CONCEPT-VERSLAG

Vergadering:	**Ambtelijk Overleg Bereikbaarheid**
Datum:	6 oktober 2026
Aanwezig:	Elian Korsaan (Amersfoort), Ben van den Hoven (Nijkerk), Stefan van de Werken (Leusden), Klaas Jelle Veenstra (Soest), Fabian Schiere (Bunschoten), Cornelis van Bemmel (Baarn), Erik Landman, Tessa Beckman (Regio Amersfoort)
Afwezig:	Peter Richters (Amersfoort), Adrik Elzing (provincie Utrecht), Edwin Elgersma, Peter Hekman (Barneveld), Jordy van Slooten (Nijkerk), Simone Heesakkers (Eemnes), Jan Korsten (Woudenberg)
Gasten:	Falco de Jong (Amersfoort), Natasja Spruijt (Goedopweg), Robin van Grol (Keolis), Roel van Huet, Gert van Kempen, Waldo Kok, Corné Scheurs (provincie Utrecht)

---

1. **Opening en mededelingen**

We starten met een korte voorstelronde want Ben vervangt Jordy vandaag.

Stefan geeft aan dat de bestuurlijke brief aan EBS door Barneveld gesteund is. De brief heeft geleid tot een belafspraak tussen de gedeputeerde Klaas Ruitenberg en wethouder Van de Vegte. Ambtelijk is het signaal ontvangen dat er misschien toch mogelijkheden zijn voor haltetaxi in Leusden.

Schriftelijke reactie Barneveld: De wethouder van Leusden heeft onze wethouder laten weten dat zij de brief graag persoonlijk onder de aandacht wil brengen bij de gedeputeerde en of zij daarbij kan zeggen dat het ook voor Barneveld van belang is. Ik heb onze wethouder geadviseerd hierop positief te reageren. Wij hebben het voorstel van EBS aanvankelijk als aanvaardbaar beoordeeld omdat gebruikers van haltetaxiRRReis op het grondgebied van Barneveld bij elke bushalte opgehaald en afgezet kunnen worden. Leusden geeft echter als kanttekening dat dit niet geldt voor het grondgebied van Leusden omdat dat buiten Gelderland valt. Formeel geldt de concessie voor haltetaxiRRReis namelijk alleen binnen Gelderland. In de praktijk komt het voorstel van EBS er dus op neer dat inwoners van heel Achterveld en het gebied ten westen ervan zijn aangewezen op de laatste bushalte op Barnevelds grondgebied (bij de Helweg ten oosten van Achterveld). Dat effect hadden wij in alle eerlijkheid niet scherp. Dit is dus nadelig voor inwoners van de gemeente Barneveld die op zon- en feestdagen met het OV naar Achterveld en Leusden willen reizen, hoewel we niet de vervoerbehoefte tussen de gemeenten Barneveld en Leusden kennen. Leusden vindt haltetaxiRRReis pas een goed alternatief als reizigers op meer plekken in het gebied kunnen in- en uitstappen en stelt daarom voor om de voorgenomen wijziging niet door te voeren zolang er in Stoutenburg, Achterveld en Leusden niet met deze dienst in- en uitgestapt kan worden. Die lijn kunnen we goed volgen omdat de inwoners van en reizigers naar die dorpen en buurtschappen dan in de praktijk te maken krijgen met (een toename van) vervoersarmoede.

Vandaag in het AD Amersfoort (bijlage 1) stond een bericht over Fiets Veilig Westzijde Amersfoort, Elian geeft aan dat ook dit gevoelig ligt onder meer vanwege de kap van 180 bomen. Het voorlopig ontwerp komt binnenkort ter besluitvorming in de gemeenteraad.

2. **Concept-verslag**

De eerder ontvangen opmerkingen zijn verwerkt, het verslag wordt vastgesteld.

3. **Goedopweg**

Natasja geeft een presentatie, de slides zijn bijgevoegd (bijlage 2). In de stuurgroep van Goedopweg zitten de wethouder van Amersfoort (wethouder Kraanen) en de voorzitter van de regio (burgemeester Geurts). Als een andere wethouder bijgepraat wil worden, dan kan Goedopweg dat ook doen. Goedopweg komt ook naar het BO Regio Amersfoort.

Er wordt gevraagd naar de potentie van de werkgeversaanpak op de A1, onderzoek daarna is er maar heeft Natasja nu niet paraat. Natasja houdt een warm pleidooi om Goedopweg sneller in te schakelen en er aandacht aan te geven in mobiliteitsvisies, -plannen en -projecten. Want de potentie is breder dan alleen op rijkswegen.

Cornelis vertelt dat Baarn enthousiast is over het traject voor mobiliteitsprogramma van eisen (MPvE). En wil ook graag voor autodeelmobiliteit voor kleine gemeenten met Goedopweg verkennen wat de mogelijkheden zijn, Natasja geeft aan dat dit mogelijk kan binnen het Natuurlijk!Deelmobiliteit traject. Daarover komt binnenkort meer duidelijkheid.

Klaas Jelle vraagt of er nog steeds een drempel van een bepaald aantal werknemers is voor een 1 op 1 benadering, Natasja geeft aan dat die drempel 100 werknemers is maar dat Goedopweg graag een keer met Soest de lokale situatie bekijkt voor mogelijkheden.

Tessa vraagt gemeenten na te denken hoe Goed op weg in te schakelen bij ambities uit het college en hun bestuurders daarop te annoteren voor het BO.

4. **Keolis**

Tessa geeft een korte aanleiding en doel van het agendapunt. Samengevat missen we momenteel in de regio een schakel tussen het reageren op het jaarlijkse vervoerplan en wensen / ontwikkelingen richting het langetermijn-netwerkperspectief. Hoe organiseren we een middellange termijn ontwikkelagenda of iets dergelijks, zodat terugkerende wensen niet elk jaar opnieuw hoeven te worden ingebracht maar onderdeel worden van een gezamenlijke route naar het gewenste OV-netwerk? We bespreken hoe we deze terugkerende ontwikkelwensen een structurele plek in de samenwerking kunnen geven, zodat we stapsgewijs kunnen toewerken naar het gewenste netwerk van de toekomst.

Gert schetst het huidige vervoerplanproces en beaamt dat de middellange termijn een grijs gebied is. De provincie werkt daaraan door een Ontwikkelteam op te zetten, waarvan de bedoeling is om de link tussen korte en middellange termijn op te vullen. Dit ontwikkelteam is zonder gemeenten maar met provincie en Keolis. Roel vult aan dat de opstart langer duurt door de huidige problemen met de concessie en dat processen en dergelijken nog ingevuld moeten gaan worden. Robin vult aan dat in de ideale situatie wensen in het najaar al op tafel komen voor het vervoerplan van het jaar daarop volgende jaar (dus najaar 2026 voor vervoerplan 2028). Dan is er voldoende tijd om aan een cijfermatige onderbouwing te werken.

Cornelis brengt een busdienst naar Lage Vuursche in als casus waar alleen cijfermatige onderbouwing een matige businesscase laat zien. Door verrijking met lokale context kan het wel interessant worden. Het gesprek daarover is iets wezenlijks anders dan reageren op een wens via het vervoerplanproces.

Elian noemt de casus voor betere ontsluiting Meander (werklocatie) vanuit noord Veluwe, dit blijkt uit gesprekken met Goedopweg. Het regionale multimodale verkeersmodel gaat mogelijk nog meer

van dit soort hb-relaties tonen. Gert stelt voor dat soort ingrediënten in de toekomst bij het Ontwikkelteam neer te leggen.

We spreken af dat tot de tijd dat het Ontwikkelteam draait Gert en Robin op basis van het meegestuurde memo aan de slag te gaan en met een voorstel te komen wat wel en niet kan. We agenderen het vervolg bij het AOB van 9 februari, waar Gert en Robin hun uitkomsten zullen terugkoppelen en we met elkaar verdere afspraken maken richting het vervoerplanproces 2028.

We spreken ook af dat gemeenten nog aanvullingen op het memo kunnen nasturen via Tessa, Cornelis en Elian hebben dit al gedaan.

Roel nodigt de gemeenten uit om volgende week naar de BRT kennismiddag te komen, een van de workshops gaat over hoe je als gemeente zelf aan cijfermatige onderbouwing kan werken. Hij stuurt de uitnodiging na.

5. **RDT**

Waldo Kok van de provincie Utrecht geeft een update over de ontwikkelkoers van het RDT. Uitgangspunt is dat wat lokaal moet lokaal blijft, maar wat meerdere gemeenten doen gezamenlijk kan worden opgepakt vanuit het RDT. Er wordt toegewerkt naar behandeling in het UVVB van 30 oktober. Er wordt geen besluit gevraagd.

6. **Monitoring regio Amersfoort**

Schriftelijke reactie Barneveld: In de memo wordt weliswaar een doel geformuleerd van de monitoring (inzicht geven), maar het is ons nog niet duidelijk wat we precies met de uitkomsten gaan doen. Sterker nog, monitoring is meestal bedoeld om te kunnen bepalen of er bijgestuurd moet worden maar wat valt bij te sturen? Zijn we niet iets aan het optuigen waar we uiteindelijk niet veel mee kunnen? Graag meer duidelijkheid hierover.

Tessa geeft een korte toelichting op aanleiding en vragen die voorliggen. Eind januari is door de directeuren van IenW, RWS, provincie Utrecht en gemeente Utrecht afgesproken om compact te starten met een monitor van het huidige functioneren van de Ring Utrecht. Naar aanleiding van een afspraak in de programmaraad U Ned is besloten ook voor de regio Amersfoort een monitor te verkennen.

Er wordt gevraagd naar het achterliggende doel van dit besluit. Binnen UNed is het beeld ontstaan dat er breder naar het wegennet moet worden gekeken, ook in relatie tot gepauzeerd knooppunt Hoevelaken en A1/A30. Hoe functioneert het nu, waar zitten knelpunten. De onderzoeken in het ontwerp tracé besluit zijn uit 2008. Een ander vraagstuk is sluipverkeer, hoe hebben we dat in beeld. En hoe ontwikkelt het zich in het hier en nu met nieuwe woningen die worden opgeleverd. Ook rond op- en afritten en aansluitingen op het hoofdwegennet.

De meerwaarde van de monitor en wat er vervolgens met de verkregen informatie kan worden gedaan moet worden gezocht in een gezamenlijk beeld tussen Rijk en regio van de huidige situatie en de toekomstige opgaven, ook in relatie tot het Toekomstperspectief Hoofdwegennet wat het rijk ontwikkelt. De monitor kan dienen als gespreksstarter en ondersteunen bij de gezamenlijke duiding van ontwikkelingen op het netwerk. Daarnaast kan de informatie ook helpen bij de eigen regionale afwegingen en besluitvorming.

Daarnaast is er gesproken over de inrichting van de monitor: welke partijen hieraan kunnen bijdragen, welke rol zij kunnen vervullen en of er bij gemeenten behoefte bestaat om gezamenlijk

een dergelijke monitor te ontwikkelen en te gebruiken. Gemeente Amersfoort is hiervoor bezig voor de stad. Regio Amersfoort kan het plan van aanpak voor de regionale monitor aanjagen, met hulp van de gemeente Amersfoort, maar het daadwerkelijke monitoren moet ergens worden belegd. Er wordt geopperd of dit bij de provincie zou kunnen of dat er een opdracht moet worden uitbesteed.

Waldo stelt vanuit het RDT voor om de doelvraag mee te nemen in de vraag die bij de provincie leeft met betrekking tot risico analyse.

Er is besproken welke wegen relevant zijn om in deze monitor op te nemen. We concluderen dat gezien de beperkte beschikbare capaciteit we de focus leggen op Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 plus sluipverkeer daar omheen. We spreken af dat de gemeenten op de kaart aangeven om welke wegen het om gaat, wat nu in de kaart staat zijn de bemeten wegen. Gelderse wegen is nu niet bekend, ook die informatie moet door Nijkerk en Barneveld worden aangevuld.

7. **Herijking strategische agenda**

Erik en Tessa geven een korte toelichting op aanleiding, doel en het voorgestelde proces. Door de burgemeesters is afgesproken dat de regio strategische agenda gaat herijken. We hebben nu in startdocument koers hoe we tot herijking komen. Staan de juiste opgaven centraal? Baarn, Bunschoten, Soest, Nijkerk hebben geen aanvullingen. Leusden heeft gister schriftelijk gereageerd, zij willen het meer integraal oppakken en daar meer tijd voor te nemen. Amersfoort vindt de analyse helder, maar wel zoektocht naar wat zijn dan de concrete keuzes? Het is veel waar je niet tegen kan zijn. Waar gaan we dan mee stoppen? En daarnaast veranderende financiële situatie, welke keuzes maak je daarin? Ga je prioriteren? En wat ga je prioriteren? Of werk je met stappenplan om tot prio te komen. En helder maken wie doet wat, onderscheid wat gemeente doet en wat regio.

Schriftelijke reactie Leusden: Wij lopen tegen een aantal zaken aan. Wij willen, passend bij wat het stuk ook uitstraalt, graag in gezamenlijkheid reageren op de opgaven en de richting die in het stuk worden geschetst. Op deze korte termijn blijkt het niet mogelijk om tot een inhoudelijk onderbouwde gezamenlijke reactie te komen. Dit ook doordat de inhoud en de denkrichting nog niet eerder ambtelijk gedeeld is met ons als gemeenten.
Daarnaast vinden wij het de vraag of behandeling in de afzonderlijke ambtelijke overleggen recht doet aan de gedachte dat we met gezamenlijke opgaven aan de slag gaan. Wij geven jullie mee of het dan niet verstandig is om ook in een bredere samenstelling hier naar te kijken.
Ten slotte willen wij voor onze reactie ook goed kijken naar de positie van deze strategische agenda, maar ook zeker naar de positie van De Regio (BRA), ARG en de gemeenten hierin.

Kortom, mooi dat er een voorzet wordt gegeven waarin wij veel aanknopingspunten zien voor een gezamenlijk proces en gesprek in de volle breedte. Wij denken dat dit binnen de huidige strakke planning voor het bestuurlijke overleg lastig zal zijn. Om echt recht te doen aan jullie vraag en voorzet hebben wij er behoefte aan om in het proces meer tijd te hebben om zowel qua inhoud als positionering van het stuk goed onderbouwd te reageren.

Schriftelijke reactie Barneveld: De basis lijkt ons in beginsel goed, maar opgaven 1 en 2 lijken wel te conflicteren. Onze lobby rond knooppunt Hoevelaken en A1-A30 is erop gericht om te benadrukken dat die projecten nodig zijn voor de groei van de regio. We weten dat de randvoorwaarden voorlopig niet in orde kúnnen worden gemaakt, wat betekent dit voor opgave 1? Geen woningen bouwen is bijna ook geen optie gezien de maatschappelijke behoefte daaraan. Hoe gaan we hier strategisch mee om?

8. **Terugkoppeling BO R B EZ 24 sept over voorbereiding BO MIRT**

Erik geeft een terugkoppeling op het agendapunt voorbereiding BO MIRT. Belangrijkste afdronk is dat wethouders vragen om perspectief rond Knooppunt Hoevelaken en A1/A30. Dat is begrijpelijk. Tegelijkertijd is er vanwege de grote tekorten in het Mobiliteitsfonds en Deltafonds de komende jaren waarschijnlijk niet veel mogelijk. Op verschillende niveaus zetten we in om te kijken wat wél kan. Een realistisch beeld is dat we de komende jaren niet de honderden miljoenen gaan binnenhalen die we de afgelopen jaren hebben binnengehaald.

De vraag over doorstroming komt keihard op ons af in ambtelijke advisering, zowel op hoofdwegen- provinciale wegen als onderliggend wegennet. In de adviezen kunnen we inzetten op alternatieven en een ander perspectief, hoewel dat ook in de mobiliteitsagenda nog niet het narratief is. Tegelijkertijd is de belangrijke vraag wanneer bereikbaarheid echt randvoorwaardelijk is. Tot nu toe kunnen we nog geen woningbouwprojecten concreet aanwijzen die we niet kunnen bouwen als Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 niet uitgevoerd worden. De vraag in onze advisering bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt de komende jaren: welke mate van congestie kunnen we (juridisch) accepteren binnen het kader van ‘een goede ruimtelijke ordening’ en hoe adviseren wij daar verkeerskundig in? Hoe erg vinden we het als het autoverkeer vast komt te staan?

Voor knooppunt Hoevelaken wordt het spannend wat de afspraak wordt in het MIRT, de focus lijkt vrijwel zeker naar beheer en onderhoud door te schuiven.

Op 4 november is het BO MIRT, dan volgt er 9 november een uitkomstenbrief van de minister aan de Tweede Kamer. Daarna kunnen wij als regio een raadsinformatiebrief versturen met de uitkomsten, die zal vanuit de Regio onder embargo al eerder worden verstuurd. Embargo wordt opgeheven zodra de Tweede Kamer is geïnformeerd.

9. Memo VERDER restant Westelijke ontsluiting

Corné licht toe dat Provinciale Staten het restantbudget van de Westelijke Ontsluiting beschikbaar stelt voor bereikbaarheidsopgave voor gemeenten in de regio Amersfoort. Dit is tot stand gekomen door diverse bestuurlijke gesprekken en inzet vanuit de regio. Er ligt nu een brief voor met kaders waar een aanvrager aan moet voldoen. De provincie vraagt ons om met elkaar in gesprek te gaan om tot een gezamenlijk pakket te komen. Dit moment is bedoeld voor aanvullende vragen. In het BO sluit de gedeputeerde ook graag aan voor verdere toelichting.

- Moet cofinanciering vooraf geregeld zijn?
  De cofinanciering hoeft nog niet door de raad besloten te zijn, maar een waarschijnlijkheid en commitment moet er wel zijn.
- Geldt dit voorstel ook voor de Gelderse gemeenten?
  Nee, het Gelderse deel van VERDER was al afgesloten. Dit is de afsluiting van het Utrechtse deel van VERDER.
- Mogen subsidies in deze regeling worden gestapeld?
  De gemeentelijke bijdrage moet minimaal even groot zijn als die van de provincie, dat maakt stapelen ingewikkeld.

Corné doet de uitnodiging om vragen tussentijds te stellen, dat mag ook via Erik/ Tessa.
Erik geeft aan dat dit onderwerp het volgende AO terugkomt, dat er dan meer duidelijkheid is over uitlijning van het proces en hoe er tot een regionaal gedeeld voorstel zal worden gekomen.

Rondvraag

Erik bevestigt dat hij van alle gemeenten behalve Woudenberg bericht heeft ontvangen over de toekenning SPUK's van de mobiliteitsmaatregelen in Regio Amersfoort. Corné voegt toe dat de provincie ook bevestiging heeft ontvangen.

Het volgende BO Bereikbaarheid is 29 oktober in Bunschoten en het volgende AO Bereikbaarheid is op 17 november in Leusden.