BRT over één as, gericht op studenten en forensen, met hogere frequenties en gebruik van de doelgroepenstrook. Er wordt gedacht aan een hub aan de ring Amersfoort; geen stop bij P+R Soesterberg.

#### Perspectief 2 - Regio BRT

Gericht op verbreding van doelgroepen. De hoofdas verplaatst naar de N237, met haltes bij o.a. defensie terreinen en Soesterberg. Lijn 203 blijft over de snelweg rijden met mogelijke stop bij P+R Soesterberg. Fase 2 onderzoekt de haalbaarheid van een busbaan op de N237.

#### Perspectief 3 - BRT Dichtbij

Een twee-assig model: afwisselend via Soesterberg of Zeist-Noord. Gericht op versterking van regionale verbindingen, met aantakkingen richting Zeist-Noord en Baarn. Onderdeel van dit concept is de busbaan USP-Jordanlaan. Ruben merkt op dat de vraag speelt of dit nog BRT genoemd kan worden, gegeven de spreiding.

In fase 2 worden losse bouwstenen uit deze perspectieven getest, die mogelijk tot nieuwe varianten leiden. Via een breed beoordelingskader (o.a. reistijd, netwerklogica, beleidsmatch, financiële consequenties) moet dit leiden tot uitspraken voor mogelijke vervolgstappen zoals een MIRT-verkenning of een gezamenlijk eindbeeld.

Ruben benadrukt het belang om de opgave breed op de Rijkstafel te houden om benodigde investeringen binnen te halen, gezien de betekenis van deze corridor voor nationale bestemmingen, ontlasting van het hoofdwegennet en de koppeling met het spoor.

Peter wijst op recente signalen dat de ruimte in rijksbudgetten beperkt is en dat nieuwe prioriteiten worden vastgesteld. Hij noemt varianten waarbij op de A28 niets gebeurt; in dat geval moet stevig op OV worden ingezet. Ruben geeft aan dat het speelveld bekend is en dat de studie voortkomt uit provinciale OV-perspectieven en de regionale mobiliteitsagenda. Defensie participeert vanwege eigen belangen, en koppeling met bredere opgaven helpt om samen middelen te vinden.

Op vragen over doorkoppelingen richting Zeewolde, Nijkerk en Bunschoten geeft Ruben aan dat deze worden meegenomen waar passend binnen de scope. Jordy wijst op de concurrentie tussen bus en trein bij Nijkerk, juist nu er een spitspendel is maar de reizigersgroei achterblijft. Ruben onderstreept dat NS en Gemeente Utrecht daarom met belangstelling meekijken in de préverkenning, mede om de binnenstadsas van Utrecht te kunnen ontlasten.

Peter vraagt naar infra-eisen om maximale doorstroming te garanderen en welke maatregelen mogelijk zijn om autoverkeer richting USP te ontmoedigen. Ruben geeft aan dat de perspectieven hierbij helpen, omdat hiermee eisen aan het wegennet kunnen worden gekoppeld. Ook wordt gekeken naar het OV-anker op Stationsstraat en ring Amersfoort. Flankerend beleid komt vermoedelijk terug in de uitwerking.

Mike vraagt naar extra bouwstenen; Ruben geeft aan dat in perspectiefuitwerking verdere knelpunten en aanvullende maatregelen in beeld komen. Erik vraagt hoe bouwstenen worden afgewogen die niet in de perspectieven zitten, zoals goedkopere bouwstenen die nu buiten

beeld blijven; Ruben bevestigt dat dit aandacht verdient, mede omdat lenW een 0+-variant wil laten doorrekenen.

Stefan vraagt naar het proces richting BO. Ruben licht toe dat deze rapportage ter informatie naar het DO en Programmaraad van U Ned gaan (1 en 13 april), ook komt het op de agenda van het volgende BO Bereikbaarheid (16 april).

Jelle wijst op ontwikkelingen rond HOV Almere - USP, waar vooral de snelwegbus centraal staat.

Fabian merkt op dat een doorkoppeling naar Bunschoten voelt als extra element ten opzichte van eerdere afspraken. Erik en Tessa vullen dit verder aan en benadrukken dat de corridor Bunschoten - Amersfoort CS onderdeel is van de MIRT afspraak waar deze verkenning uit voortkomt en dat deze corridor bovendien ook een eigen status heeft in de scope van de préverkenning. In het plan van aanpak is afgesproken dat Amersfoort - Bunschoten speciale aandacht krijgt in de préverkenning, dat gebeurt nu niet en daarvoor moet aan een oplossing worden gewerkt. Dit wordt vervolgd; Regio Amersfoort en provincie Utrecht zijn daarover in gesprek.

## 5. Stand van zaken aanvragen SPUKs

Erik licht toe dat Amersfoort, Barneveld, Leusden, Woudenberg, Eemnes, Soest en provincie Utrecht werken aan de aanvragen voor de SPUK's. Het gaat daarbij om maatregelen uit de mobiliteitsagenda rondom sluipverkeer en andere afspraken uit het afgelopen BO MIRT. De deadline van 1 april zorgt voor druk en het aanvragen blijkt nog wel een puzzel. Erik en Peter hebben hierover al contact gehad met het ministerie van lenW. Op tijd indienen is daarbij essentieel.

Peter meldt dat een BTW-specialist meekijkt in Amersfoort, omdat btw-regels kunnen verschillen wanneer maatregelen worden uitgevoerd op grond van een andere partij. Dat kan gevolgen hebben voor de compensabele btw.

Klaas Jelle vraagt of het verhaal over de btw gevolgen heeft voor de doorfietsroutes en specifiek de gemeente Soest. Erik geeft aan dat de provincie de aanvraag doet en dat er voor Soest op dit moment geen consequenties zijn. De bijdrage van het Rijk wordt door de provincie verrekenst in de projectkosten en afspraken met gemeenten.

Erik doet een oproep om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de teksten uit het projectenboek. De startdatum moet liggen na 6 januari, omdat aanvragen pas na het BO MIRT kunnen worden ingediend. De einddatum volgt zoals beschreven in het projectenboek. Anders moet dit onderbouwd worden.

Tot slot moet Eemnes uitstel aanvragen omdat ze voor het project al eerder een bijdrage hebben gehad. Verder verloopt het proces goed.

## 6. Begroting 2027 RA

Tessa licht toe dat de begroting van Regio Amersfoort deel uitmaakt van de gemeentelijke begroting van Amersfoort en aansluit op hun planning- en controlcyclus. Om tijdig inzicht te krijgen in de benodigde ondersteuning voor 2027 wordt nu een consultatieronde gestart binnen de ambtelijke overleggen. Welke ontwikkelingen worden verwacht voor 2027 en **wat moet er anders dan nu?**

- **Stefan:** geen bijzonderheden.



- **Jelle:** geen bijzonderheden.
- **Fabian:** geen bijzonderheden.
- **Peter/Elia:** benadrukt dat het steeds belangrijker wordt om als regio een sterke gezamenlijke positie te hebben richting Rijk en U Ned en binnen de MRU. De regio krijgt te maken met grote opgaven rondom verstedelijking en de effecten van niet-doorgaan van grote projecten. Defensie is hierbij eveneens een belangrijke factor. Amersfoort vindt het daarom van groot belang dat de regionale capaciteit zo veel mogelijk wordt versterkt.
- **Jordy:** sluit zich aan bij Amersfoort en vraagt specifiek aandacht voor inzet op knooppunt Hoevelaken/ A1-A30. Voorheen huurde RA hiervoor capaciteit in; nu is bewust gekozen om geen verkeerskundige in te huren. De vraag is welke expertise wél nodig is, bijvoorbeeld op het gebied van stikstof. Wanneer dit concreet wordt, kan dat dit jaar al worden toegevoegd en in principe ook volgend jaar.
- **Edwin:** geen aanvullingen.
- **Cornelis:** sluit zich aan bij Amersfoort. Hij merkt op dat onder het kopje U Ned een verlaging in de bijdrage zichtbaar is; dit wordt nader uitgezocht.
- **Klaas Jelle/Mike:** geen aanvullingen. Mogelijk is op termijn inzet nodig rond Defensie, bijvoorbeeld in relatie tot A-tot-Z. Erik legt hierbij de link met de Heuvelrugcorridor, waar dit inderdaad speelt en legt uit dat RA op verzoek van de betreffende gemeenten tot op heden geen onderdeel is van A-tot-Z.

Erik vraagt tot slot aandacht voor het gebruik van nieuwe mailadressen en het logo in relatie tot de samenwerking met MRU. Deze samenwerking wordt steeds nauwer: nu al in de lobby en in toenemende mate ook inhoudelijk.

#### 7. Extra agendapunt: Rijstrookafsluiting A28 en stop op spoedreparaties door RWS

Erik vertelt dat n.a.v. de rijstrookafsluiting op de A28 t.h.v. Leusden, de intussen gerepareerde afsluiting in de boog van Apeldoorn naar Utrecht (Knooppunt Hoevelaken) en nog drie andere locaties in de provincie Utrecht er door de gedeputeerde initiatief is genomen om een brief te sturen naar RWS. De conceptbrief is zojuist ontvangen en wordt gedeeld voor een korte leespaauze. Het onderwerp is inmiddels ook verschenen als headline bij de NOS.

Peter schetst de bredere context: vorige week stuurde de minister een brief over grotere dan verwachte tekorten in het Mobiliteitsfonds. Door uitgesteld onderhoud zijn steeds meer spoedreparaties nodig. In de brief kondigt de minister een noodzakelijke prioritering van lenW-opgaven aan. Dit is vorige week besproken in de Tweede Kamer; op 22 april komt er een vervolg en moet er een prioriteitskader liggen, zelfs voor beheer en onderhoud. Parallel hieraan heeft RWS een brandmail gestuurd op 20 maart aan de bestuurders van de regio Amersfoort dat een rijbaanafsluiting soms de enige oplossing is bij acute schade. De provincie Utrecht wil hierop reageren omdat dit geen werkbare werkwijze is. Volgens Peter heeft RWS deze regionale reactie nodig om richting minister positie te kunnen innemen.

Jordy vult aan dat RWS Midden-Nederland feitelijk geen middelen meer heeft. Werkzaamheden aan kunstwerken zoals de Nijkerkersluisbrug en Arkerheembrug hebben nog steeds geen projectteam of budget. Er speelt politiek, maar er is ook echt sprake van tekorten.

Peter geeft aan dat Amersfoort de brief bestuurlijk sowieso wil ondertekenen, maar ziet ruimte voor een steviger formulering. De vraag is wel hoe dit snel én zorgvuldig kan worden georganiseerd. Het onderwerp wordt morgenochtend besproken in MRU-verband; mogelijk verandert dan ook de ondertekening, bijvoorbeeld door de MRU (dan tekent niet de gedeputeerde met individuele bestuurders, maar de commissaris van de Koning en regionale



Regio  
Amersfoort

vertegenwoordigers in MRU). Eerst is echter belangrijk dat de regio de inhoudelijke boodschap deelt.

Stefan merkt op dat de brief nu te vrijblijvend is. Voor Leusden is de urgentie veel groter: door de afsluiting van de A30 is er een hoofdleidingsroute via A12/A27/A28/A1 met veel sluipverkeer in Leusden en Barneveld tot gevolg. Daar kwam vanaf afgelopen weekend de afsluiting van een deel van de hoofdleidingsroute bovenop en nu ook nog de sluiting van de toerit Leusden-Zuid plus een deel van de rechterrijbaan op de A28. Het begrip hiervoor richting RWS raakt uitgeput. Leusden loopt vast als gevolg van een stapeling van RWS-werkzaamheden.

Cornelis vindt ook dat de boodschap sterker moet benadrukken dat spoedreparaties nooit ter discussie mogen staan. Stefan wijst bovendien op het belang van tijdige en gelijke communicatie, die nu ontbreekt.

Jordy vraagt daarbij aandacht voor het ondersteunen van de strategie van RWS. Hij erkent dat het nu pijn doet voor Leusden, maar middelen moeten loskomen richting het Kamerdebat op 22 april. Hun strategie is begrijpelijk; ze lokken bewust regionale reacties uit. De regio moet daarom “functioneel boos” worden, zodat RWS kan laten zien dat de huidige werkwijze niet houdbaar is.

Er ontstaat discussie over de adressering: sturen we de brief wel naar de juiste persoon? Een afschrift aan de minister lijkt passend, maar mogelijk ook aan woordvoerders in de Kamer. Omdat dit een lobbyvraagstuk is, ligt het MRU-label voor de hand: daar wordt lobby voor de regio georganiseerd. Tegelijkertijd kan dit moment niet worden gemist. Peter legt dit terug bij de lobbyist in Amersfoort; Regio Amersfoort speelt daarin ook een rol en doet hetzelfde.

Er wordt afgesproken wel door te gaan met verzending van de brief aan de provincie Utrecht voor RWS, omdat dit specifiek relevant is voor Leusden gezien de stapeling van RWS-werk. Tegelijkertijd speelt op MRU-tafel een andere lobbylijn naar 22 april: prioriteit op KPH. De vraag is hoe deze te combineren met de huidige urgente beheer-en-onderhoud boodschap. Bijvoorbeeld door te benadrukken dat het niet uitvoeren van KPH leidt tot steeds vaker voorkomende spoedreparaties en afsluitingen.

Jordy geeft een voorbeeld: Nijkerk voert nu zelf onderhoud uit aan een viaduct boven een rijksweg omdat RWS geen capaciteit of middelen heeft. Zo schuift de verantwoordelijkheid steeds verder weg, ook zichtbaar in projecten uit het projectenboek zoals KPH. Hij noemt het woningbouwargument; Erik reageert dat dit argument tot nu toe nergens daadwerkelijk bouw heeft tegengehouden.

Peter wijst erop dat het Kamerdebat op 22 april over het afweeg- en prioriteitskader van lenW cruciaal wordt. Ambtelijk is er vanuit lenW nog niets opgestart richting de regio; dit verloopt vooral via de gedeputeerde. De komende weken worden daardoor ingewikkeld, en ook de kerngroep Hoevelaken moet een duidelijke gezamenlijke boodschap formuleren.

Tot slot stelt Elian de vraag of het scenario - stoppen met het project en inzetten op alternatieven - ook voorligt. Erik geeft aan dat we bestuurlijk nog lang niet op dat punt zijn.

#### **Conclusie:**

- de conceptbrief is goed maar moet steviger in toon,
- koppeling met KPH is wenselijk (in dezelfde brief of in een vervolg richting Tweede Kamer),
- ondertekening en adressering worden nog afgestemd.



**Regio  
Amersfoort**

#### **8. Uitslagen gemeenteraadsverkiezingen**

Door het extra agendapunt over de rijstrookafsluiting A28 en de stop op spoedreparaties door RWS is dit onderwerp niet besproken. Tessa stuurt het overzicht met de uitslagen per gemeente ter informatie met het verslag mee.

#### **9. Rondvraag & Sluiting**

- Volgend BOB 16 april in Nijkerk

Agendapunt zal naar verwachting RWS (agendapunt 7) worden, Erik en Tessa houden iedereen ambtelijk vooraf zo goed mogelijk op de hoogte.

- Volgend AOB 12 mei in Eemnes

Verzoek wordt gedaan om het AO in de middag te plannen omdat er in de ochtend een verkeersmodel projectgroep gepland staat. Erik geeft aan dat hij met Eemnes probeert te organiseren om de bijeenkomst van het verkeersmodel naar Eemnes te verplaatsen, temeer omdat er ook een gecombineerd AO B/EZ/W voor modelcijfers nodig is.