



Gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone

Eindrapportage 01/07/2025



de zwarte hond
architecture urbanism strategy



Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Gebiedsonderzoek Spoorzone
Amersfoort en Heuvelrugzone
Eindrapportage

Opgesteld door consortium Rebel,
De Zwarte Hond, Goudappel en
TAUW in opdracht van U Ned

In samenwerking met het
kernteam, bestaande uit
vertegenwoordigers van gemeente
Amersfoort, gemeente Soest,
gemeente Zeist, regio Amersfoort,
provincie Utrecht, Rijkswaterstaat
Midden-Nederland, ministerie I&W
en ministerie VRO en inbreng van
ministerie Defensie, ministerie EZ,
NS, ProRail, regio U10, Waterschap
Vallei- en Veluwe en gemeenten
Leusden, Nijkerk, Baarn,
Bunschoten

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	
1.2	Doel en resultaat	
1.3	Gebiedsafbakening	
1.4	Leeswijzer	
2.	Opgaven, ambities en doelen	12
2.1	Een uniek gebied in ontwikkeling	
2.2	Ontwikkeling tot 2030	
2.3	Verdere groei na 2030	
2.4	Positie van de regio in Nederland	
2.5	Positie in het ontwikkelperspectief 2040	
2.6	Opgaven voor de regio	
2.5	Doelenboom	
3.	Werkwijze en samenwerking	22
3.1	Werkwijze	
3.2	Beoordelingskader	
3.3	Ontwikkelpad	
3.4	Samenwerking	
4.	Inzichten uit ontwikkelmodellen	28
4.1	De hoeken van het speelveld: drie ontwikkelmodellen	
4.2	Effecten van de drie modellen	
4.3	Effectanalyse – inzichten en conclusies	
4.4	Twee leidende principes	
5.	Raamwerk en condities op regionale schaal	42
5.1	Ruimtelijk fundament	
5.2	Woon- en werkprofiel	
5.3	Natuur en klimaat	
6.	Ontwikkelpad	54
6.1	Opbouw van het ontwikkelpad	
6.2	Basiskeuzes in het ontwikkelpad	
6.3	Keuze voor doorontwikkeling op het defensieterrein	
6.4	Keuzes intensivering polycentrische ontwikkeling: Isselt-Midden en De Hoef-Oost	
6.5	Keuzes voor alternatieve paden	
6.6	Samenhang met de verstedelijkingsopgave voor de gehele regio Amersfoort en MRU	
7.	Agenda voor vervolg	70
7.1	Wat is de onderzoeks- en ontwikkelagenda?	
7.2	Uitwerking agenda voor vervolg	
	Bijlage A Uitwerking deelgebieden	78
	Isselt-Midden	
	Spooreplacement en wagenwerkplaats	
	Stationsomgeving Amersfoort Centraal & Nederberg	
	Levensaders	
	Schothorst & De Hoef	
	Regiopoort Zeist-Noord	
	Soesterberg eo	
	Defensie	
	Bijlage B Beschrijving ontwikkelmodellen fase 1	aparte bijlage
	Bijlage C Beoordeling en effectanalyse	aparte bijlage



Inleiding

Inleiding

In het BO MIRT 2022 is besloten dat de regio Amersfoort en U10 een gezamenlijk ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort maken omdat ze qua opgaven met elkaar verweven zijn. Rijk en regio werken daarbij voor de Metropool Regio Utrecht (verder: MRU) in U Ned-verband samen aan de verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven en de groei van de groen-blauwe opgave en de leefbaarheidsopgaven, die hieraan zijn gekoppeld. De toetsing van de haalbaarheid van de doelstellingen uit het ontwikkelperspectief voor de regio Amersfoort moet nog gebeuren. Dat is aanleiding om de opgaven in de regio Amersfoort te verdiepen met een gebiedsonderzoek voor de Spoorzone Amersfoort en de Heuvelrugzone. Het gebiedsonderzoek is een verdiepende uitwerking op ‘Gezond groeien in Nabijheid – Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort’. Een gebiedsonderzoek voor de Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone is nodig om tot inzichten en (beslis)informatie te komen waarmee Rijk en regio keuzes kunnen maken over de vervolgstappen in de duurzame ontwikkeling van deze gebieden. Het onderzoek geeft inzichten in voorstelbare ruimtelijk-programmatische ontwikkeling voor de periode 2030-2040 met een doorkijk naar 2050.

1.1| Aanleiding

In het nationale programma NOVEX werken alle overheden samen gebiedsgericht aan ruimtelijke opgaven in Nederland. Er zijn zestien NOVEX-gebieden aangewezen waar de ruimtelijke opgaven zo groot en complex zijn, dat ze vragen om gezamenlijke regie van Rijk en regio. Metropool Regio Utrecht (MRU) is aangemerkt als één

van deze NOVEX-gebieden, vanwege de forse en complexe verstedelijkingsopgave mede in relatie tot bereikbaarheid en behoud van een gezonde leefomgeving. Voor alle NOVEX-gebieden is een Ontwikkelperspectief opgesteld, waarin de gezamenlijke opgaven en ambitie zijn opgenomen. De NOVEX-opgave is geconcretiseerd in een uitvoeringsagenda. De uitwerking loopt via het programma U Ned, hierin werken het Rijk, provincie en regio(gemeenten) samen aan verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid van de MRU.

De strategie en het toekomstbeeld voor het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort is beschreven in het Ontwikkelperspectief 2040 ‘Gezond groeien in nabijheid’ (2023). Dit ontwikkelperspectief brengt het ontwikkelbeeld ‘Regio Amersfoort Centraal!’ (2021) en het ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ (2020) bij elkaar. Het is een wenkend perspectief tot 2040 en schetst hoe de regio ruimte wil maken voor 165.000 nieuwe woningen en locaties voor 110.000 extra arbeidsplaatsen in een kwalitatief hoogwaardig leefgebied. Voor regio Amersfoort betekent dit een groei van 40.000 woningen en 32.000 arbeidsplaatsen.

Deze groei zal voor een groot deel worden geconcentreerd in de vier zogenoemde Metropoolpoorten (A12 Zone, USP-Lunetten-Koningsweg, Leidsche Rijn-Zuilen en Amersfoort Centraal/Amersfoort Schothorst) en de 10 regiopoorten, waaronder Zeist-Noord, mits daar de condities voor gezond leven en bereikbaarheid kunnen worden gerealiseerd. Oftewel, zoveel mogelijk binnenstedelijk bouwen nabij huidige en geplande ov-knooppunten (nabijheidsprincipe) in gemengde milieus van wonen en werken, met een gezond leefklimaat en passende

bereikbaarheidsoplossingen. Het ontwikkelperspectief kent 3 leidende principes voor verstedelijking: (1) een robuust groenblauw raamwerk en divers landschap dat meegroeit en goed bereikbaar is, (2) verstedelijking in 3 type milieus: metropoolpoorten, regiopoorten en vitale kernen en (3) een systeemsporg voor een samenhangend multimodaal mobiliteitssysteem.

De groei van de MRU en daarbinnen de regio Amersfoort kan alleen plaatsvinden als Rijk, provincie, regio, gemeenten, ProRail, NS en Waterschap samen een gebalanceerde strategie voor verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid hanteren. Slim verstedelijken volgens het principe van nabijheid en het koppelen van thema’s als klimaat, energie, recreatie, groen en water aan de verstedelijking. Immers, ook investeringen in een klimaatrobuuste inrichting, energie-infrastructuur, bereikbaarheid, kwalitatief hoogwaardige en goed bereikbare landschappen en een aantrekkelijk en gezond leefklimaat zijn essentieel.

Het verdiepend gebiedsonderzoek voor de Spoorzone Amersfoort en de Heuvelrugzone onderzoekt in welke mate en hoe de groei van de regio, volgens de uitgangspunten van het ontwikkelperspectief kan worden waargemaakt.

1.2| Doel en resultaat

Het gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone geeft inzicht in de mogelijke ruimtelijk-programmatische ontwikkelingen voor de periode 2030-2040 met een doorkijk naar 2050 en de randvoorwaarden die daarvoor nodig zijn. Daarmee worden de ambities uit het ontwikkelperspectief ná 2030 concreet gemaakt. De gemaakte afspraken tot 2030, zoals de Woondeal regio Amersfoort, worden als



uitgangspunt genomen. Het doel van het gebiedsonderzoek is te komen tot integraal afgewogen beslisinformatie, op basis waarvan Rijk, provincie, regio, en gemeenten structurerende keuzes kunnen maken over de ontwikkeling van de gebieden Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone en hiervoor vervolgstappen kunnen bepalen.

Het onderzoek is gericht op groei met behoud en versterking van gebiedskwaliteiten, bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van de stad en regio Amersfoort, zoals beschreven in eerdere stukken van Rijk en regio (Gezond groeien in nabijheid Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort). In het onderzoek wordt gezien hoe groei in woningen, arbeidsplaatsen, voorzieningen, bereikbaarheid en leefbaarheid samen kunnen gaan met oog voor ruimtelijke kwaliteit. Het brengt ontwikkelpotentie en omgevingsimpact in kaart en welke randvoorwaarden ingevuld moeten worden om hiertoe te komen.

Het resultaat van het gebiedsonderzoek is een voorstelbare integrale ontwikkelrichting met toekomstige woon-, werk- en leefmilieus en inpassingsmogelijkheden. Concreet wordt de ontwikkelpotentie op wonen en werken in verschillende deelgebieden geschetst (met een bandbreedte). Met daaraan gekoppeld inzichten in effecten van, condities voor en haalbaarheid van deze ontwikkelrichting en of/ hoe die richting verenigbaar is met de systeemopgaven in de regio, zoals natuur, water, energie en mobiliteit. Ook worden alternatieve ontwikkelpaden in beeld gebracht met consequenties van keuzes. Dit geeft de beslissers de informatie om keuzes voor de toekomst te maken. Het gebiedsonderzoek levert dus beslisinformatie en is géén nieuwe visie of nieuw beleid.

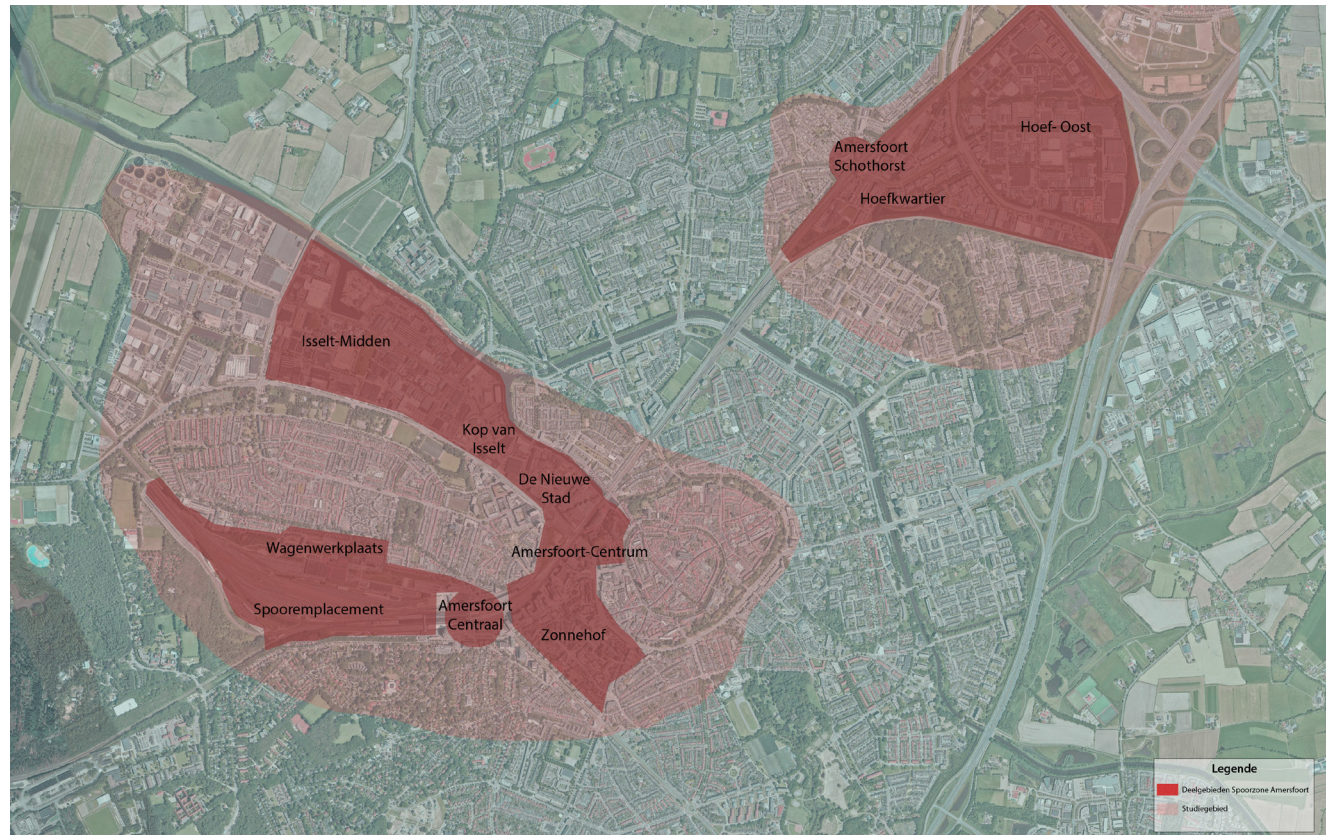
Op basis van inzichten en beslisinformatie uit dit gebiedsonderzoek, kunnen regionaal en in NOVEX-verband keuzes over de verdere

ontwikkeling van de Spoorzone en Heuvelrugzone worden gemaakt. De volgende vervolgstappen zijn denkbaar:

- Verankeren in regionaal en nationaal beleid en visie voor de periode 2040-2050 (Nota Ruimte, Omgevingsvisie Provincie Utrecht, gemeentelijke omgevingsvisies).

- Besluiten nemen in U Ned om over te gaan tot gezamenlijke vervolgacties of maatregelen (zoals vervolgonderzoeken of het starten van een MIRT-onderzoek-of verkenning) en deze opnemen in de adaptieve uitvoerings- en investeringsagenda van NOVEX Utrecht-Amersfoort.

- Besluiten op regionaal of gemeentelijk niveau tot nader onderzoek of planvorming (zoals gebiedsvisies en planuitwerkingen voor gebiedsontwikkelingen).



Gebieds scope Spoorzone Amersfoort

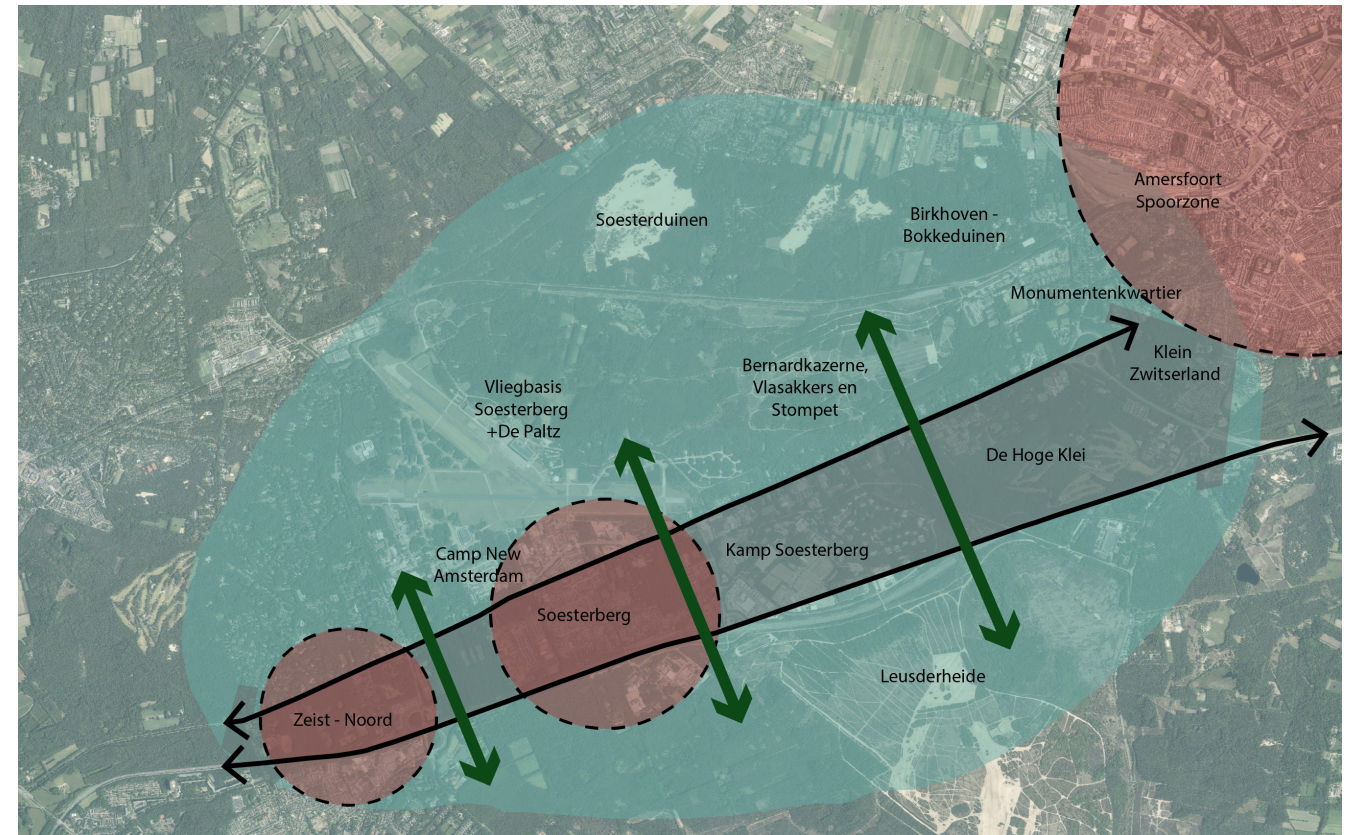
1.3| Gebiedsafbakening

In het kader van het gebiedsonderzoek is de gebiedsafbakening voor de Spoorzone Amersfoort en de Heuvelrugzone bepaald. Het betekent niet automatisch dat hier ontwikkelingen mogelijk of wenselijk zijn. Dat is juist onderwerp van onderzoek. Beide gebieden hangen met elkaar samen en hebben naast overkoepelende ook hun eigen dynamiek en opgaven. En andersom geldt (uiteraard): ook in de rest van de regio zijn er de komende jaren de nodige ontwikkelingen. Het zijn niet alleen Spoorzone en Heuvelrugzone die de opgave voor wonen en werken moeten accommoderen. Deze twee gebieden vormen wel de scope van het onderhavige gebiedsonderzoek; er is dan ook geen analyse gemaakt van bestaande of mogelijke plannen elders.

In de Spoorzone gaat het over de verstedelijking in samenhang met duurzame bereikbaarheid en gezonde leefomgeving, conform de uitgangspunten van de Metropoolpoorten. In de Heuvelrugzone gaat het over de effecten van de groei van de activiteiten van Defensie, om de mogelijke verstedelijkingsrichtingen in Amersfoort, om Regiopoort Zeist-Noord en kern Soesterberg en om (mitigerende) condities voor deze ontwikkeling, zodat de landschappelijke kwaliteiten en natuurlijke systemen worden beschermd en versterkt. Daarnaast gaat het in de Heuvelrugzone over de toekomstige ruimtelijk-programmatische inrichting van de verbindende corridor Utrecht-Amersfoort (N237 + A28 corridor). Dit gebiedsonderzoek kijkt naar de impact op de regio Amersfoort in samenhang met de MRU.

Spoorzone Amersfoort

De focus voor de Spoorzone Amersfoort ligt op de ruimere omgeving van de spoorverbinding Amersfoort Centraal – Amersfoort Schothorst. Dit betreft de gebiedsontwikkelingen die tot verder dan 2030 in ontwikkeling zijn: Langs Eem en Spoor, met als deelgebieden Kop van Isselt, Eemplein, Trapezium, De Nieuwe Stad en Wagenwerkplaats, en het Hoefkwartier. Dit gebied wordt voor het gebiedsonderzoek uitgebreid met de bedrijventerreinen Isselt, Hoef-Oost, de verbinding station – binnenstad (stationsgebied) en de buurt Nederberg. Ook het spooremplacement is onderdeel van de scope van het onderzoek. In de planvorming tot 2030 wordt er in de Spoorzone gebouwd in hoge dichtheden die niet eerder op deze schaal zijn gerealiseerd binnen de



Gebieds scope Heuvelrugzone

gemeente Amersfoort. Deze forse verdichtingsopgave speelt een cruciale rol in het realiseren van de woningbouwambities, waarbij zorgvuldig wordt omgegaan met de schaarse ruimte en de leefkwaliteit in de stad behouden blijft. Als het gaat om condities en effecten wordt de ruimere omgeving van deze deelgebieden beschouwd (onderzoeksgebied).

Heuvelrugzone

In dit gebied wordt gestudeerd op de ruimtelijk-programmatische ontwikkelrichting van deze corridor rond regiopoort Zeist-noord en Soesterberg, waarbij de mobiliteitsoplossing (openbaar vervoer) en ruimtelijke inrichting in samenhang wordt bekeken en met voldoende ruimte voor de natuur en de natuurverbindingen noordelijke-zuidelijke Heuvelrug. De focus van de Heuvelrugzone ligt op de corridor A28 – Wegh

der Weeghen/N237 en strekt zich van de westflank van de stad Amersfoort naar dorp Soesterberg tot Zeist-Noord. Dit wordt bekeken vanuit de context van de gehele oostflank van de Heuvelrug tussen Zeist, Soest, Leusden en Amersfoort. In dit gebied worden de effecten bepaald van de stedelijke groei van de metropoolpoort Amersfoort tussen 2030-2040 (met doorkijk) en mogelijke (mitigerende) condities voor deze groei zodat de landschappelijke kwaliteiten en natuurlijke systemen worden beschermd en versterkt. Oftewel duurzame ontwikkeling van de Heuvelrugzone als verbindend groengebied tussen Utrecht en Amersfoort.

Met deze gebiedsafbakening levert het gebiedsonderzoek inzichten die een onderdeel zijn van gemeentelijke en

regionale afwegingen. Naast de ontwikkelpotentie in deze deelgebieden binnen de scope van het gebiedsonderzoek zijn in andere delen van de stad Amersfoort en in de regio toekomstige ontwikkelmogelijkheden die een bijdrage kunnen leveren aan het behalen van de ambities uit het Ontwikkelperspectief. Wanneer niet alle doelen ingevuld kunnen worden rondom OV-knopen (leidend principe) dan kunnen andere deelgebieden in beeld komen voor het realiseren van woningen en arbeidsplaatsen. Dit is een bestuurlijk-politieke afweging.

1.4| Leeswijzer

Voorliggende rapportage betreft de eindrapportage met inzichten en beslisinformatie uit het gebiedsonderzoek.

Deze rapportage omschrijft:

- Hoofdstuk 1 | Inleiding
- Hoofdstuk 2 | Opgaven en doelen
- Hoofdstuk 3 | Werkwijze en samenwerking
- Hoofdstuk 4 | Inzichten uit ontwikkelmodellen
- Hoofdstuk 5 | Raamwerk en condities voor regionale ontwikkeling
- Hoofdstuk 6 | Ontwikkelpad
- Hoofdstuk 7 | Agenda voor vervolg

In de inhoudelijke onderdelen van dit eindrapport wordt beschreven wat de lessen zijn uit de beoordeling van de ontwikkelmodellen (hoofdstuk 4). Hoe zich dit vertaalt in een raamwerk en condities voor de toekomstige ontwikkeling van stad en regio (hoofdstuk 5). Vervolgens komt dit samen in een ontwikkelpad met de keuzes die daarin te maken zijn de komende periode (hoofdstuk 6). Tenslotte is op basis van deze inzichten een ontwikkel- en onderzoeksagenda uitgewerkt die voor de Spoorzone en Heuvelrugzone ingebracht wordt in de (adaptieve) uitvoerings-/investeringsagenda van het NOVEX gebied MRU en input is voor visie- en beleidsvorming, programmering en nieuwe gebiedsontwikkelingen (hoofdstuk 7).

En de bijlagen:

- Bijlage A | Uitwerking Deelgebieden
 - Bijlage B | Beschrijving ontwikkelmodellen fase 1 (losstaande rapportage)
 - Bijlage C | Beoordeling en effectrapportage (losstaande rapportage)
- Bijlage A bevat de uitwerkingen op gebiedsniveau inclusief condities voor ontwikkelingen. Deze uitwerkingen zijn gebruikt als onderlegger voor het rapport. Bijlage B en C zijn separate documenten en geven de resultaten uit fase 1 (Bijlage B) en de beoordeling en effecten van de ontwikkelmodellen ten aanzien van de doelstellingen van het gebiedsonderzoek weer (Bijlage C).

Het rapport is opgesteld in opdracht van U Ned, door het consortium van Rebel, De Zwarte Hond, Goudappel en TAUW in nauwe samenwerking met het kernteam bestaande uit vertegenwoordigers van gemeente Amersfoort, gemeente Soest, gemeente Zeist, regio Amersfoort, provincie Utrecht, Rijkswaterstaat Midden-Nederland, ministerie I&W en ministerie VRO en inbreng van ministerie Defensie, ministerie EZ, NS, ProRail, regio U10, Waterschap Vallei- en Veluwe en gemeenten Leusden, Nijkerk, Baarn, Bunschoten.

Inzichten en beslisinformatie in de vorm van ontwikkelpaden en een ruimtelijk raamwerk





Opgaven, ambities en doelen

Opgaven, ambities en doelen

De opgaven en ambities zoals omschreven in het NOVEX Ontwikkelperspectief 2040 en de onderliggende visies ‘Regio Amersfoort Centraal!’ en ‘Utrecht Nabij’ zijn vertrekpunt voor het gebiedsonderzoek. De plannen tot 2030 worden als een gegeven beschouwd. Het gaat om de verdere groei ná 2030. De opgaven en ambities zijn uitgewerkt in een doelenboom.

2.1| Een uniek gebied in ontwikkeling

In het hart van Nederland ligt het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort (MRU). Het is een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie. Een plek waar mensen graag wonen, werken, studeren en recreëren. De regio Amersfoort is onderdeel van de MRU. De regio combineert een centrale ligging in Nederland met uitstekende bereikbaarheid per weg en spoor. Het gebied heeft een aantrekkelijk landschap met natuurgebieden zoals de Utrechtse Heuvelrug en de Eemvallei. De regio kent een sterke economie, met focus op zorg, onderwijs, zakelijke dienstverlening en een groeiende creatieve en technologische sector. Er is veel aandacht voor duurzame ontwikkeling, energietransitie en behoud van de omgevingskwaliteit. Het gebied heeft een belangrijke recreatieve waarde, is belangrijk vanwege de drinkwatervoorraad en kent een rijke militaire historie. Een rijke ‘achtertuin’ voor veel bewoners en bedrijven in de regio.

De stad Amersfoort als Metropoolpoort in de regio is een

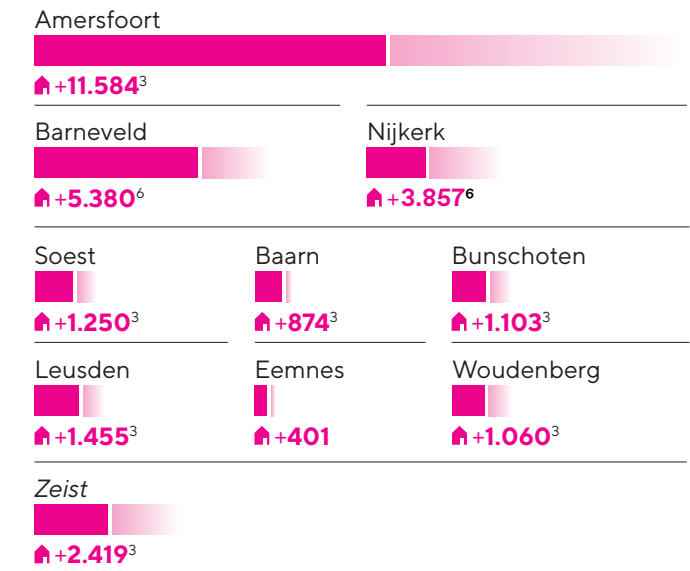
compacte, groene en historische stad met een rijke cultuurhistorie en een sterke identiteit van wijken en buurten. De stad is centraal gelegen, goed bereikbaar en zet in op een gezonde leefomgeving met veel groen, biodiversiteit en aandacht voor klimaatadaptatie. De economie is veelzijdig en innovatief, met ruimte voor ondernemerschap en een focus op een toekomstbestendige, circulaire ontwikkeling. Tegelijk wil de stad inclusief en leefbaar blijven, met voldoende betaalbare woningen en kansen voor alle inwoners.

De druk op de ruimte neemt toe

Het NOVEX gebied Utrecht-Amersfoort is een gewilde plek, maar dit leidt er toe dat de leefomgeving onder druk staat. Het gebied is de afgelopen decennia demografisch en economisch snel gegroeid. Dit zorgt voor een overbelast mobiliteitssysteem, afname van het gezonde leefklimaat en toenemende verschillen in welvaartsniveau. Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek kan de bevolking in Nederland richting 2050 verder groeien tot 20,6 miljoen inwoners. Dat zorgt voor vraag naar meer ruimte voor wonen, werken, voorzieningen, infrastructuur voor mobiliteit en energie, water, natuur, recreatie en groen. Deze toenemende ruimtedruk geldt ook – of zelfs des te meer – voor de MRU. De toenemende druk op de schaarse ruimte en de opgaven in de regio vragen om structurerende keuzes, slimme combinaties en innovaties om verdere groei mogelijk te maken met behoud van waarden en kwaliteiten.

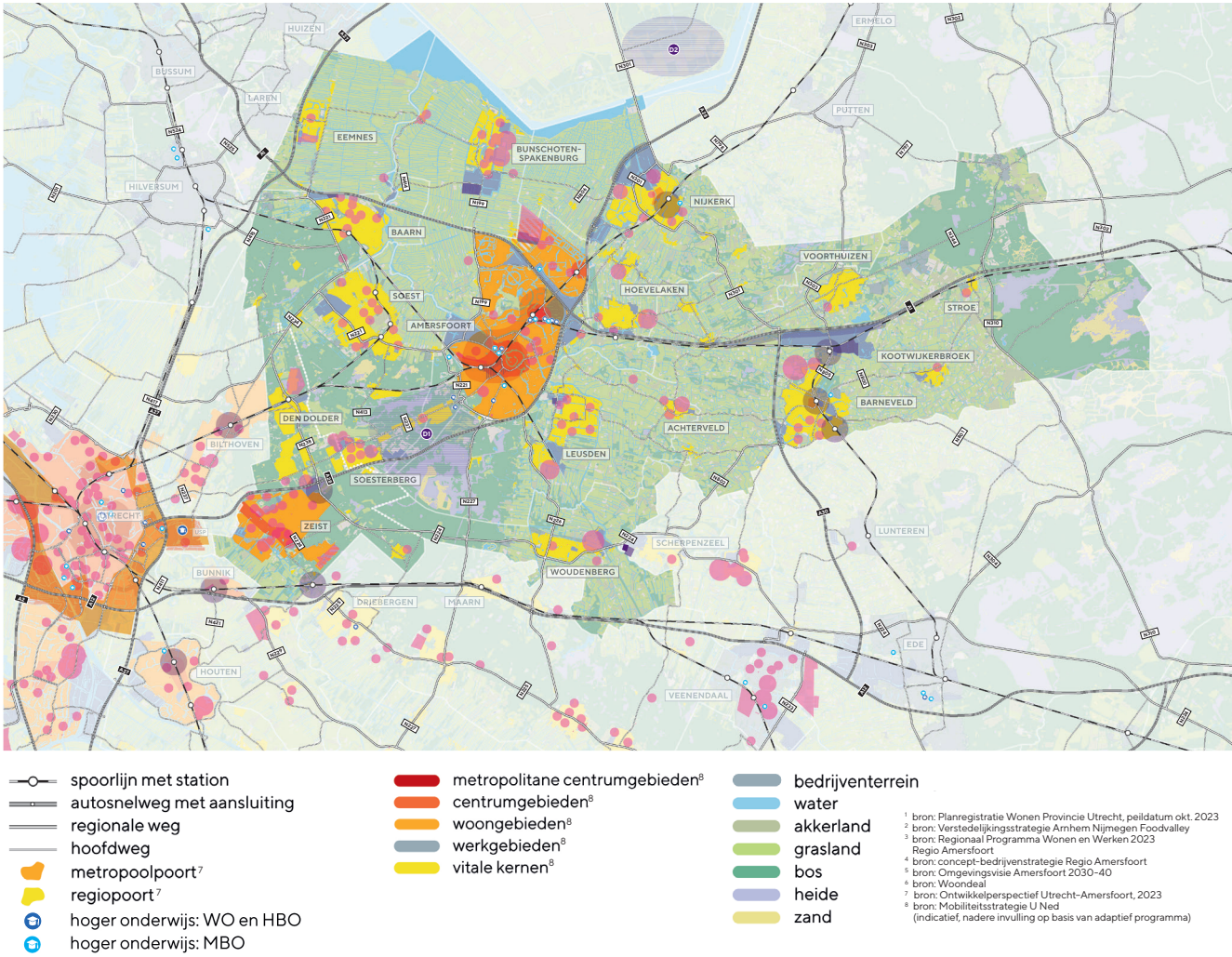
Groeien in nabijheid

In de regio Amersfoort zijn nu ongeveer 175.000 woningen. De regio behoort tot de meest gewilde plekken om te wonen van ons land, wat leidt tot een gespannen woningmarkt en maakt de noodzaak van bouwen hoog. De regio is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Om de gewenste groei in goede banen te leiden, is het belangrijk om tot een evenwichtige ontwikkeling van de regio te komen. De ambitie is tot 2040 minimaal 40.000 woningen extra te realiseren. Om de economie mee te laten groeien is ruimte nodig voor circa 32.000 arbeidsplaatsen. Het Ontwikkelbeeld Amersfoort en het Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort schetsen de ruimtelijke visie voor de regio waarin het realiseren van voldoende woningen en arbeidsplaatsen centraal staat. De kern van het ontwikkelbeeld is om deze groei slim te accommoderen binnen de bestaande ruimtelijke structuren, met oog voor kwaliteit, bereikbaarheid en balans tussen verstedelijking en landschap. Deze zullen grotendeels moeten worden gerealiseerd binnen het bestaande stedelijk gebied of in directe aansluiting daarop. De voorkeur ligt bij binnenstedelijke of binnendorpse verdichting, met name nabij goed bereikbare multimodale knooppunten zoals de Metropoolpoorten Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst en de Regiopoorten Nijkerk en Barneveld.

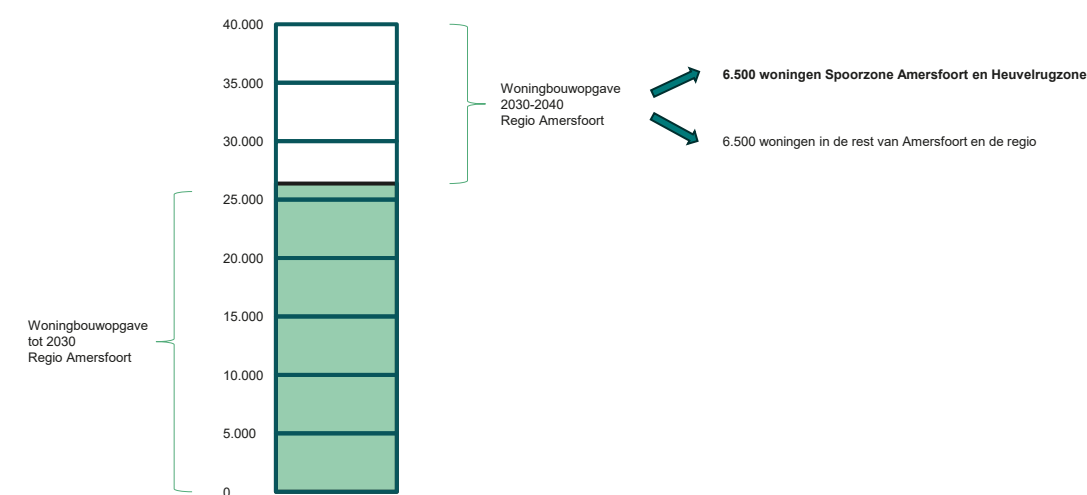


- arbeidsplaatsen (in de regio Amersfoort)⁴
- (zacht) planaanbod
 - voorkeurslocatie kantoren (gemeente Amersfoort)⁵
 - zoekgebied (Foodvalley)
 - D1 zoekgebied Defensie Heuvelrug van 5.450 – 7.150 arbeidsplaatsen nu naar 8.800 – 9.800 arbeidsplaatsen in de toekomst
 - D2 zoekgebied Defensie Zeewolde 7.000 arbeidsplaatsen + 1.300 opleidingsplaatsen in 2040

Afbeeldingen: MUST stedenbouw



Woningbouwopgave



Afbeelding: Regionale woningbouwopgave U ned

2.2| Ontwikkeling tot 2030

Rijk en regio hebben in de Woondeal 2022-2030 voor de Regio Amersfoort afspraken gemaakt over 27.000 nieuwe woningen die in 2030 gerealiseerd moeten zijn. In de Woondeal wordt uitgegaan van woningbouw op strategische locaties, met goede ov-bereikbaarheid en nabij werkgelegenheid. In de Regio Amersfoort is de grootschalige woningbouwlocatie Amersfoort Spoor-/A1-zone met locaties als Langs Een en spoor, Hoefkwartier en Vathorst Bovenduist de grootste gebiedsontwikkeling. Tegelijkertijd worden ook in andere delen van Amersfoort en alle andere gemeenten in de regio woningen bijgebouwd.

Hoewel de woondeal geen harde afspraken bevat over het aantal arbeidsplaatsen, zijn de evenwichtige ontwikkeling van wonen en werken (ook in gemengde milieus) en het creëren van ruimte voor werken belangrijke uitgangspunten in de ontwikkeling van de MRU. Daarbij wordt de nadruk gelegd op het versterken van de gezondheidscluster, de verdichting en verduurzaming van

volle regionale bedrijventerreinen en stadsverzorgende bedrijven (bedrijventerreinen en mogelijk ook aanvullende behoefte aan kantoren rondom ov-knooppunten).

2.3| Verdere groei na 2030

Na 2030 ligt er een aanvullende woningbouwbehoefte van 13.000 woningen om de groeiambitie van 40.000 woningen in te vullen. Voor een deel van deze opgave moeten nog locaties worden gevonden. De aanname in dit gebiedsonderzoek is dat ongeveer de helft van de woningen, 6.500 woningen, in de onderzochte gebieden (Spoorzone en Heuvelrugzone) moeten komen en de andere helft in overige gebieden binnen de regio. Deze aanname heeft als doel om de te maken keuzes inzichtelijk te maken en is geen doel op zich. Dit uitgangspunt is gelijk aan de gemaakte aannames in de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort.

Daarnaast is de ambitie om tussen nu en 2040 in totaal 32.000 arbeidsplaatsen te creëren. Voor een deel hiervan wordt ruimte geboden in

lopende gebiedsprogramma's (tot 2030), bijvoorbeeld door ontwikkeling van werklocaties. In het gebiedsonderzoek wordt uitgegaan van een toename van circa 10.000 arbeidsplaatsen tussen 2030 en 2040 binnen de gebiedsscope. Dit is inclusief de groei van Defensie op de Heuvelrug: zo'n 3.000-5.000 arbeidsplaatsen. Dit is een globaal uitgangspunt voor een voorstelbare groei van aantal arbeidsplaatsen. Op economische ontwikkeling en groei is minder goed te sturen. De overheid kan zorgen voor fysieke ruimte (bedrijventerreinen en kantoorlocaties) én voor milieuruimte, maar het is uiteindelijk aan private partijen of ze hier gebruik van willen en kunnen maken.

De focus van het gebiedsonderzoek ligt op twee gebieden: de Spoorzone (rondom Amersfoort Centraal en rondom Schothorst) en de Heuvelrugzone (grotendeels de corridor rondom de Weg der Weeghen). Daarbij realiseren we ons dat er ook autonome ontwikkelingen zijn buiten deze gebieden. Daardoor

kan het onder de streep zo zijn dat de feitelijke opgave kleiner is dan 6.500 woningen. Om de resultaten van het gebiedsonderzoek in de juiste context te zien is in paragraaf 6.6 de relatie beschreven met de autonome ontwikkelingen.

Het ruimtelijk afwegen van wonen en werken is een complexe schuifpuzzel en afweging. Meer woningen betekent ook meer vraag naar banen, voorzieningen en infrastructuur. Daarom is een evenwichtige fasering en locatiekeuze cruciaal. De regio wil groei benutten om vitale, gemengde en bereikbare woon-werkmilieus te creëren, die zowel bijdragen aan de woningbehoefte als aan de economische toekomstbestendigheid. De inzet is om deze keuzes in gezamenlijkheid met gemeenten en provincie te maken.

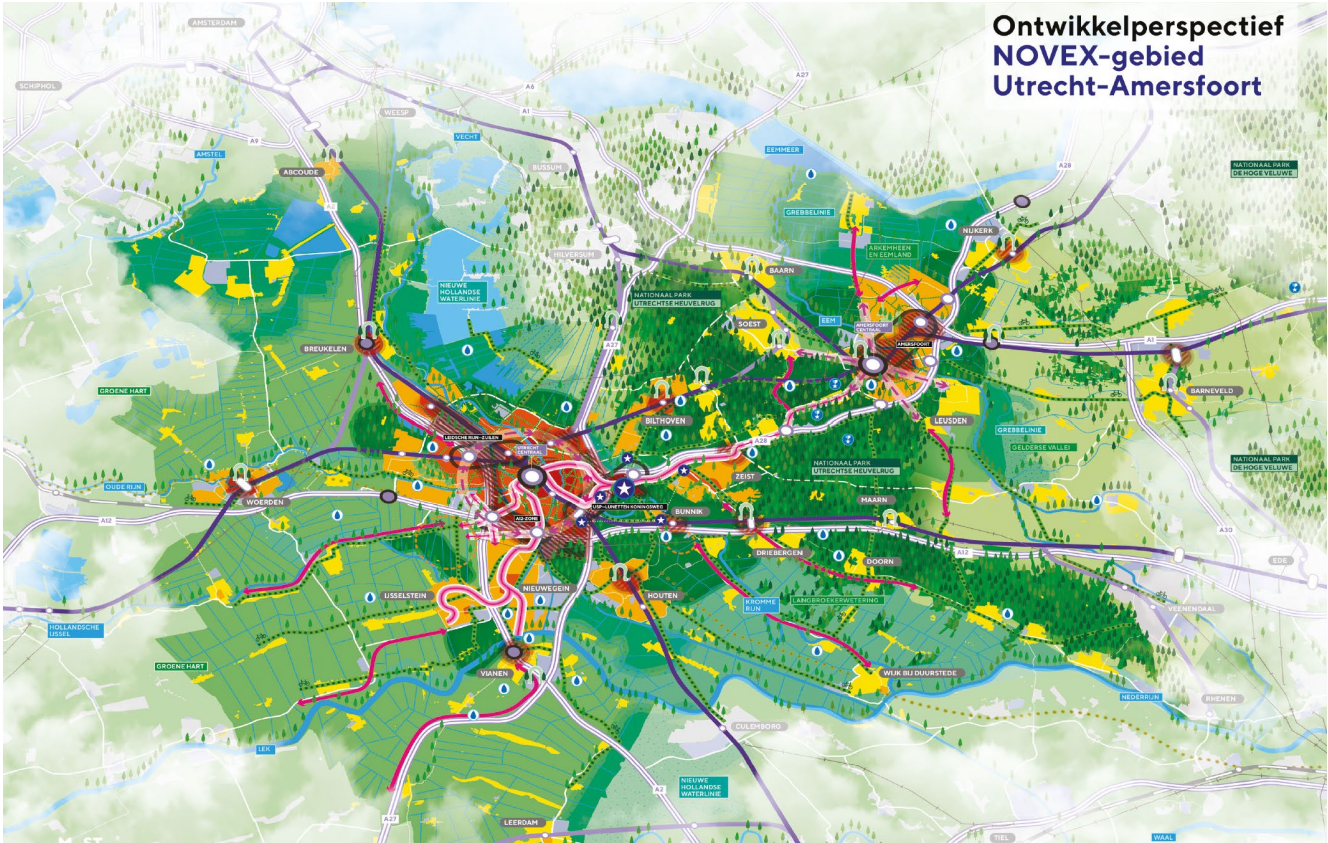
2.4| Positie van de regio in Nederland

In 2050 vormen alle steden, regio's en dorpen gezamenlijk een stedelijk netwerk Nederland, dat op zijn beurt weer onderdeel is van het grotere Noordwest-Europese

stedelijk systeem (Voorontwerp Nota Ruimte 2024). Deze trend wordt benut om de economische kracht van onze grootstedelijke regio's te versterken en om ook economische groei te laten plaatsvinden in regio's waar dat autonoom nu nog niet gebeurt. Binnen het stedelijk netwerk Nederland blijft er sprake van een grote variatie in typen steden en stedelijke regio's. Regio Amersfoort - als onderdeel van de MRU en daarmee van de Randstad - behoort tot het economisch hoog dynamische gebied van Nederland. Omdat deze metropoolregio's cruciaal zijn voor het economisch functioneren in Nederland, is de opgave hier de groei zoveel mogelijk te accommoderen. Echter wel selectief (niet alles kan overal), in balans met de kwaliteit van de leefomgeving en gecombineerd met een groei in voorzieningen, infrastructuur, groenstructuur en betaalbaarheid van woningen.

Verstedelijking vindt grotendeels plaats binnen het bestaand bebouwd gebied. Daarbij wordt uitgegaan van slimme verdichting en transformatie, waardoor ook op de lange termijn nog ruimte

is om substantieel woningen en arbeidsplaatsen toe te voegen. Er wordt ingezet op verdichting in naoorlogse wijken, rond mobiliteitsknopen en waar mogelijk door transformeren van eenzijdig of extensief gebruikte stadsgebieden. Het effectiever en efficiënter gebruiken van bedrijventerreinen met mogelijkheden van functieverandering, -menging en vernieuwing om zo de terreinen toekomstbestendig te maken. Door de groei zijn investeringen in het mobiliteitsnetwerk soms noodzakelijk. De groei van het aantal inwoners vergroot de druk op parken, recreatie- en natuurgebieden buiten de stad, maatschappelijke en culturele voorzieningen en de energienetwerken. Op groene kwaliteit is een inhaalslag nodig, zoals door het beschermen en doorontwikkelen van grotere groenstructuren.



Afbeelding: Ontwikkelperspectief Novex-gebied Utrecht Amersfoort

2.5| Positie in het Ontwikkelperspectief 2040

Het Ontwikkelperspectief 2040 voor het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort schetst hoe Rijk en regio ruimte willen maken voor 165.000 woningen en 110.000 extra banen tot 2040. De verstedelijkingsstrategie richt zich op verdichting rond OV-knooppunten in drie typen milieus: metropoolpoorten (o.a. A12-zone, Amersfoort Centraal), regiopoorten (zoals Nijkerk, Barneveld) en vitale kernen. Voor Amersfoort ligt de nadruk op de ontwikkeling van de Spoor-/A1-zone en het versterken van stedelijke centra met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. Nabijheid is het uitgangspunt: mensen moeten voorzieningen lopend, fietsend of met het OV kunnen bereiken. Daarbij groeit het groen mee en zijn water en bodem sturend bij locatiekeuzes. De regio Amersfoort levert een essentiële

bijdrage aan het woningtekort, met oog voor leefkwaliteit en klimaatbestendigheid. De uitvoering gebeurt adaptief, met oog voor samenhang tussen verstedelijking, landschap, energie en mobiliteit.

2.6| Opgaven voor de regio

De uitdaging is gezond te verstedelijken

Hoe ontwikkelen we regio Amersfoort als hoogwaardig woon-, leef- en werkmilieu met ruimte voor bedrijvigheid en voorzieningen én behouden van de kwaliteit van stad en landschap? En hoe moet Amersfoort groeien en tegelijkertijd een gezonde, inclusieve stad met menselijke maat blijven? De groei van woningen en arbeidsplaatsen gaat hand in hand met ontwikkeling van onder andere natuur, water, energie, mobiliteitsoplossingen en biodiversiteit. Het versterken

van het groen-blauw raamwerk draagt bij een goed leef- en vestigingsklimaat. Daarnaast levert het groen-blauwe netwerk ook een bijdrage aan een klimaatadaptieve leefomgeving door ruimte te bieden voor waterberging bij piekbuien, en zorgen groen en water voor het tegengaan van hittestress in het stedelijk gebied. Het is een uitdaging om het juiste evenwicht te vinden tussen het bouwen van woningen, werklocaties en voorzieningen met bijbehorende infrastructuur en het bewaren en versterken van groen en (cultuur)landschap.

En de regio bereikbaar te houden

Hoe houden we de groeiende regio duurzaam bereikbaar? De bereikbaarheid in de regio staat onder flinke druk. De groei in woningen en arbeidsplaatsen zorgt voor een toenemende vraag naar mobiliteit en een

goede bereikbaarheid. Het bereikbaar houden van de regio is van nationaal belang. De regio is immers een nationale draaischijf voor vervoers- en transportnetwerken. De Mobiliteitsagenda voor de regio Amersfoort presenteert een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor de periode tot 2040 met een doorkijk naar 2050, die moet zorgen voor een robuust, duurzaam en samenhangend mobiliteit systeem, waarmee de groei van het verkeer beheersbaar wordt opgevangen en de uitgestelde aanpak van de MIRT-projecten A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld zoveel als mogelijk verzachten of beperken. In de maatregelen wordt voornamelijk ingezet op versterking van het OV-systeem, waaronder de versterking van de stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst. Belangrijk uitgangspunt is dat ook toekomstige woningen en bedrijven goed bereikbaar zijn. De inzichten uit het gebiedsonderzoek zijn belangrijk voor de verdere prioritering en uitwerking van de mobiliteitsmaatregelen.

Met ruimte voor de ontwikkeling van Defensie

Welke kansen biedt de ontwikkeling en groei van Defensie op de Utrechtse Heuvelrug? Het ministerie van Defensie wil in de regio Amersfoort in het kader van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie logistieke en operationele eenheden en onderwijs- en trainingsfaciliteiten samenbrengen die nu op verschillende locaties in sterk verouderd vastgoed gehuisvest zijn. Daarbij is de verwachting dat er arbeidsplaatsen bij Defensie in de regio toegevoegd worden. Daarnaast wil Defensie onder andere een nieuwe kazerne realiseren bij Zeewolde (7.000 militairen), hoewel deze buiten de regio Amersfoort ligt, vraagt dit wel aandacht voor mogelijke effecten in de regio.

Deze plannen van Defensie aan de oostflank van de Utrechtse Heuvelrug kunnen significante ruimtelijke impact hebben op bijvoorbeeld de mogelijkheden voor recreatie en biedt ook kansen, bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van natuur-, water- en energiesystemen.

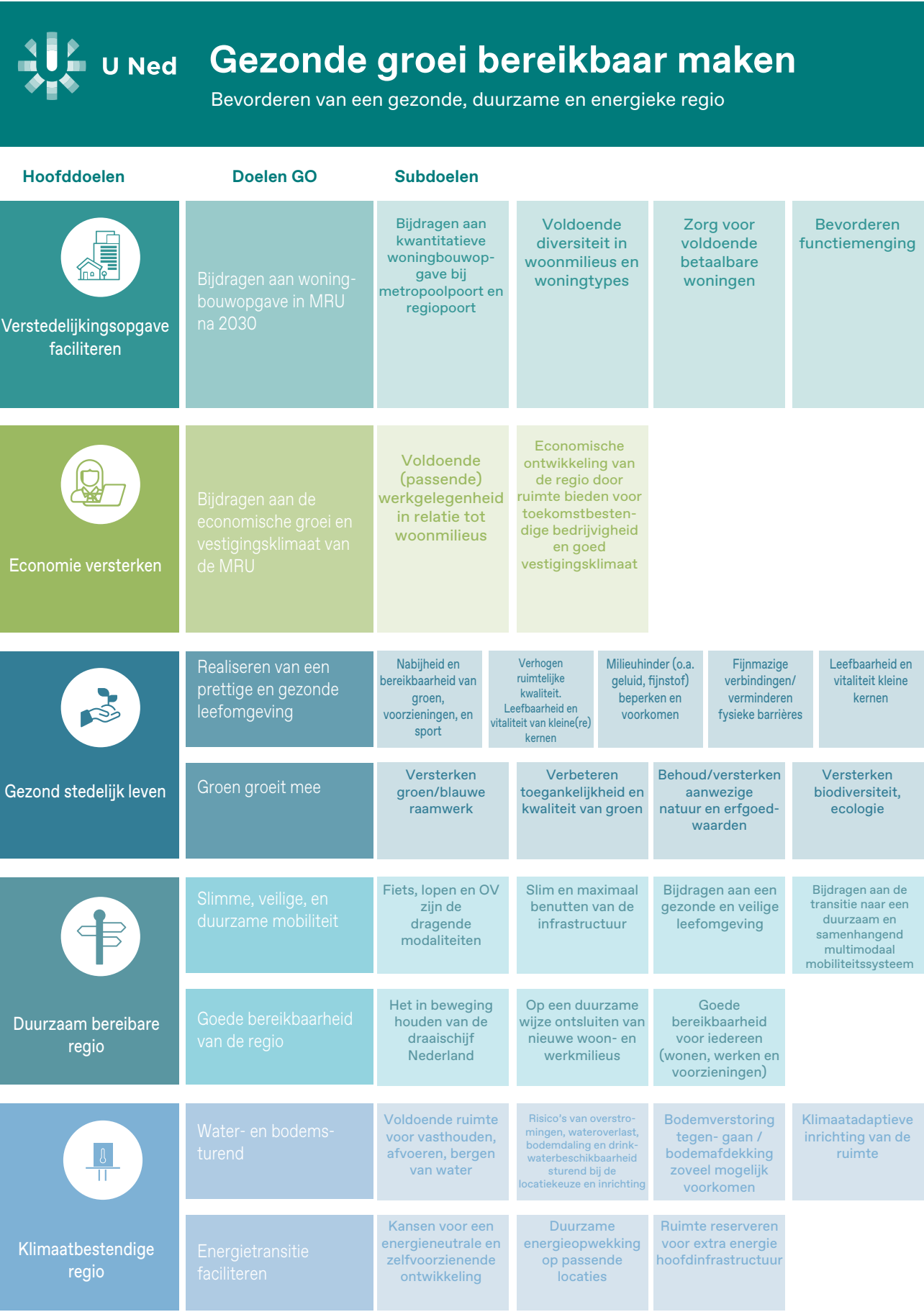
In het gebiedsproces van A(mersfoort) tot Z(eist) zal met behulp van ontwerpend onderzoek een verkenning worden gedaan naar de ruimtelijke inrichting van de Heuvelrug van Amersfoort tot Zeist, waarbij ruimtelijke opgaven in samenhang worden uitgewerkt tot een gebiedsperspectief.

Het gezamenlijk doel is te komen tot een toekomstbestendige en duurzame inrichting van de Utrechtse Heuvelrug tussen Amersfoort en Zeist, die ruimte biedt voor een goede fysieke leefomgeving voor de mens en de flora en fauna op basis van een goed functionerend en veerkrachtig bodem- en watersysteem. Een gebied waarbinnen ruimte wordt geboden aan de ontwikkeling en vernieuwing van woon- en werkgebieden (waaronder Defensie) en recreatie, en waarbij de huidige gebiedswaarden geborgd blijven of versterkt worden. De inzichten uit het gebiedsonderzoek worden aangereikt aan het ontwerpend onderzoek AtotZ.

2.7| Doelenboom

De doelen voor de MRU uit het Ontwikkelperspectief zijn uitgewerkt in een doelenboom. De hoofddoelen voor de MRU zijn het faciliteren van de verstedelijkingsopgave, het versterken van de economie, een klimaatbestendige regio, gezond leven en een duurzaam bereikbare regio. Deze hoofddoelen bieden houvast voor het uitwerken van concrete doelen voor de toekomstige ontwikkeling van Spoorzone Amersfoort en de Heuvelrugzone. Door de doelenboom te hanteren ontstaat er uniformiteit in de gebiedsonderzoeken in het NOVEX gebied Utrecht-Amersfoort.

Bijlage doelenboom





Werkwijze en samenwerking



Werkwijze en samenwerking

In het gebiedsonderzoek zijn drie uiteenlopende ontwikkelmodellen opgesteld, die opgebouwd zijn uit een combinatie van bouwstenen. Door gezamenlijk te beoordelen, effectanalyse, verschillende integrale werksessies en stakeholdergesprekken is gekomen tot een integrale ontwikkelrichting met leidende principes voor verstedelijking. Met dit fundament is de ontwikkelpotentie onderzocht en een ontwikkelpad uitgewerkt met randvoorwaarden voor ontwikkeling en nog mogelijke keuzes voor alternatieve ontwikkelpaden per gebied. Ter ondersteuning hiervoor zijn verdiepende gebiedsstudies gedaan.

3.1| Werkwijze

Het gebiedsonderzoek is uitgevoerd in twee fases:

Fase 1) Opstellen van uiteenlopende, voorstelbare ontwikkelrichtingen op basis van analyse van opgaven en gebieden.

Fase 2) Effectanalyse en beoordeling van de ontwikkelrichtingen leidend naar een ontwikkelpad met condities en keuzes (beslisisinformatie).

Werkwijze fase 1

In fase 1 zijn onderscheidende ontwikkelrichtingen uitgewerkt die op verschillende wijze oplossingen bieden voor de opgaven en ambities voor de regio. De ontwikkelrichtingen zijn uitgewerkt in drie ontwikkelmodellen. De ontwikkelmodellen verschillen op aard, omvang, ontwikkelpotentie woningen en arbeidsplaatsen en complexiteit. De ontwikkelmodellen zijn een middel om met elkaar in de regio in gesprek te gaan over wenselijke en

onwenselijke ontwikkelrichtingen, dilemma's en schuulpunten. Ze verkennen de hoeken van het speelveld.

Gestart is met het uitvoeren van een analyse van opgaven en ambities en met analyse van de gebieden. Dit geeft inzicht in de ruimtevraag en in de identiteit, kenmerken en het laadvermogen van de (deel)gebieden. Vervolgens zijn de ontwikkelmodellen opgebouwd uit bouwstenen. Bouwstenen zijn deeloplossingen op wonen, werken, landschap, voorzieningen, mobiliteit, energie, klimaat en water. De bouwstenen op 'mobiliteit' bestaan uit maatregelen uit het voorgenomen maatregelenpakket uit de Mobiliteitsagenda voor de Regio Amersfoort. De bouwstenen zijn een manier om concreet invulling te geven aan de doelen uit doelenboom.

De ontwikkelmodellen zijn opgebouwd vanuit de overkoepelende principes uit het Ontwikkelperspectief en uitgewerkt per deelgebied: Spoorzone Centraal, Spoorzone Schothorst en Heuvelrugzone. De uitwerkingen van de deelgebieden vormen samenhang de integrale ontwikkelmodellen voor Spoorzone en Heuvelrugzone. Er zijn 3 onderscheidende ontwikkelmodellen gemaakt.

Werkwijze 2

In fase 2 zijn de drie ontwikkelmodellen beoordeeld via verdiepend onderzoek. De beoordeling van de ontwikkelmodellen is uitgevoerd door:

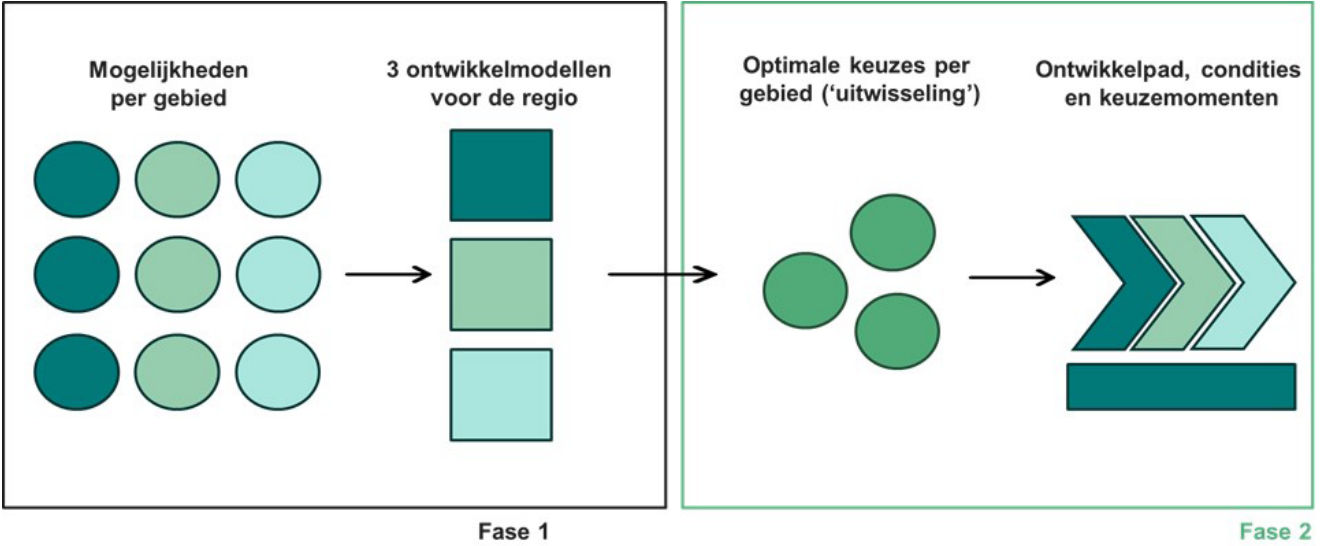
a) Integrale beoordeling van ontwikkelrichtingen: Op basis van expert judgement in gezamenlijke

ambtelijke werksessies. Hierbij staat centraal in hoeverre de betreffende ontwikkelrichting invulling geeft aan de opgaven/ambities voor de MRU en hoe de ontwikkelrichting antwoord geeft op de dilemma's die zijn opgetekend in fase 1.

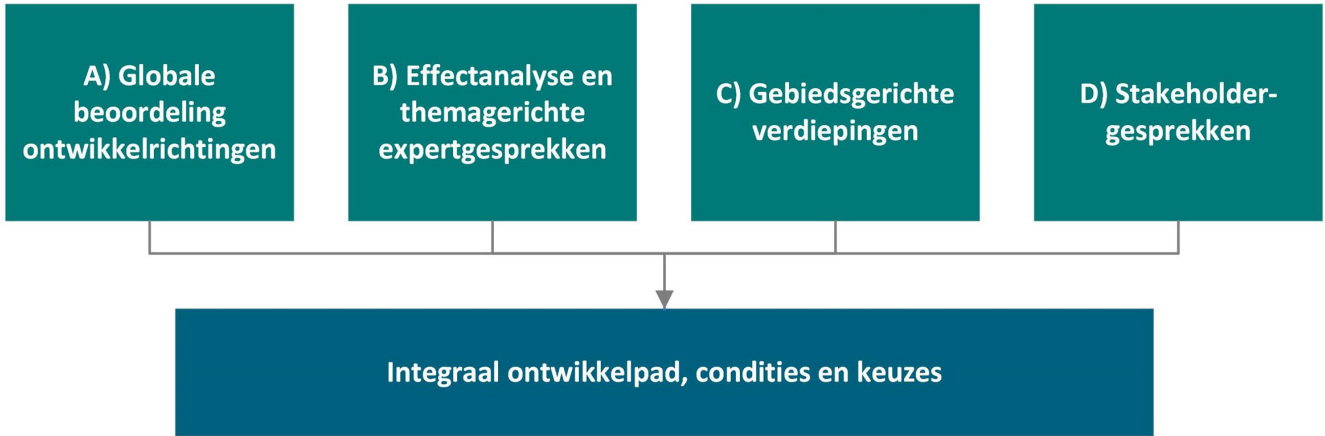
b) Effectanalyses en themagerichte expertgesprekken: Met behulp van een opgestelde beoordelingskader worden op verschillende thema's (mobiliteit, energie, landschap, gezond stedelijk leven, klimaat, etc) effecten van de verschillende ontwikkelmodellen in beeld gebracht.

c) Gebiedsgerichte verdiepingen: Onderdeel van het gebiedsonderzoek is het verdiepend onderzoeken van de ruimtelijk-programmatische invulling van deelgebieden. Deelgebieden zijn Nederberg (tussen station en centrum), Hoefkwartier/De Hoef, Isselt, stationsomgeving Centraal (incl. spooreplacement), Regiopoort Zeist-Noord en kern Soesterberg.

d) Stakeholdergesprekken: Als onderdeel van de kwalitatieve beoordeling is gesproken met stakeholders die een belangrijke rol hebben in de ontwikkeling van de MRU, maar niet direct betrokken zijn bij het Gebiedsonderzoek. Gesproken is met gemeente Utrecht over Utrecht Science Park, Economic Board Utrecht, ROM Utrecht, Stedin, Vitens, MBO Amersfoort, Hogeschool Utrecht en Utrechts Landschap.



Het gebiedsonderzoek is uitgevoerd in 2 fases



Beoordeling van de ontwikkelmodellen

3.2| Beoordelingskader

De effectanalyse is uitgevoerd met behulp van een beoordelingskader. Het beoordelingskader is een instrument om de verschillende ontwikkelmodellen voor de Spoorzone Amersfoort en de Heuvelrugzone op een gestructureerde en objectieve manier te kunnen vergelijken. Met als insteek om op basis van de beoordelingen een gesprek te kunnen voeren over de toekomst van de gebieden en de wenselijkheid van bepaalde ingrepen. De informatie die volgt uit het beoordelingskader is geen algeheel waardeoordeel, maar input voor het vervollgesprek.

Het beoordelingskader is opgebouwd vanuit de doelenboom. Binnen elk van de vijf hoofddoelen uit de doelenboom zijn specifieke indicatoren gedefinieerd om de prestaties van de ontwikkelmodellen te meten. In het beoordelingskader zijn drie categorieën gebruikt:

- Kwantitatief: Dit zijn meetbare gegevens, zoals het aantal woningen, het aantal arbeidsplaatsen, of de luchtkwaliteit. Deze gegevens worden uitgedrukt in cijfers en kunnen met elkaar worden vergeleken.
- Kwalitatieve weging: Dit zijn gegevens die niet direct in cijfers uit te drukken zijn binnen dit onderzoek, maar wel beoordeeld kunnen worden op een schaal (bijvoorbeeld van 1 tot 5) of in categorieën (laag/middel/ hoog). Denk bijvoorbeeld aan biodiversiteit en klimaatbestendigheid.
- Kwalitatieve duiding: Dit zijn gegevens die niet direct meetbaar of weegbaar zijn, maar wel van belang zijn voor de beoordeling van een ontwikkelmodel. Denk bijvoorbeeld de belangrijkste risico's en afhankelijkheden die verwacht worden en de impact van

de gekozen ontwikkelrichting op de bredere regio. Deze gegevens zijn beschrijvend toegelicht.

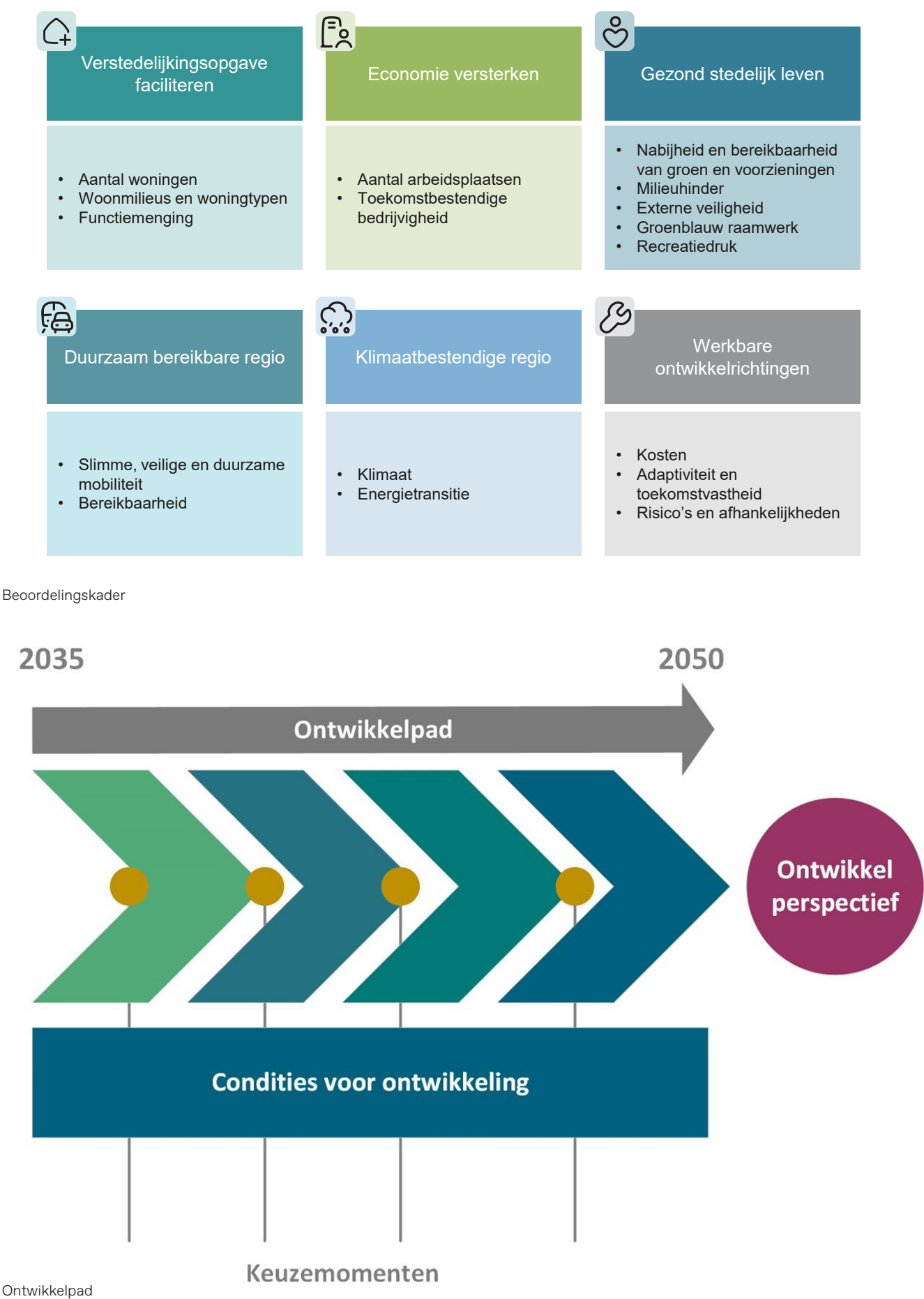
3.3| Ontwikkelpad

Op basis van de beoordeling van ontwikkelmodellen is een integrale ontwikkelrichting voor de Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone opgesteld. Een ontwikkelrichting die gebalanceerd invulling geeft aan de opgaven en ambities waar de regio voor staat. Onderdeel van deze ontwikkelrichting is een beschrijving per deelgebied van de ontwikkelpotentie voor wonen en werken (in bandbreedtes) en condities voor de netwerken/ systemen. Condities zijn randvoorwaardelijke maatregelen op groen, energie, water en mobiliteit (zoals vergroting van stations en nieuwe drinkwater- en energievoorziening). De integrale ontwikkelrichting is nadrukkelijk geen nieuw ontwikkelperspectief. Het geeft inzicht in de keuzes die mogelijk en nodig zijn om de ambities waar te maken.

3.4| Samenwerking

Het onderzoek heeft bijgedragen aan het organisatie-overstijgend denken en werken, waarbij de toekomst van het gebied centraal staat. Het gebiedsonderzoek is uitgevoerd in U Ned-verband. Het onderzoek is een samenwerking tussen ministerie I&W, ministerie VRO, provincie Utrecht, regio Amersfoort, gemeente Amersfoort, gemeente Zeist, gemeente Soest. In aanvulling hierop hebben diverse organisaties hun inbreng gegeven via werksessies en verdiepende gesprekken, zoals het Ministerie van Defensie, ProRail, NS, Regio U10, Waterschap Vallei & Veluwe, gemeente Bunschoten, gemeente Baarn, gemeente Nijkerk, gemeente Leusden. De uitvoering en rapportage van het gebiedsonderzoek lag bij het onderzoeksconsortium bestaande uit De Zwarte Hond, Rebel, TAUW en Goudappel.

Met behulp van de werksessies zijn kennis, meningen en ideeën opgehaald en gestructureerd uitgewerkt. Een kernteam onder aansturing van een procesleider heeft 2-wekelijks overleg gevoerd om het gebiedsonderzoek te begeleiden. Tijdens het onderzoek is veelvuldig geïnformeerd over en afgestemd met de overlegsgremia binnen Uned (Strategieteam, Directeurenoverleg en Programmaraad), overlegsgremia van de regio Amersfoort (ambtelijk en bestuurlijk) en informeel bestuurlijk overleg. Tevens zijn gesprekken gevoerd met de Colleges B&W van de gemeente Amersfoort, gemeente Zeist en gemeente Soest en zijn informerende presentatie gegeven aan gemeenteraden en Provinciale Staten.





Inzichten uit
ontwikkelmodellen

Inzichten uit ontwikkelmodellen

Als eerste stap in het gebiedsonderzoek zijn drie mogelijke ontwikkelrichtingen geschetst. Deze resulteren in drie ontwikkelmodellen: Amersfoort Metropool, Amersfoort Netwerkstad en Amersfoort Verscheiden. Voor de beoordeling van de modellen is gebruik gemaakt van de doelenboom van U-Ned.

Deze is vertaald naar indicatoren die grotendeels kwalitatief beoordeeld zijn. Een kwalitatieve beoordeling past bij deze fase, omdat de ontwikkelrichtingen nog niet gedetailleerd zijn gemaakt in de zin dat specifieke locaties zijn aangewezen voor ontwikkelingen, en er is ook geen tijdspad vastgelegd voor de ontwikkelingen. Het gaat om het mogelijk maken van richtinggevende uitspraken en om helderheid over keuzes en dilemma's, niet om een rangschikking van modellen.

4.1| De hoeken van het speelveld: drie ontwikkelmodellen

Er zijn drie modellen opgesteld:

1. Amersfoort Metropool streeft naar een onderscheidende stedelijke kern voor de regio. Amersfoort Metropool zet in op hoge dichtheid en stedelijkheid in de spoorzone rond Amersfoort Centraal. Vitale kernen en grootschalige natuur- en recreatielandschappen zijn de uitgangspunten in de rest van de regio.

2. Amersfoort Netwerkstad zet in op de uitwisseling van regionale kwaliteiten en identiteiten. Amersfoort Netwerkstad gaat de polycentrische verstedelijking strategisch inzetten voor meer regionale uitwisseling, gemengde

plekken, betere verbondenheid en een toegankelijk landschap.

3. Amersfoort Verscheiden zet in op het behouden van een onderscheidende identiteit met de Randstad. De regio kiest ervoor om trouw te blijven aan wat haar sterk en onderscheidend maakt, namelijk een goede multimodale bereikbaarheid en gezinsvriendelijke woonmilieus voor de middenklasse. Geen ingrijpende veranderingen, maar flexibele autonome ontwikkelingen die aansluiten op de huidige vraag vanuit de woningmarkt. Er komt meer druk op de rest van de regio te liggen.

De focus van deze modellen ligt vooral op mogelijke ruimtelijke en strategische keuzes voor de verstedelijking van de regio Amersfoort tussen 2030 en 2040, met een doorkijk naar 2050. Hierbij wordt gekeken naar de Spoorzone van Amersfoort Centraal, Amersfoort Schothorst (De Hoef/Hoefkwartier), en de Heuvelrugzone. De keuzes en oplossingen die in deze gebieden worden gemaakt, hebben direct invloed op de rest van de regio. Daarom worden er altijd verbanden gelegd tussen deze gebieden en de rest van de regio. Wanneer Amersfoort bijvoorbeeld kiest voor verdere intensivering van de verstedelijking rondom de Spoorzone van Amersfoort Centraal, kan de rest van de regio worden ontlast en zich richten op andere kwaliteiten en opgaven.

Ieder ontwikkelmodel heeft een eigen invalshoek en is opgebouwd uit bouwstenen om de verschillende kanten van het speelveld te verkennen. De bouwstenen bieden mogelijke oplossingen voor ruimtelijke dilemma's en kansen. Ze zijn

allemaal toegewezen aan de modellen om ze onderscheidend te maken. Dit betekent echter niet dat een bouwsteen niet in een ander model zou kunnen passen. Ook hoeft er niet altijd gekozen te worden tussen bouwstenen; het kan een combinatie zijn van bouwstenen uit verschillende modellen. Het is niet altijd een kwestie van “of-of”, maar van “en-en” kan ook sprake zijn. De ontwikkelmodellen zijn ingezet om met elkaar in de regio in gesprek te gaan over wenselijke en onwenselijke ontwikkelrichtingen, dilemma's en ingrepen. Aan de hand van de inzichten uit de effecten kan toegewerkt worden naar een ruimtelijk raamwerk en ontwikkelpad, en kan inzicht worden gegeven in de te maken keuzes.

Voor meer informatie over de ontwikkelmodellen zie Bijlage B.

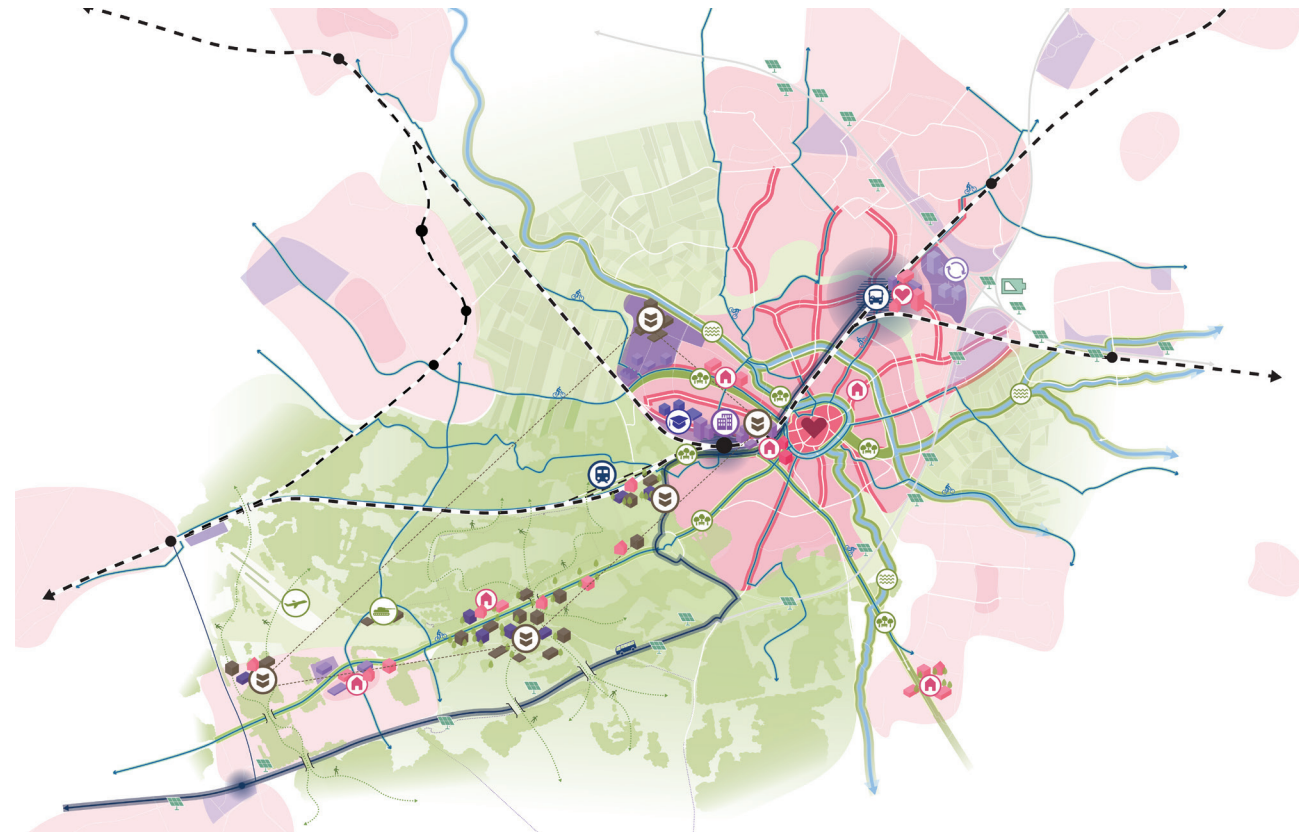
4.2| Effecten van de drie modellen



Inzichten Amersfoort Metropool

Uit de effectbeoordeling blijkt dat Amersfoort Metropool op veel criteria positief scoort. Het ondersteunt de intensieve groei en de economische versterking. Er is sprake van een hoogstedelijke centrumontwikkeling rondom Amersfoort Centraal, wat maximaal inzet op het centraliseren van de verstedelijkingsopgave. Ook draagt het meer dan de andere modellen bij aan de duurzame bereikbaarheid, doordat verstedelijking de verandering in mobiliteitsgedrag stimuleert richting actieve en collectieve vervoerwijzen (zie effectrapport par. 6.1). Het tast de grondwaterbeschermingsgebieden niet aan en past goed bij demografische ontwikkelingen van toename van kleinere huishoudens. Maar het heeft ook duidelijke nadelen. Zo leidt de verdichting tot een groter risico op hittestress. Ook kan er een verdringingseffect zijn indien de verdichting zich uitsluitend richt op de toevoeging van extra woningen, waarbij in de stad geen ruimte meer is voor bedrijvigheid in de toegepaste kennissector – iets waar de regio juist op wil inzetten. Deze bedrijvigheid moet dan een plek elders in de regio vinden, wat de economische positionering ondermijnt.

Ook in praktische zin kent Metropool nadelen. Het model heeft met name meer dan de andere modellen last van “padafhankelijkheid”: je kan niet halverwege stoppen, deze aanpak heeft juist een kritieke massa nodig. Bijvoorbeeld moeten in een verdichtingsgebied voldoende mensen wonen om de allocatie van voorzieningen binnen loopafstand te rechtvaardigen. Pas dan is het concept van verdichting effectief. Door deze padafhankelijkheid scoort Amersfoort Metropool slechter op flexibiliteit. Tenslotte is voor het model Metropool kenmerkend dat veel (kostbare) uitplaatsingen van bedrijven nodig zijn. Daardoor ontstaan veel afhankelijkheden tussen het vinden van nieuwe locaties voor bedrijven enerzijds, en de realisatie van woningen anderzijds, waardoor het geheel minder goed faseerbaar is. De noodzaak om station Amersfoort Centraal aan te pakken is groot in dit model.



Inzichten Amersfoort Networkstad

Voor Amersfoort Networkstad geldt dat het op veel punten goed wordt beoordeeld, zij het net iets minder goed dan Metropool. Maar op enkele belangrijke punten (zoals de realiseerbaarheid en economische ontwikkeling) scoort dit model juist veel beter. Het biedt een binnenstedelijk evenwichtige oplossing voor groei door functies en bebouwing te spreiden over meerdere gebieden. Binnen Amersfoort kiest dit scenario voor een polycentrische benadering, waarbij woningbouw en werkgelegenheid verspreid worden over knooppunten Centraal en Schothorst. Deze polycentrische verstedelijking stimuleert duurzamer mobiliteitsgedrag, met inzet op (snel)fietsroutes en verbeteringen van de OV-verbindingen (zie effectrapport par. 6.1, 6.2 en 6.3). Ook vermindert de druk op de binnenstad en Amersfoort Centraal met deze aanpak en versterkt de ontwikkeling van verschillende woon- en werkgebieden. Dit biedt ook een groot voordeel ten opzichte van model Metropool, waar door de verdichting van woningbouw en kantoorlocaties de toegepaste bedrijvigheid uit de stad naar de regio wordt verdrongen of in uiterste geval verdwijnt. Wel vraagt om versterking van zowel station Amersfoort Centraal als Amersfoort Schothorst.

Dit model sluit goed aan bij de ruimtelijke identiteit van de stad en regio. Er kan worden ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen in wensen aan woonmilieus. Zo zet dit model in op functiemenging bij Schothorst. Decentralisatie betekent ook dat meer bestaande bedrijventerreinen “gespaard” blijven; ook biedt dit mogelijkheden voor kleinschalige economische ontwikkeling en innovatie. Lokale bedrijven profiteren van toegang tot diverse markten. Het is wel zo dat de regio goed met elkaar moet (blijven) samenwerken om de juiste fasering op de juiste locaties te borgen. Het model biedt daarmee meer uitdagingen in regionale coördinatie.



Inzichten Amersfoort Verscheiden

Amersfoort Verscheiden wordt op veel punten minder goed beoordeeld dan de andere ontwikkelmodellen. Het is waarschijnlijk dat de ambitie wat betreft het aantal woningen in de Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone niet gehaald kan worden. De autoafhankelijkheid blijft bestaan en wordt groter, wat negatieve effecten op bereikbaarheid en leefbaarheid heeft. Dit mede door relatief veel ontwikkelingen in de autodominante Heuvelrugzone, waardoor verstedelijking beperkt blijft en een verschuiving naar duurzamer mobiliteitsgedrag uitblijft (zie effectrapport par. 6.1 en 6.2). Hier staat wel tegenover dat het model veel flexibiliteit biedt: door de decentrale aanpak van wonen en werken ontstaat geen padafhankelijkheid, en kunnen plannen eenvoudiger worden aangepast omdat geen hoge initiële investeringen worden gemaakt, bijv. voor de grootschalige verplaatsing van bedrijven. Als er nieuwe inzichten zijn – bijvoorbeeld omdat meer of juist minder vraag ontstaat naar woningen – kan in dit model relatief eenvoudig worden bijgesteld.

4.3| Effectenanalyse -
inzichten en conclusies 1

Inzichten op hoofdlijnen
Onderstaande tabellen vatten
de inzichten en effectenanalyse
samen

Doel		Metropool	Netwerkstad	Verscheiden	Conditie
Verstedelijkingsopgave faciliteren	Aantal en kwaliteiten woningbouw	1.435 grondgebonden 8.065 appartementen 9,500 totaal.	950 grondgebonden 6.500 appartementen 7.450 totaal.	1.278 grondgebonden 4.298 appartementen 6,500 totaal.	

Doel		Metropool	Netwerkstad	Verscheiden	Conditie
Economie versterken	Aantal en type arbeidsplaatsen	10.000 arbeidsplaatsen.	10.000 arbeidsplaatsen.	10.000 arbeidsplaatsen.	Verdichting Isselt-Midden, mate van groei en spreiding Defensie

Doel		Metropool	Netwerkstad	Verscheiden	Conditie
Gezond stedelijk leven	Luchtkwaliteit	Cumulatief effect beperkt.	Cumulatief effect beperkt.	Lokale verslechtering.	Maatregelen op (inter)nationale schaal (zoals SLA).
	Bevolking gehinderd door geluid	Afname door uitplaatsing spooreplacement, afwaarderen wegen en mengen wonen en werken.	Afname in Spoorzone, extra maatregelen nodig bij De Hoef/Hoefkwartier.	Geen effect, afhankelijk van lokale afwegingen.	Modelspecifiek
	Externe veiligheid	Licht betere score vanwege uitplaatsing betoncentrale en drukkerijen	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	Rekening houden met nationale voorschriften.
	Robuust groen- en waternetwerk	Meest positief.	Versterking barriewerking corridor A28-Wegh der Weeghen.	Versterking barriewerking corridor A28-Weg der Weeghen.	Vergroenen stedelijk gebied, ontwikkelen robuust groen- en waternetwerk, hanteren uitgangspunten 'Groen Groeit Mee'.
	Recreatiedruk op natuurwaarden	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	Zonering recreatie toepassen, hanteren uitgangspunten 'Groen Groeit Mee' c.q. Groene Ontwikkelingszones (Gelderland).

Doel		Metropool	Netwerkstad	Verscheiden	Conditie
Duurzaam bereikbare regio	Modal split	Positief effect, door dubbelzijdige orientatie Amersfoort CS, implementeren GOW30.	Positief effect (minder groot dan Metropool) door ontwikkelen (snel)fietsroutes en verbeteren regionale bus- en treinverbindingen.	Geen effect, autoafhankelijkheid kernen. Ontwikkelen Regiopoort Zeist-Noord kan positief bijdragen.	Modelspecifiek
	Verkeersgeneratie	Positief (totale verkeersgeneratie neemt af)	Positief (kleiner effect dan Metropool).	Negatief (neemt toe).	
	Bijdrage aan mobiliteitsopgaven fiets, OV en auto	Opwaarderen bestaande stations.	Overstaphub Amersfoort Schothorst, corridorhub Zeist-Noord, snelfietsroutes.	HOV-netwerken, BRT en Regiopoort Zeist-Noord.	Modelspecifiek

Doel		Metropool	Netwerkstad	Verscheiden	Conditie
Klimaatbestendige regio	Drinkwaterbeschikbaarheid	Positief. grondwaterbeschermingsgebieden worden niet aangetast.	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	Voldoen aan provinciale omgevingsverordening tav grondwaterbeschermingsgebieden.
	Overstromingsrisico	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	Meest gunstig.	Toepassen concept meerlaagsveiligheid.
	Kans op het voorkomen van en de gevolgen van wateroverlast	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	Stellen aanvullende eisen aan verhouding verhard/onverhard.
					Hanteren uitgangspunten 'Groen Groeit Mee'.
	Gevolgen van hitte	Meest negatief.	Minder negatief.	Minder negatief.	Stellen aanvullende eisen aan groen en schaduw. Hanteren uitgangspunten 'Groen Groeit Mee'.
	Gevolgen van droogte	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	Stellen aanvullende eisen ten aanzien van infiltratie. Toepassen juiste voorlichting.
	Energietransitie	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	Stellen aanvullende eisen ten aanzien van energieopwekking.

Doel		Metropool	Netwerkstad	Verscheiden	Conditie
Werkbare ontwikkelrichtingen	Faseerbaarheid en flexibiliteit	Minst flexibel en faseerbaar.	Gemiddeld flexibel en faseerbaar.	Meest flexibel en faseerbaar.	
	Toekomstvastheid	Positief tav demografische ontwikkelingen en tegengaan eenzaamheid.	Niet onderscheidend.	Positief tav circulair bouwen.	
	Kosten	Meest negatief, vanwege hoogste kosten, minst verdeeld over partijen.	Niet onderscheidend.	Niet onderscheidend.	

Conclusies op hoofdlijnen

Op alle doelen is inzichtelijk gemaakt hoe de drie ontwikkelmodellen ten opzichte van elkaar scoren. Met de kleuren groen, geel en rood zijn de effecten van positief tot negatief weergegeven. Als de effecten op een doel voor de ontwikkelmodellen niet onderscheidend zijn, is dit grijs gemarkeerd. In Bijlage C (separate rapportage) is een volledige beschrijving van de effecten opgenomen.

Concluderend: elk ontwikkelmodel biedt unieke voordelen en uitdagingen. Amersfoort Metropool ondersteunt intensieve groei en economische ontwikkeling, maar kan leefbaarheidsproblemen veroorzaken en staat meer op gespannen voet met de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van Amersfoort. Netwerkstad biedt balans tussen groei en duurzaamheid, met uitdagingen in regionale coördinatie, omdat er minder wordt uitgegaan van autonome ontwikkelingen zoals bij Verscheiden, en meer dan Metropool wordt ingezet op regionale structuren dus meer sturing nodig is. Verscheiden excelleert in flexibiliteit, maar heeft geen of minder schaalvoordelen.

Het ontwikkelmodel Amersfoort Netwerkstad heeft de beste mogelijkheden om de groei uit het ontwikkelperspectief te verbinden op de bestaande regionale kwaliteiten en op de ingeslagen weg in de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies. Dat komt omdat er mogelijkheden ontstaan voor het toevoegen van meer en andere kwaliteit woon- en werkgebieden, het ontzien en versterken van natuurgebieden en landschappen, de bijdrage aan de transitie naar duurzamere mobiliteit. Tot slot wordt de druk op het verkeerssysteem van zowel OV als weg beperkt doordat Netwerkstad zich richt op twee OV-knopen in plaats van één, en

doordat wordt ingezet op sterke regionale verbindingen langs radialen (zie effectrapport par.6.1, 6.2 en 6.3). Het ontwikkelmodel Netwerkstad kan worden aangevuld en bijgesteld op basis van sterke bouwstenen uit de modellen Metropool en Verscheiden.

Voor alle ontwikkelmodellen geldt dat er randvoorwaardelijkheden dienen te worden ingevuld om de groei te accommoderen op het gebied van onder andere energieopwekking, groenblauwe structuur, mobiliteit en drinkwatervoorziening.

Ten aanzien van mobiliteit is gekeken naar de effecten op netwerkniveau. Er worden geen uitspraken gedaan op het niveau van de deelgebieden. De conclusies uit de effectanalyse zijn dat In Amersfoort Metropool de verkeersgeneratie per woning en arbeidsplaats laag is. Het positieve effect van de modal split (zie effectrapport par 6.1) zorgt ervoor dat de totale verkeersgeneratie voor de auto in Amersfoort Metropool afneemt. Dit is ook het geval voor Amersfoort Netwerkstad, al is de afname kleiner. (zie effectrapport par 6.3) Dit komt doordat zowel de realisatie van woningen als van arbeidsplaatsen van een ander type zijn en meer buiten het centrum plaatsvinden. In Amersfoort Verscheiden stijgt de totale verkeersgeneratie. Het autogebruik neemt niet af, omdat de modal split niet verandert ten opzichte van de huidige situatie. Deze conclusies zijn in lijn met de effecten die in beeld zijn gebracht in het kader van de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort (2024). Daarin is aangetoond dat met de in dat plan voorgestelde maatregelen de groei van automobilititeit gehalveerd wordt en dat meer gebruik gemaakt wordt van fiets en OV.

Als er wordt gekozen voor de

concentratie van verstedelijking volgens de ontwikkelmodellen Metropool en Netwerkstad, dan komen daar als extra condities bij om te borgen dat er leefbare en klimaatbestendige stedelijke ruimten ontstaan. Dat vertaalt zich in eisen aan de verstedelijking ten aanzien van voldoende ruimte voor infiltratie, voldoende omvang van groen en schaduw en het tegengaan van verstening.

4.4| Twee leidende principes

Uit het richtinggevend beleid en de beoordeling van de ontwikkelmodellen destilleren we twee leidende principes om vorm te geven aan de wijze waarop Amersfoort en de regio kunnen verstedelijken. Dit zijn twee leidende principes waaruit diverse andere keuzes volgen:

- 1. Ruimte voor werken en economie is een centrale opgave voor stad en regio om in de toekomst de balans wonen-werken gezond te houden.
- 2. Een netwerkgerichte, polycentrische ontwikkeling biedt kansen voor ontwikkeling rondom OV-knopen Centraal én Schothorst, de mobiliteitstransitie, ontwikkeling langs radialen en sterke verbindingen tussen stad en regio.

1. Ruimte voor werken en economie is de centrale opgave.

De ruimtelijke keuzes die we nu maken, bepalen in hoge mate de toekomstbestendigheid van de regio Amersfoort. Waar in andere regio's grote infrastructurele investeringen (zoals een metrolijn) het kantelpunt vormen voor verdere ontwikkeling, draait het hier in essentie om de strategische inzet van werklocaties. De ruimte voor economie is geen restpost, maar een essentiële bouwsteen

voor een gezonde balans tussen wonen en werken op de lange termijn.

In de huidige gespannen woningmarkt is het verleidelijk om werklocaties om te vormen tot woongebieden. Maar het transformeren van gebieden zoals Isselt-Midden, het spooreplacement, of Hoef-Oost, heeft directe en ingrijpende gevolgen voor het economische ecosysteem van de stad en de regio. Juist omdat de beschikbare ruimte schaars is, moeten we scherpe keuzes maken over welke bedrijvigheid we willen behouden, waar ruimte is voor gemengde functies, en welke functies mogelijk elders in de regio of provincie ondergebracht kunnen worden of geen ruimte meer voor is.

Een helder economisch profiel is hierbij onmisbaar, afgestemd met en aanvullend op profielen van omliggende regio's (als Foodvalley en Utrecht). Niet alle bedrijvigheid past in een verdichte stedelijke omgeving. Sommige sectoren kunnen prima samengaan met wonen, terwijl andere – vanwege geluid, verkeer of ruimtegebruik – juist baat hebben bij een eigen plek met voldoende afstand tot woonwijken. Tegelijkertijd beïnvloeden deze keuzes direct de bereikbaarheid, zowel voor werknemers als voor goederenstromen.

Het is daarom cruciaal dat we niet uitsluitend – wellicht niet eens primair – redeneren vanuit woningbouw, maar vanuit het bredere perspectief van een vitale en veerkrachtige stad en regio. De balans tussen wonen en werken moet duurzaam zijn – niet alleen vandaag, maar ook over tien of twintig jaar. Dat vraagt om een visie waarin ruimte voor werken niet wordt gezien als een obstakel, maar als een centrale opgave voor ruimtelijke ontwikkeling. Alleen zo blijft de regio economisch sterk én

sociaal leefbaar.

2. Een netwerkgerichte, polycentrische ontwikkeling biedt kansen.

Een netwerkgerichte, polycentrische benadering van de ruimtelijke ontwikkeling biedt stevige kansen voor Amersfoort en haar regio. Door wonen en werken te concentreren rond meerdere OV-knooppunten – zoals Centraal én Schothorst – ontstaat niet alleen een efficiënter ruimtegebruik, maar wordt ook een nieuwe dynamiek aangejaagd. Deze aanpak maakt het mogelijk om te bouwen aan diverse woon- en werkmilieus, die op dit moment nog ondervertegenwoordigd zijn in de regio, en draagt bij aan een veerkrachtig stedelijk netwerk.

De mobiliteitstransitie naar meer gebruik van trein, bus, fiets en lopen vraagt om ruimtelijke keuzes die deze gedragsverandering ondersteunen. Met een robuust, duurzaam en samenhangend verkeerssysteem kan de groei van het verkeer beheersbaar worden opgevangen. Door woningbouw- en arbeidsplaatsontwikkelingen slim te ordenen zorgen we ervoor dat wonen, werk, onderwijs, dagelijkse voorzieningen zoveel als mogelijk in samenhang worden gerealiseerd. Dus binnen loopafstand of fietsafstand of in nabijheid van OV-voorzieningen. Door ontwikkelingen te richten op goed bereikbare locaties langs de stedelijke radialen (ook wel levensaders genoemd) en bij OV-knooppunten, wordt de afhankelijkheid van de auto actief teruggedrongen. Dit is niet alleen goed voor de bereikbaarheid, maar versterkt ook de leefkwaliteit in stad en regio.

Een belangrijk voorbeeld hiervan is het versterken van het gebied rondom station Schothorst en De Hoef-Oost. Hier ligt de kans om een tweede stedelijk gebied te ontwikkelen met een

eigen karakter, aanvullend op de binnenstad. Een plek waar wonen, werken, voorzieningen en mobiliteit samenkomen, en waar het OV-knooppunt als aanjager fungeert voor duurzame en gemengde stedelijke groei.

Daarnaast draagt deze vorm van gerichte verdichting bij aan het behoud van waardevolle groenblauwe structuren. Door niet 'overall' te bouwen, maar slim langs assen (voortbouwend op het concept van de Levensaders van gemeente Amersfoort) en knopen te intensiveren, blijft ruimte behouden voor klimaatadaptieve maatregelen – denk aan hittestress, wateropvang en gezonde leefomgevingen.

Kortom, een polycentrisch netwerkmodel maakt het mogelijk om stad en regio met elkaar te verbinden, de bereikbaarheid te verbeteren, én de leefbaarheid te versterken. Het is een strategie die niet alleen ruimtelijk, maar ook economisch, sociaal en ecologisch rendeert.

Levensaders

In de Omgevingsvisie Amersfoort worden “levensaders” omschreven als doorgaande routes die de verbindende structuur bieden voor de stad, bedoeld voor ontmoeting en waar voetgangers en fietsers prioriteit krijgen. Deze levensaders slaan de verbinding tussen de stadsdelen, tussen nieuwe en bestaande wijken, aan de randen van de stad gaan de levensaders over in groene recreatieve routes en verbinden zo stad en het buitengebied. Op de levensaders kunnen ontmoetingsplekken worden gecreëerd. Levensaders worden niet alleen gedefinieerd door de inrichting van openbare ruimte en ontmoetingsplekken, maar ook door de kwaliteit van de architectuur.

Niet elke levensader is hetzelfde. Het is juist de diversiteit aan levensaders die het geheel tot een rijk palet aan routes maakt die de Amersfoortse wijken en de Amersfoorters met elkaar verbinden. De levensaders voldoen echter in verschillende maten wel altijd aan vijf basisprincipes:

- Ontmoeting: de levensaders verbinden ontmoetingsplekken
- Levendig programma: delen van de levensaders vormen ervaringsroutes en plekken van activiteit en reuring
- Oriëntatie: aan de levensaders zijn de deuren, openingen, ramen, vlaggen zoveel mogelijk strategisch georiënteerd.
- Continuïteit: op de levensaders wordt langzaam verkeer geprioriteerd (fiets en voetganger krijgen ruim baan).
- Identiteit: aan de levensaders wordt op verschillende manier gewerkt aan herkenbaarheid.

In het gebiedsonderzoek is onderzocht of deze levensaders

ook een rol kunnen spelen in de verstedelijking, waarbij deze wegen kunnen worden ontwikkeld als gemengde stadsstraten met verdichting van zowel wonen, voorzieningen en werken, busverbindingen en/of als groene verbindingen die als spaken het centrum van Amersfoort verbinden met het omliggende landschap en buurgemeenten.

Bron: Omgevingsvisie Amersfoort 2030-2040



**Levensaders vormen de verbinding
tussen de stadsdelen, tussen
nieuwe en bestaande wijken, en
tussen stad en buitengebied**



Raamwerk en condities op regionale schaal

Raamwerk en condities op regionale schaal

Uit de analyse blijkt dat de hoofdlijn van het ontwikkelmodel Amersfoort Netwerkstad de beste mogelijkheden biedt om de groei uit het ontwikkelperspectief te verbinden met de bestaande regionale kwaliteiten en de ingeslagen weg in de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies. Het model Netwerkstad is aangevuld en bijgesteld op basis van sterke bouwstenen uit de modellen Metropool en Verscheiden.

Zo ontstaat een ruimtelijk raamwerk voor de toekomstige ontwikkeling van stad en regio. In dit model van “netwerkgerichte verstedelijking” is er nog veel ruimte om keuzes te maken: er wordt een ontwikkelpad uitgestippeld, maar er zijn ook nog veel mogelijkheden om in de komende jaren afslagen te nemen. Er zijn wel een aantal voorwaarden om dit model mogelijk te maken. We noemen dit een “conditionerend ruimtelijk raamwerk”.

Het raamwerk bestaat uit verschillende onderdelen. Ten eerste moet het ruimtelijk fundament op orde zijn: dit zijn condities voor de ruimtelijke ontwikkeling rondom meerdere centra, langs levensaders en op de Heuvelrug. Ten tweede moeten condities worden gecreëerd voor een gezond woon- en werkprofiel. En ten derde moet worden gewerkt aan natuur- en klimaatopgaven, niet alleen om gezond stedelijk leven mogelijk te maken, maar ook vanwege internationale afspraken.

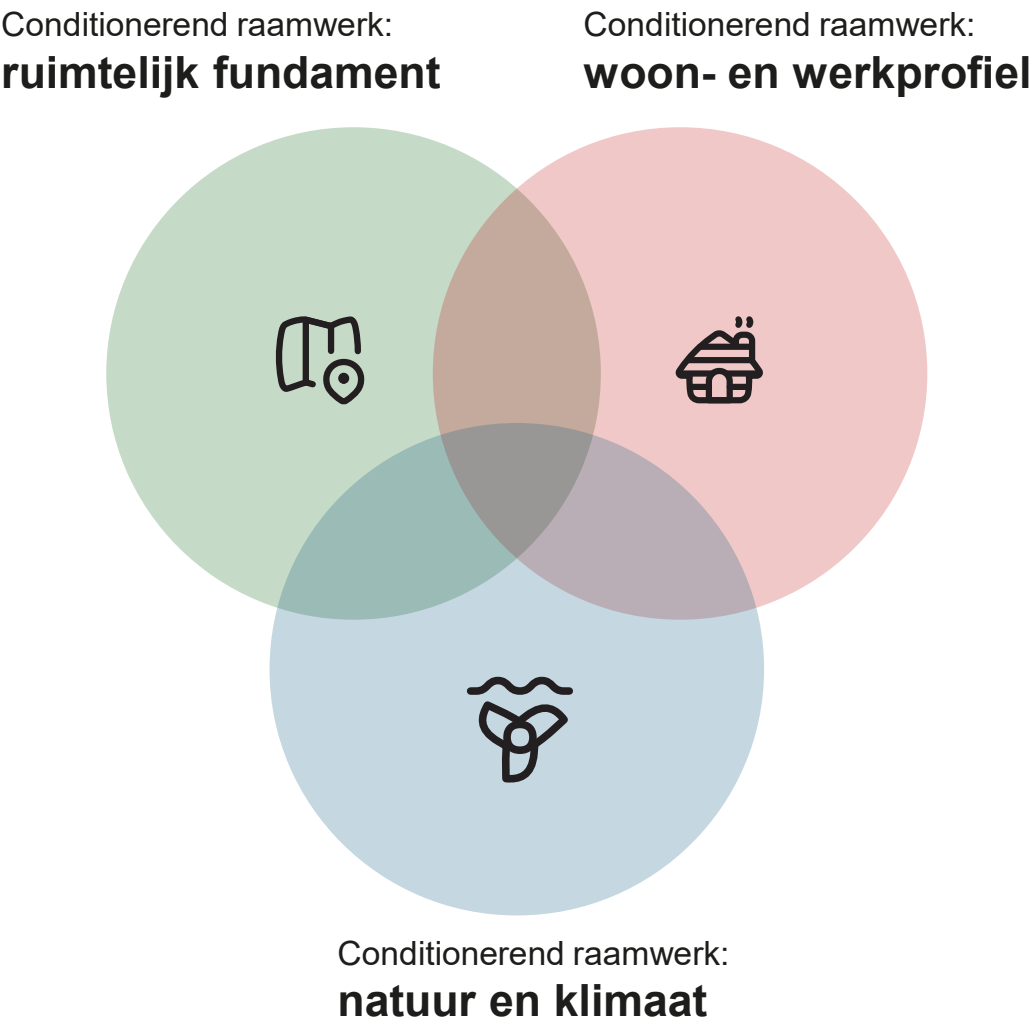
5.1| Ruimtelijk fundament

Op de kaart bij deze paragraaf zijn een aantal elementen verbeeld die cruciaal zijn voor de ontwikkeling

van de regio. Deze kaart geeft een indicatie van de ruimtelijke structuren en is geen plankaart. Amersfoort ontwikkelt zich via een netwerkgerichte, polycentrische ruimtelijke strategie. Levensaders vormen een sterke verbinding tussen stad en regio – zowel voor mensen (onder andere via OV) als ook voor water en natuur. Daarbij past een robuuste groenblauwe structuur voor de gehele regio. En, last but not least, een intensivering van de rode en groene functies in de Heuvelrugzone.

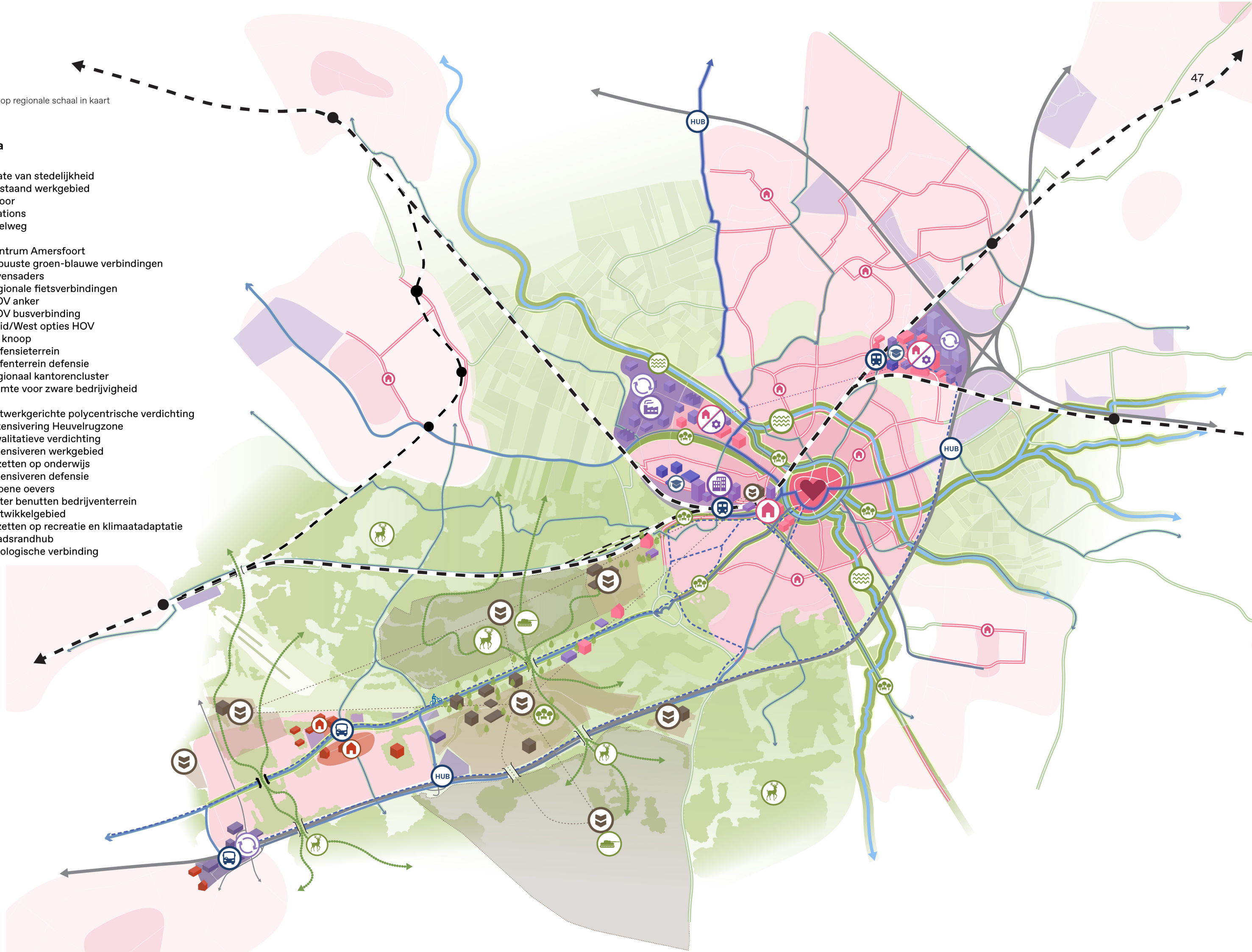
Het gaat in het gebiedsonderzoek om het bevorderen van gezond stedelijk leven. Een aantrekkelijke leefomgeving biedt ruimte voor ontmoeting, sport en beweging, en legt de nadruk op nabijheid van voorzieningen zoals scholen, zorg, cultuur en horeca. Door deze functies te verweven met de stedelijke verdichtingsopgave ontstaan buurten die uitnodigen tot actief en sociaal gebruik van de openbare ruimte. Gezonde stedenbouw vraagt dus om meer dan woningen en werkplekken: het vraagt om een integrale benadering van klimaat, leefkwaliteit en sociaal functioneren. Zo wordt verstedelijking niet alleen een ruimtelijke, maar ook een maatschappelijke verrijking voor de stad en haar regio.

Het raamwerk voor een gewenste regionale ontwikkeling bestaat uit drie fundamenten



Legenda

- mate van stedelijkheid
- bestaand werkgebied
- spoor
- stations
- snelweg
- centrum Amersfoort
- robuuste groen-blauwe verbindingen
- levensaders
- regionale fietsverbindingen
- HOV anker
- HOV busverbinding
- Zuid/West opties HOV
- ov knoop
- defensierrein
- oefenterrein defensie
- regionaal kantorencluster
- ruimte voor zware bedrijvigheid
- netwerkgerichte polycentrische verdichting
- Intensivering Heuvelrugzone
- kwalitatieve verdichting
- intensiveren werkgebied
- inzetten op onderwijs
- intensiveren defensie
- groene oevers
- beter benutten bedrijventerrein
- ontwikkelgebied
- inzetten op recreatie en klimaatadaptatie
- stadsrandhub
- Ecologische verbinding





Een netwerkgerichte, polycentrische ontwikkeling van de stad Amersfoort

De verstedelijkingsopgave wordt zo veel als mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd, op goed ontsloten locaties voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Nieuwe woon- en werklocaties en voorzieningen worden zo veel mogelijk geconcentreerd rondom de ov-knooppunten bij stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst. Dit bespaart niet alleen ruimte, het creëert ook nieuwe, toekomstvastе woon- en werkmilieus, maakt het behoud van een robuuste groenblauwe structuur mogelijk, en draagt bij aan de verduurzaming van de bereikbaarheid van de regio.

Beide ov-knopen krijgen een onderscheidend karakter. Zowel in ruimtelijke verschijningsvorm als in type programma. Rond Schothorst breiden we de voorzieningen uit die aanvullend zijn op het bestaande centrum, gericht op onderwijs- en innovatieve werkmilieus. Rond Amersfoort Centraal krijgen bovenregionale kantorencusters ruimte. Rond beide knopen worden ook woningen toegevoegd.

Om dit waar te kunnen maken, dient de het functioneren en de omgevingskwaliteit van de multimodale knooppunten rondom Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst te worden verbeterd tot levendige stedelijke plekken. Amersfoort Centraal is een belangrijk ov-knooppunt in Nederland. Het aantal in-, uit- en overstappers per dag (trein) van meer dan 45.000 op dit moment, groeit door naar 70.000+ in-, uit- en overstappers overstappers in 2050 . Het aantal treinreizigers op station Amersfoort Schothorst groeit naar 11.000 in 2050 (vergelijkbaar met station

Driebergen-Zeist) Het gaat er om de stations de groei van het aantal reizigers te laten faciliteren en een waardevolle rol in de verdichte stedelijke omgeving te laten spelen.

Voor het regionale busstation dat onderdeel is van de ov-knoop Amersfoort Centraal is eenzelfde beeld te zien: er wordt groei verwacht van ongeveer 25.000 reizigers in 2040. Om deze groei voor bus en trein op te kunnen vangen en de ruimtelijk-economische potentie van de spoorzone op landelijk en regionaal schaalniveau ten volle te benutten, zijn investeringen nodig op Amersfoort Centraal (uitbreiding stationshal om toename aantal reizigers op te vangen, station kwalitatief inrichten ondersteunend aan de mobiliteitstransitie naar meer lopen en fietsen, directe omgeving stations levendig en klimaatadaptief maken).

Voor Amersfoort Schothorst ligt er een opgave voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte, het ontwikkelen van een goed functionerende en aantrekkelijke multimodale knoop en een verbeterde verbinding met de verschillende omliggende stadsdelen.



Levensaders als sterke verbinding tussen stad en regio

Uit het onderzoek is gebleken dat er op de stedelijke radialen (Levensaders genoemd in de Amersfoortse omgevingsvisie) veel potentie is voor het toevoegen van woningbouw en werkgelegenheid. Dat geldt voor de stedelijke levensaders. De levensaders buiten de stad, behouden de functie om de stad en regio goed met elkaar te verbinden. Sommige van de stedelijke levensaders kunnen worden opgewaardeerd met nieuwe woningen om een meer divers woningaanbod te creëren

binnen de wijk en een brug te slaan tussen aangrenzende wijken. Rondom de levensaders wordt ingezet op langzaam verkeer en nabijheid. Het opwaarderen van levensaders zorgt voor vergroening, verdichting en meer verblijfskwaliteit in de stad. Zo kan ook langs het Pon-lijntje een langzaam verkeersverbinding worden gerealiseerd en zo te ontwikkelen naar een belangrijke levensader worden. Lange groen-blauwe verbindingen verbinden het centrum met de omliggende landschappen en buurgemeenten. Er komen groene en toegankelijke oevers langs de Eem. De Stationsstraat wordt een groene corridor die direct verbonden is met de Heuvelrugzone.

Dit past uitstekend in het principe om op goed door fiets en ov ontsloten locaties te verstedelijken. De Levensaders hebben een driedubbele opgave: naast de verdichtingsopgave, zijn dit ook de verbindingen van de groenblauwe Ring, naar het buitengebied. En de levensaders lopen door in de regio en verbinden zo, voor zowel mens als dier de stad met de omliggende kernen en omgeving. In de regio hebben de levensaders ook een belangrijke functie in de regionale mobiliteit.

Om dit waar te maken, dienen netwerken in alle richtingen te worden gemaakt met de Levensaders. Dat gaat dan om het ov-sternetwerk, een netwerk van hoogwaardige fietsroutes en om een groen-blauw netwerk dat via de Levensaders het centrum verbindt met het buitengebied.



Een robuuste groenblauwe structuur

Een robuust groen- en waternetwerk vormt de basis voor een gezonde, biodiverse en klimaatadaptieve leefomgeving in de regio Amersfoort. Binnen en buiten de stadsgrenzen wordt gewerkt aan het versterken van

groen-blauwe verbindingen, waarmee stad en landschap op een vanzelfsprekende manier met elkaar worden verweven. Dit draagt niet alleen bij aan ecologische waarden en klimaatbestendigheid, maar ook aan de leefkwaliteit en het ruimtelijk karakter van de regio.

Een belangrijke conditie is het afmaken van de groene ring rondom het centrum van Amersfoort, waarmee een continue zone van parken, plantsoenen en waterstructuren ontstaat die als ecologische, waterhuiskundige en recreatieve ruggengraat kan functioneren. Tegelijk worden de Levensaders in de stad vergroend en als landschappelijke lijnen doorgetrokken naar het omliggende buitengebied. Hiermee ontstaat een netwerk dat natuur en stedelijk gebied met elkaar verbindt. De Stationsstraat kan bijvoorbeeld worden getransformeerd tot groene corridor richting de Heuvelrugzone, waarmee ecologische verbindingen worden hersteld en stedelijke hittestress wordt verminderd. Ook de Eem speelt hierin een centrale rol: door de oevers te vergroenen en de rivier verder te ontwikkelen als groen-blauwe drager, ontstaat een krachtige structuur die bijdraagt aan biodiversiteit, waterbeheer en beleefbare natuur in de regio.

Tenslotte: niet alleen binnenstedelijk én buitenstedelijk groen en blauw is van belang, maar ook het leggen van goede koppelingen daartussen, c.q. het wegnemen van barrières die dit nu nog verhinderen. Zo ontstaat een doorgaande groenblauwe structuur.



Intensiveren van zowel groene en rode functies op de Heuvelrugzone

De Heuvelrugzone is een dynamisch gebied waar uiteenlopende opgaven en functies

samenkomen. Natuur, recreatie, waterwinning, wonen en werken bestaan hier in een complexe balans, waarbij intensivering van ruimtegebruik onvermijdelijk is – binnen een robuust natuurnetwerk waaronder de ecologische noord-zuid verbinding. Door deze functies bewust naast en met elkaar te organiseren, ontstaat een gevarieerd landschap met gebieden die elk hun eigen karakter en gebruiksintensiteit hebben. Het is juist deze aaneenschakeling van onderscheidende kwaliteiten die de Heuvelrugzone tot een robuuste en veerkrachtige zone maakt binnen de regio.

Binnen deze zone wordt het wonen en werken geïntensiveerd, binnen de ‘rode contouren’, in gebieden als de Regiopoort Zeist-Noord en Soesterberg. Hier krijgt de stedelijke dynamiek meer ruimte, in samenhang met hoogwaardige bereikbaarheid en landschappelijke inpassing. Tegelijkertijd intensificeert Defensie het gebruik van haar terreinen, waarbij gezocht wordt naar slimme combinaties met natuurontwikkeling en klimaatbestendige maatregelen. Rondom deze terreinen ontstaat ruimte voor gerelateerde bedrijvigheid, mits dit zorgvuldig wordt afgestemd op de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van het gebied.

Een succesvolle ontwikkeling van de Heuvelrugzone vereist ook een mobiliteitsaanpak waarbij ook het toenemende belang van actieve en collectieve mobiliteit wordt uitgewerkt in relatie tot de auto en de relatie tot het functioneren van de A28. Voor snelle, regionale verbindingen blijft de A28 van belang, mogelijk aangevuld met een hoogwaardige busverbinding (BRT) tussen het Utrecht Science Park en Amersfoort. Voor Defensie betekent intensiever ruimtegebruik ook de noodzaak om medewerkers goed te faciliteren om op andere tijden en met duurzame

mobilitéitsopties te laten reizen, zodat knelpunten in de infrastructuur worden voorkomen.

Tegelijkertijd vraagt het intensieve gebruik van het gebied om zorgvuldige afwegingen in de omgang met kwetsbare functies als natuur en waterwinning, maar ook met de cultuurhistorische waarden van het gebied. Het beschermen én uitbreiden van waterwingebieden is essentieel. Er ligt immers een strategische grondwatervoorraad onder de Heuvelrugzone. Ook recreatie dient te worden gestuurd via een zoneringsaanpak, waarbij duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen gebieden voor rust, gemengd gebruik, en zones waar recreatie samengaat met Defensieactiviteiten. Vanuit regionaalperspectief gaat het ook om het verspreiden van recreatie richting omliggende landschappen. Zo moet overmatige recreatieve druk worden voorkomen. Dit geldt ook voor recreatiegebieden buiten de Heuvelrug, zoals het Hoevelakense Bos en Groene Valleilint nabij Nijkerk. Daarbij horen de ontwikkeling van robuuste natuurbeschermingsconcepten, juist ook op terreinen waar functies samenkomen, en groen/ blauwe verbindingen over de Wegh der Weeghen. Zo ontstaat een toekomstbestendige Heuvelrugzone, waar ruimtegebruik en landschapskwaliteit hand in hand

Strategische ruimtelijke prioriteiten

Om het ruimtelijk fundament te creëren voor de ontwikkeling van de regio, zijn er, samengevat, drie centrale condities. Deze ruimtelijke condities vormen de voorwaarde en drager van de ontwikkeling, met name binnen de stad Amersfoort en voor de verbinding van de stad met de rest van de regio.

Ten eerste: de **stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst** vormen strategische OV-knooppunten binnen de stad en de regio. Amersfoort Centraal ontwikkelt zich tot bovenregionaal zakencentrum, terwijl Schothorst een meer stedelijk-innovatief profiel krijgt, met functies als onderwijs en nieuwe werkmilieus. Door de groei van het aantal reizigers is een forse capaciteitsuitbreiding van met name de stationshal en fietsvoorzieningen noodzakelijk, met name op Amersfoort Centraal waar het aantal dagelijkse in- en overstappers stijgt naar meer dan 70.000 in 2040. Dit vraagt om investeringen in zowel de stations zelf als hun directe omgeving. De stationsgebieden worden getransformeerd tot levendige, multimodale knooppunten met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen.

Ten tweede: het **versterken van de groenblauwe structuur** is essentieel voor een gezonde, klimaatbestendige en aantrekkelijke leefomgeving. De Levensaders in Amersfoort – stedelijke radialen met potentie voor verdichting – spelen hierin een sleutelrol. Ze verbinden het centrum met het buitengebied en fungeren als routes voor zowel langzaam verkeer als ecologische netwerken. Via vergroening, waterbeheer en verblijfskwaliteit worden deze assen getransformeerd tot aantrekkelijke stadsboulevards. Denk aan groene corridors zoals de Stationsstraat richting de

Heuvelrugzone of de Eem met toegankelijke, groene oevers. Ook het afmaken van de groene ring rond het centrum draagt bij aan een robuuste ecologische en recreatieve ruggengraat.

Ten derde: een **dekkend en goed functionerend OV-systeem** vormt het fundament van de netwerkgerichte, polycentrische ontwikkeling van Amersfoort en haar regio. Hoogwaardige verbindingen voor bus, trein en fiets maken binnenstedelijke verdichting mogelijk zonder extra druk op het wegennet. Het stedelijke OV-sternetwerk wordt gekoppeld aan regionale lijnen, zoals de BRT-verbinding tussen het Utrecht Science Park en Amersfoort. Door stations en levensaders slim te verbinden met OV-knooppunten, ontstaat een toegankelijk en duurzaam mobiliteitssysteem dat naadloos aansluit bij de ruimtelijke ambities van de regio.



5.2| Woon-en werkprofiel Bouwen voor nieuwe doelgroepen

Door te verdichten op goed ontsloten locaties, met hogere dichtheden, ligt de nadruk bij nieuwe woningbouw in Amersfoort op gestapelde woningen (circa 85%) en in veel mindere mate op grondgebonden woningen. Dit vormt een duidelijke afwijking van de huidige woonvoorraad in de gemeente Amersfoort, waar ruim 60% van de woningen grondgebonden is. Een verschuiving die overigens al in gang is gezet met plannen die tot 2030 gerealiseerd worden. Het gebiedsonderzoek bouwt voort op deze ontwikkeling. In de planvorming tot 2030 wordt er in de Spoorzone gebouwd in hoge dichtheden die niet eerder op deze schaal zijn gerealiseerd binnen

de gemeente Amersfoort. Deze forse verdichtingsopgave speelt een cruciale rol in het realiseren van de woningbouwambities, waarbij zorgvuldig wordt omgegaan met de schaarse ruimte en de leefkwaliteit in de stad behouden blijft. Deze ontwikkeling wordt doorgezet in dit Gebiedsonderzoek.

De keuze voor verdichting met gestapelde woningbouw is ingegeven door de noodzaak om de woningbouwopgave te combineren met een efficiënt ruimtegebruik, nabij bestaande infrastructuur en voorzieningen. Tegelijkertijd ontstaat hierdoor een ander type woonomgeving, met meer nadruk op stedelijkheid, collectieve buitenruimten en voorzieningen op loop- en fietsafstand. Dit sluit goed aan bij veranderende woonwensen van bepaalde groepen, zoals alleenstaanden, starters, ouderen en kleine huishoudens, die vaak minder behoefte hebben aan een eigen tuin of een woning in een suburbane setting. Het is ook een belangrijk instrument om doorstroming op de woningmarkt te bevorderen. Hierbij is het van belang om eventuele onrendabele toppen op de sociale en middendure (huur) woningen op te lossen.

Amersfoort ontwikkelt zich richting 2030 en daarna steeds meer als een (middel-)grote, dynamische stad met een stedelijk karakter in bepaalde delen, in plaats van een overwegend suburbane gemeente. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de fysieke inrichting van de stad, maar ook voor sociale structuren, mobiliteit, voorzieningen en leefkwaliteit. Een goede balans tussen verdichting, leefbaarheid en diversiteit in het woningaanbod blijft daarom essentieel voor een toekomstbestendige stad. Een goede monitoring van woningbouwrealisatie én woonwensen op stedelijk en regionaal niveau is dan ook

belangrijk om desgewenst bij te kunnen sturen. Dit moet voorkomen dat woningbouw gerealiseerd wordt die kwalitatief niet past bij de vraag.



Werken aan het economisch profiel van de regio Amersfoort

Met de verstedelijkingsopgave die een plek krijgt in de regio Amersfoort, ontstaat niet alleen een kans om het woningaanbod uit te breiden, maar ook om te werken aan het versterken en verbreden van het economisch profiel van de stad en de regio. De regio Amersfoort heeft een aantrekkelijk leefklimaat met een goed opgeleide beroepsbevolking waar bedrijfsleven excelleert in het toepassen van kennis en innovatie zowel in dienstverlening (zakelijk, zorg, ict, onderwijs) als productie (bouw, logistiek, duurzaamheid). Meer specifiek heeft de regio Amersfoort economisch een sterke positie ontwikkeld met bedrijven en instellingen die met slimme technologie een bijdrage leveren aan maatschappelijke vraagstukken op het gebied van Leefomgeving, Gezondheid, Mobiliteit en Duurzaamheid. We noemen dit cluster Earth Valley, gericht op de “toegepaste kenniseconomie”, waarin praktijkgerichte innovatie, samenwerking tussen onderwijs en bedrijfsleven, en kennisintensieve dienstverlening centraal staan.

De spoorzone Amersfoort vervult daarbij een belangrijke rol als bovenregionaal kantoren- onderwijs- en opleidingscluster, met goede bereikbaarheid en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven in de zakelijke, maatschappelijke en financiële dienstverlening. Kennis en innovatie in dit Earth Valley Innovation District wordt actief gedeeld en ontwikkeld. Rond het Hoefkwartier en de Hoef liggen aanvullende kansen om

een levendig onderwijs- en kenniscluster te ontwikkelen, waar onderwijsinstellingen, startups, scale-ups en innovatieve bedrijven samenkomen. op thema’s als gezondheid, vitaliteit en duurzame leefomgeving. Door hier te investeren in aantrekkelijke werkomgevingen, goede voorzieningen en een mix van functies, kan de regio zich verder profileren als een dynamisch economisch knooppunt.

Conditie hiervoor is de borging van voldoende ruimte voor werklocaties voor toegepaste economie in Amersfoort en de regio, of anders de provincie. Zowel op de korte termijn, gedurende de transformatie van huidige werkgebieden, naar nieuwe woon- werkgebieden, als ook op langere termijn om te borgen dat er voldoende ruimte blijft voor economische functies die niet of moeilijk mengbaar zijn met woningbouwontwikkelingen, maar wel essentieel zijn voor het functioneren van de regionale economie en het bieden van passende werkgelegenheid voor de beroepsbevolking.



Synergie met Defensie

De voorziene intensivering van de activiteiten van Defensie in de regio vormt een complexe opgave, maar biedt tegelijkertijd belangrijke kansen voor zowel ruimtelijke kwaliteit als economische ontwikkeling. De uitdaging ligt in het zorgvuldig inpassen van deze intensivering in de kwetsbare en ecologisch waardevolle omgeving van de Heuvelrugzone. Dit gebied kent hoge natuurwaarden, recreatieve functies en vormt een essentieel onderdeel van het regionale landschap. Het is daarom van groot belang dat uitbreiding en intensiever gebruik van Defensieterreinen gepaard gaat met maatregelen die natuur beschermen en versterken, bijvoorbeeld door ruimte te

bieden aan natuurontwikkeling, klimaatadaptatie, klimaatmitigatie en biodiversiteit. Daar waar de terreinen gesloten zijn voor medegebruik, liggen er juist kansen om deze ruimte te benutten voor menging met natuur en energieopwek.

Tegelijkertijd biedt de aanwezigheid van Defensie kansen voor het versterken van de regionale economie. Rond de bestaande Defensieterreinen kan een “tweede schil” ontstaan van defensie gerelateerde bedrijvigheid, zoals toeleveranciers, technologische dienstverleners en logistieke functies. Dit kan leiden tot extra werkgelegenheid en een versterking van het kennis- en innovatieprofiel van de regio. In het stedelijk gebied van Amersfoort kunnen bovendien mengbare functies van Defensie, zoals administratieve en ondersteunende diensten, ondergebracht worden in bestaande of nieuwe kantoorgebouwen en op werklocatie. Door Defensie ruimtelijk te verankeren in de regio, ontstaat een robuuste wisselwerking tussen nationale veiligheid, regionale economie en duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

Om dit waar te kunnen maken, dienen goede afspraken te worden gemaakt tussen de regionale overheden en Defensie. Die afspraken moeten ten eerste gaan over het mogelijke alloceren van een deel van de kantoorfuncties van Defensie in Spoorzone Amersfoort, ten tweede over de praktische haalbaarheid en uitwerking van een “tweede schil”, en ten derde over medegebruik van gebieden waarin bijv. natuur, recreatie, energie, economie en sport gekoppeld kunnen worden.



5.3| Natuur en klimaat Klimaatbewust worden en gezond stedelijk leven

Om de groei van Amersfoort en de Heuvelrugzone in goede banen te leiden, is het essentieel om verstedelijking te koppelen aan het versterken van een gezond en klimaatbestendig leefmilieu. Verdichting biedt kansen om voorzieningen te bundelen en duurzame mobiliteit te stimuleren, maar stelt ook hogere eisen aan de inrichting van de leefomgeving. Klimaatbewust bouwen betekent dat in nieuwe woon- en werkgebieden nadrukkelijk aandacht wordt besteed aan groen, water en verkoeling. Ruimte voor schaduwrijke plekken, bomen en verkoelende doorwaaiing zijn onmisbaar om hittestress te voorkomen. Even belangrijk is het voorkomen van wateroverlast en verdroging, door voldoende ruimte voor infiltratie te creëren en verharding tot het noodzakelijke te beperken.



Energie- en drinkwatersystemen

De energietransitie en de groei van de regio Amersfoort stellen hoge eisen aan de energie- en watervoorziening. Tot zeker 2030-2035 blijft netcongestie een knelpunt. Om hierop voorbereid te zijn, is uitbreiding van het elektriciteitsnet noodzakelijk, inclusief de ontwikkeling van nieuwe transformatorstations. Een belangrijke stap is de ontkoppeling van het elektriciteitsnet van de provincie Utrecht met Flevoland en Gelderland. Deze maatregel moet zorgen voor een robuuster en betrouwbaarder netwerk, beter toegerust op de groeiende vraag.

Tegelijkertijd vraagt de energietransitie om een structurele omslag richting zelfvoorzienendheid en 'netbewust' bouwen. Nieuwe

stedelijke gebieden moeten worden ingericht met ruimte voor lokale opwek, opslag en transport van energie. 'Energie' is daarom een thema dat al vroeg in het planproces moet worden meegenomen op een manier dat ze ook de bestaande bebouwde omgeving helpen bij hun energieopgave. Door wonen en werken te combineren in gemengde gebieden, ontstaan complementaire energieprofielen: kantoren vragen stroom overdag, woningen juist in de avond. Dit biedt kansen om pieken in het netwerk te verminderen en energie slimmer en efficiënter te benutten. Lokale opwek van stroom, bijvoorbeeld via zon op dak, draagt bij aan energieneutraliteit. Alleen wanneer die stroom direct wordt gebruikt in het gebied (of wordt opgeslagen voor een later moment) draagt die opwek ook bij aan de ontlasting van het netwerk. Die opslag kan verschillende vormen hebben, van batterijen tot WKO's. Benutting van lokale warmtebronnen zoals geothermie of restwarmte draagt verder bij aan het verlagen van pieken op het elektriciteitsnet.

Ook op het vlak van watervoorziening zijn grote stappen nodig. Vanaf 2030-2035 wordt de beschikbaarheid van drinkwater kritisch. Het verhogen van de capaciteit van bestaande drinkwaterwinningen is noodzakelijk, en uitbreiding met nieuwe wingebieden moet nu al worden voorbereid. Daarnaast is het verstandig om alternatieve systemen te onderzoeken, zoals grijswatersystemen voor huishoudelijk gebruik. Daarmee kan de druk op de drinkwatervoorziening structureel worden verlicht.

Net als bij netcongestie zou dit ook gepaard moeten gaan met besparing van de drinkwatervraag. Het is goed ons te realiseren

dat ongeveer de helft van de woningbouwopgave voortkomt uit huishoudverdunding. Die helft leidt niet tot proportioneel meer waterverbruik. Met zijn allen kunnen we ook zuiniger met water omgaan.



**Nieuwe woon- en werklocaties
en voorzieningen worden zo veel
mogelijk geconcentreerd rondom
de ov-knooppunten bij stations
Amersfoort Centraal en Amersfoort
Schothorst.**



Ontwikkelpad

Ontwikkelpad

Het ontwikkelpad geeft aan op welke wijze de Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone zich kunnen ontwikkelen in de periode na 2030, richting 2040 en met een doorkijk naar 2050. De gemaakte afspraken uit de Woondeal zijn het vertrekpunt, we weten wat er tot 2030 is voorzien, nu kijken we verder. Het ontwikkelpad maakt inzichtelijk welke keuzes er opeenvolgend kunnen worden gemaakt. Het ontwikkelpad is gebaseerd op de leidende principes die volgen uit de opgaven en de beoordeling van de ontwikkelmodellen en het ruimtelijk conditionerend raamwerk. Dit is nadrukkelijk geen blauwdruk. Het doel van dit onderzoek is een navolgbare redenering op te bouwen en beslisinformatie op te leveren hoe de regio kan groeien, met ruimte voor flexibiliteit en inspelen op veranderende omstandigheden.

6.1| Opbouw van het ontwikkelpad

Uitgangspunten voor het ontwikkelpad

Het ontwikkelpad bestaat uit de ontwikkelpotentie voor wonen en werken en de bijbehorende condities. Deze sluiten aan op de leidende principes en het raamwerk. De gehanteerde aantallen woningen en arbeidsplaatsen per deelgebied zijn gebaseerd op ruimtelijke studies van de gemeenten en de studies die in het kader van dit gebiedsonderzoek zijn uitgevoerd. Dat betreft de analyse van de potentie per deelgebied uit de eerste fase van het gebiedsonderzoek (Rapportage fase 1 Gebiedsonderzoek, oktober 2024) en de uitwerkingen die op basis daarvan voor deelgebieden zijn gemaakt. Deze zijn in bijlage A Deelgebieden van dit rapport opgenomen. De uitwerkingen

zijn er op gericht om tot beslisinformatie te komen in het kader van dit onderzoek. Dit zijn inschattingen en verdient nadere uitwerking. In bijlage A Uitwerking deelgebieden wordt ook toegelicht welke condities per deelgebied ingevuld dienen te worden om deze potentie aan te boren

Opbouw van het ontwikkelpad

In het ontwikkelpad is onderscheid in vier typen keuzes:

1. Basiskeuzes:

Voor een zestal deelgebieden ligt een heldere koers voor, passend in het ruimtelijk conditionerend raamwerk, met draagvlak vanuit de partners. Deze koers kan gevolgd worden als ook invulling wordt gegeven aan de gebied specifieke condities.

2. Keuze voor doorontwikkeling:

Voor één deelgebied (Defensie) is de ontwikkeling in twee stappen voorzien. Er is een doorontwikkeling mogelijk afhankelijk van te maken keuzes op nationaal niveau.

3. Keuze voor Hoef-Oost en Isselt-Midden:

Voor twee deelgebieden geldt dat er een samenhangende keuze over de te voeren koers dient te worden gemaakt (Isselt-Midden en De Hoef-Oost). De keuzes voor deze deelgebieden kunnen niet zonder elkaar worden gemaakt. De ene keuze beïnvloedt namelijk de andere. Beide gebieden hebben de potentie om (deels) te transformeren van werken naar wonen. Dit zal in samenhang moeten worden bekeken met name vanwege het borgen dat er voldoende ruimte voor werken blijft en de hoge kosten die gemoeid gaan met de transformatie.

4. Keuze voor een alternatief pad:

Voor twee andere deelgebieden geldt dat er een alternatief pad voorhanden is (Spoorwegemplacement & Wagenwerkplaats en Regiopoort Zeist-Noord). Het alternatieve pad kan aan de orde komen wanneer blijkt dat de ambities voor de groei van de regio niet kunnen worden gerealiseerd met de eerdere keuzes. Bijvoorbeeld als de groei groter is of sneller gaat dan verwacht, of wanneer de woon- en werkambities in andere delen van de regio niet worden gehaald en er daardoor een groter beroep wordt gedaan op de deelgebieden Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone voor extra woningen of ruimte voor bedrijvigheid. Die alternatieve keuze moet dan uiteraard wel voorafgaand aan de ontwikkeling worden gemaakt.

Dit levert een set aan mogelijkheden en keuzes op, vertaald in bandbreedtes van mogelijk te realiseren aantallen woningen en arbeidsplaatsen in de deelgebieden. In onderstaande tabel is dit in één overzicht gezet. In dit hoofdstuk worden de strategische keuzes nader toegelicht. Eerst het totaaloverzicht van de ontwikkelpotenties:

Het ontwikkelpad maakt inzichtelijk welke keuzes er opeenvolgend kunnen worden gemaakt



Totaaloverzicht
ontwikkelpotenties

	1. Basiskeuzes		2. Doorontwikkeling		3. Keuze Isselt-Midden/Schothorst		4. Keuzes alternatieve ontwikkelpaden		
Deelgebied	# woningen	# arbeidsplaatsen	# woningen	# arbeidsplaatsen	# woningen	# arbeidsplaatsen	# woningen	# arbeidsplaatsen	Toelichting
Amersfoort Centraal									
Isselt-midden					1000-1500	0-500			1) beperkte transformatie naar wonen
					3000-4000	Min 0-500			2) transformatie naar wonen
					0	2000			3) intensivering werken
Spoor- emplacement & wagenwerkplaats	0	1500-2000					1000-1500	250-500	Alternatief: wonen ipv werken
Amersfoort Centraal & Nederberg	800-1200	500-1000							
Levensaders	500-1000	500-1000							
Schothorst									
De Hoef-Oost					2500-3000	Min 0-500			1) transformatie naar wonen
					0	1000-1500			2) intensivering werken
Heuvelrugzone									
Regiopoort Zeist- Noord	200-300	700-900					1000-1500	Min 0-500	Alternatief: transformatie naar wonen
Soesterberg eo	400-800	100-200							
Defensie	0	2000-3000		4000-5000					intensivering Defensie
Totaal gebieds- onderzoek	1900-3300	5300-8100		+2000	+2500-4000	+1000-1500	+2000-3000	-250 tot +500	

6.2| Basiskeuzes in het ontwikkelpad

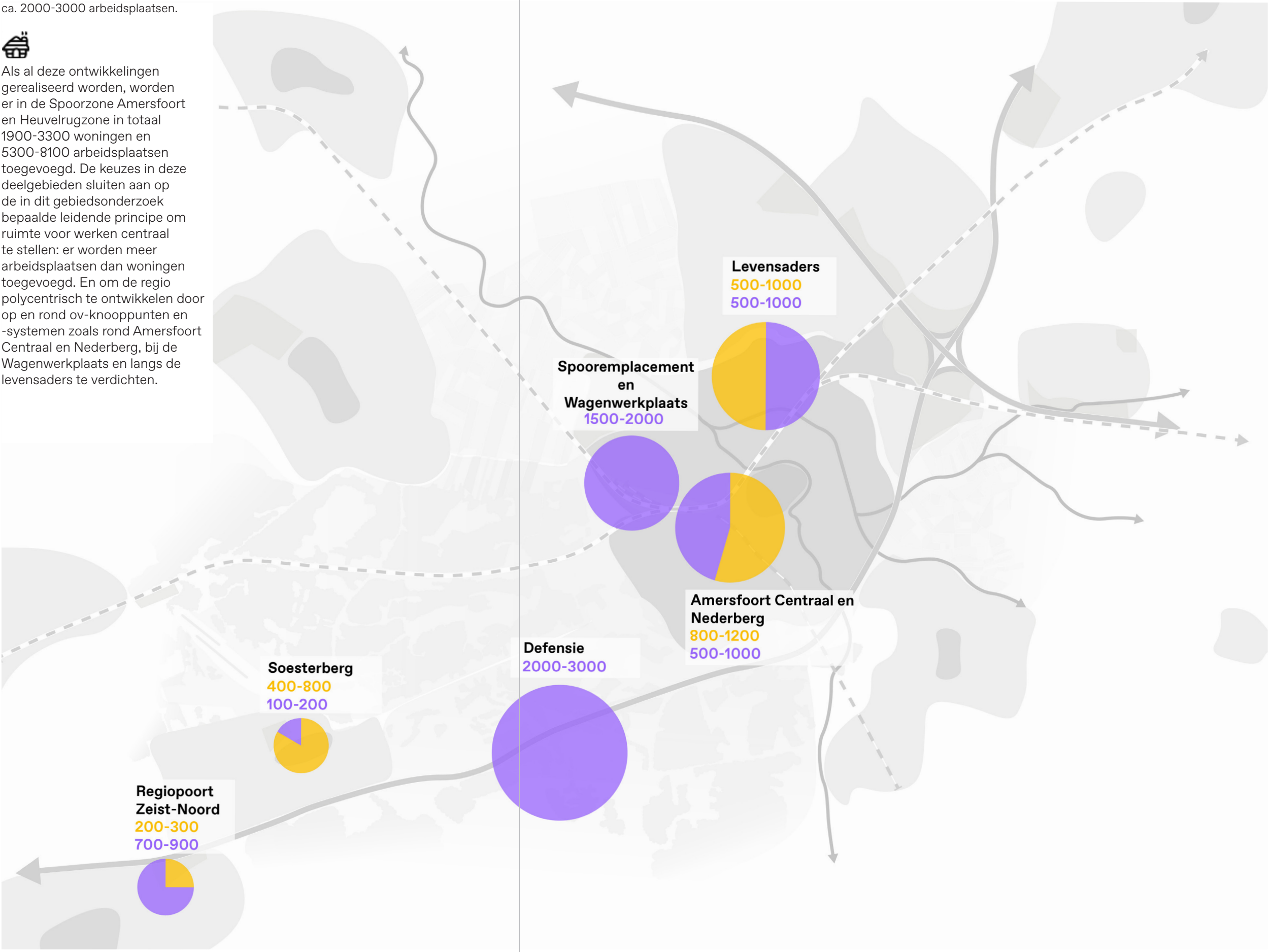
Uit de beoordeling van de ontwikkelmodellen en het ruimtelijk conditioneren raamwerk is gebleken dat er voor een aantal deelgebieden een heldere en voorstelbare koers is. Dit zijn ontwikkelingen die extra zijn ten opzichte van de afspraken uit de Woondeal. Dat betreft de keuzes om:

- Het gebied op en rond de Wagenwerkplaats en het meest noordelijke deel van het spooreplacement (60-spoorbundel) verder te intensiveren voor werken. Er liggen hier kansen voor de realisatie ca 1500-2000 extra arbeidsplaatsen.
- De potentie om de gebieden rond Amersfoort Centraal en Nederberg te benutten voor verdichting van wonen en werken. Uit ontwerpend onderzoek (zie Bijlage A Uitwerking deelgebieden) blijkt dat hier voor 800-1200 extra woningen en 500-1000 extra arbeidsplaatsen ruimte kan worden gevonden.
- De potentie van de Levensaders voor verdere verdichting te benutten. Hierbij is een selectie gemaakt van de Levensaders die ruimtelijk en functioneel gekoppeld zijn aan de Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone. Hier ligt een potentie van 500-1000 extra woningen en 500-1000 extra arbeidsplaatsen.
- In de Regiopoort Zeist-Noord wordt eerst ingezet op het versterken van het economische profiel van de werklocatie. Hierdoor kunnen er 700-900 extra arbeidsplaatsen ruimte krijgen. Ook is er een beperkt ruimte voor wonen in de randen van het gebied, dat betreft 200-300 extra woningen.
- In en rond Soesterberg kunnen aan de noordkant enkele werklocaties getransformeerd naar wonen. Dat levert 400-800 extra woningen op. De transformatie levert netto ook extra, maar andersoortige arbeidsplaatsen op: 100-200.
- De activiteiten van Defensie worden geïntensiveerd. Dat zal in eerste instantie naar verwachting gaan over

ca. 2000-3000 arbeidsplaatsen.

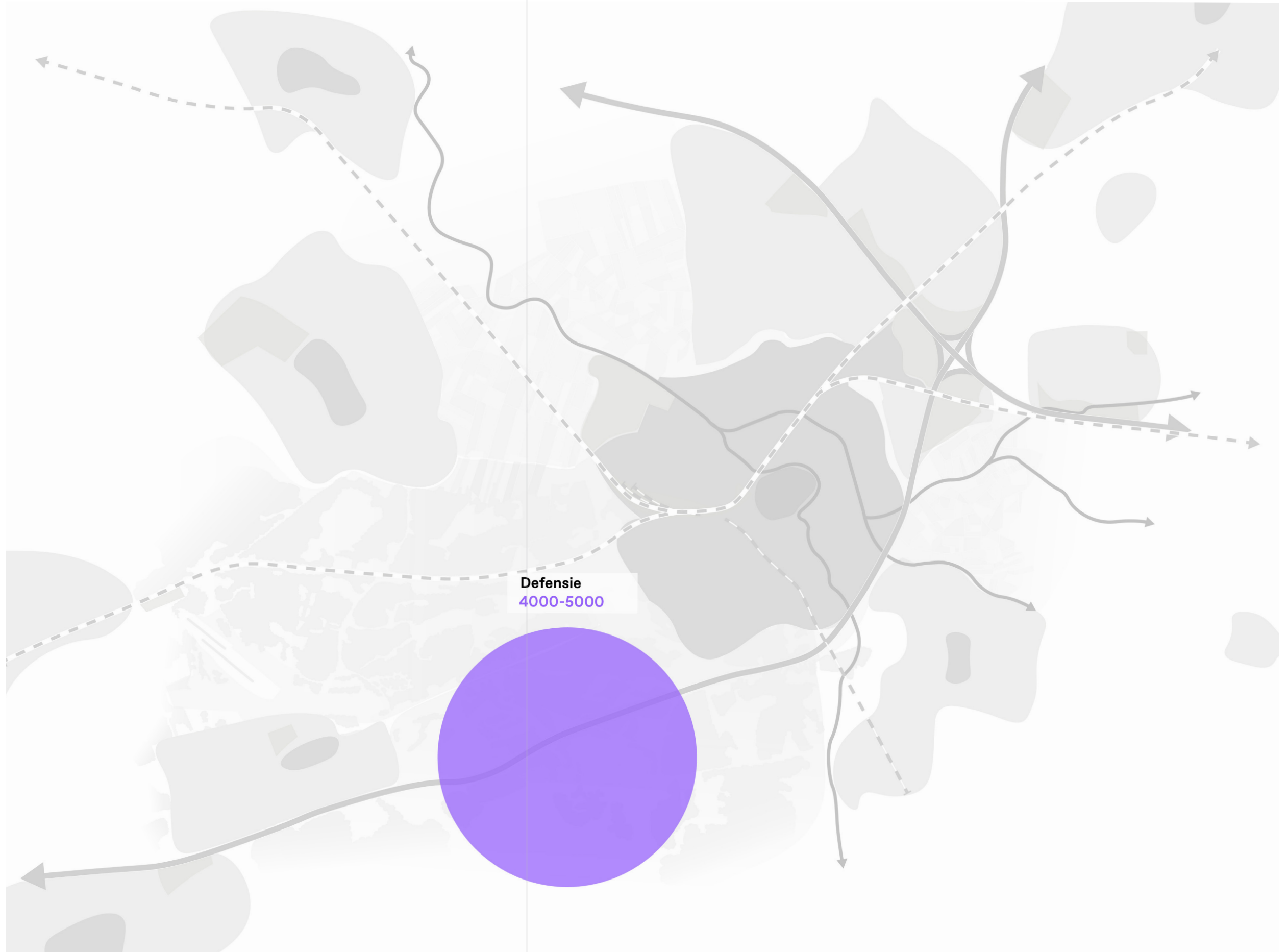


Als al deze ontwikkelingen gerealiseerd worden, worden er in de Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone in totaal 1900-3300 woningen en 5300-8100 arbeidsplaatsen toegevoegd. De keuzes in deze deelgebieden sluiten aan op de in dit gebiedsonderzoek bepaalde leidende principe om ruimte voor werken centraal te stellen: er worden meer arbeidsplaatsen dan woningen toegevoegd. En om de regio polycentrisch te ontwikkelen door op en rond ov-knooppunten en -systemen zoals rond Amersfoort Centraal en Nederberg, bij de Wagenwerkplaats en langs de levensaders te verdichten.



6.3| Keuze voor doorontwikkeling op het defensieterrein

Het is mogelijk dat Defensie er voor kiest om haar terreinen nog verder te intensiveren. Dat zou gaan om een extra 2000 arbeidsplaatsen, dus in totaal om 4000-5000 arbeidsplaatsen. De doorontwikkeling is afhankelijk van de te maken keuzes op nationaal niveau over de allocatie van de activiteiten van Defensie in Nederland. Een intensivering zal een groter beroep doen op te treffen bereikbaarheidsmaatregelen voor fiets en ov. Dat gaat niet alleen om de BRT Amersfoort-USP, maar juist ook om verbetering van de regionale (H)ov-verbindingen. Ook het gesprek over het uitplaatsen/ situeren van kantoorfuncties van Defensie naar de Spoorzone Amersfoort wordt pregnanter. Bij de mogelijke uitbreiding van defensie moet ook de impact worden meegenomen van het meegroeien van de arbeidsplaatsen in directe omgeving en de regio.



6.4| Keuzes intensivering
polycentrische
ontwikkeling: Isselt-Midden
en De Hoef-Oost

Om de polycentrische ontwikkeling van de regio en Amersfoort verder van de grond te krijgen en de beoogde groei van de regio een plek te geven is het van belang de ontwikkelpotentie in de spoorzones van Amersfoort zo goed mogelijk te benutten. Uit het onderzoek blijkt zowel een potentie voor de deelgebieden Isselt-Midden als De Hoef-Oost. In beide gebieden gaat het om een mogelijke transformatie van werklocaties, naar gemengde (hoog)stedelijk gebieden. Om dat mogelijk te maken zijn in beide gebieden ook forse investeringen nodig: bij De Hoef-Oost gaat het met name om het verkeersluw maken van de Outputweg door een alternatieve route (mogelijk parallel aan Knooppunt Hoevelaken) te maken voor doorstromend verkeer in het stedelijk wegnnet. Voor Isselt-Midden geldt dat er bestaande bedrijven (waaronder met hoge milieucategorie) moeten worden verplaatst en de verkeersituatie op de uitvalswegen kritiek wordt. Doordat deze kostbare condities moeten worden ingevuld, zal er ook een fors programma tegenover moeten staan voor een haalbare businesscase.

In Isselt-Midden biedt een volledige transformatie de potentie om 3000-4000 extra woningen te realiseren. Het aantal arbeidsplaatsen zal hier dan naar verwachting afnemen met maximaal 500. Een alternatief is een beperktere transformatie gericht op de ontwikkeling van 1000-1500 extra woningen, met beperkte toename van het aantal arbeidsplaatsen van 0-500. Tenslotte is het ook mogelijk om de werkfunctie te intensiveren, waardoor er ca 2000 arbeidsplaatsen kunnen worden toegevoegd.

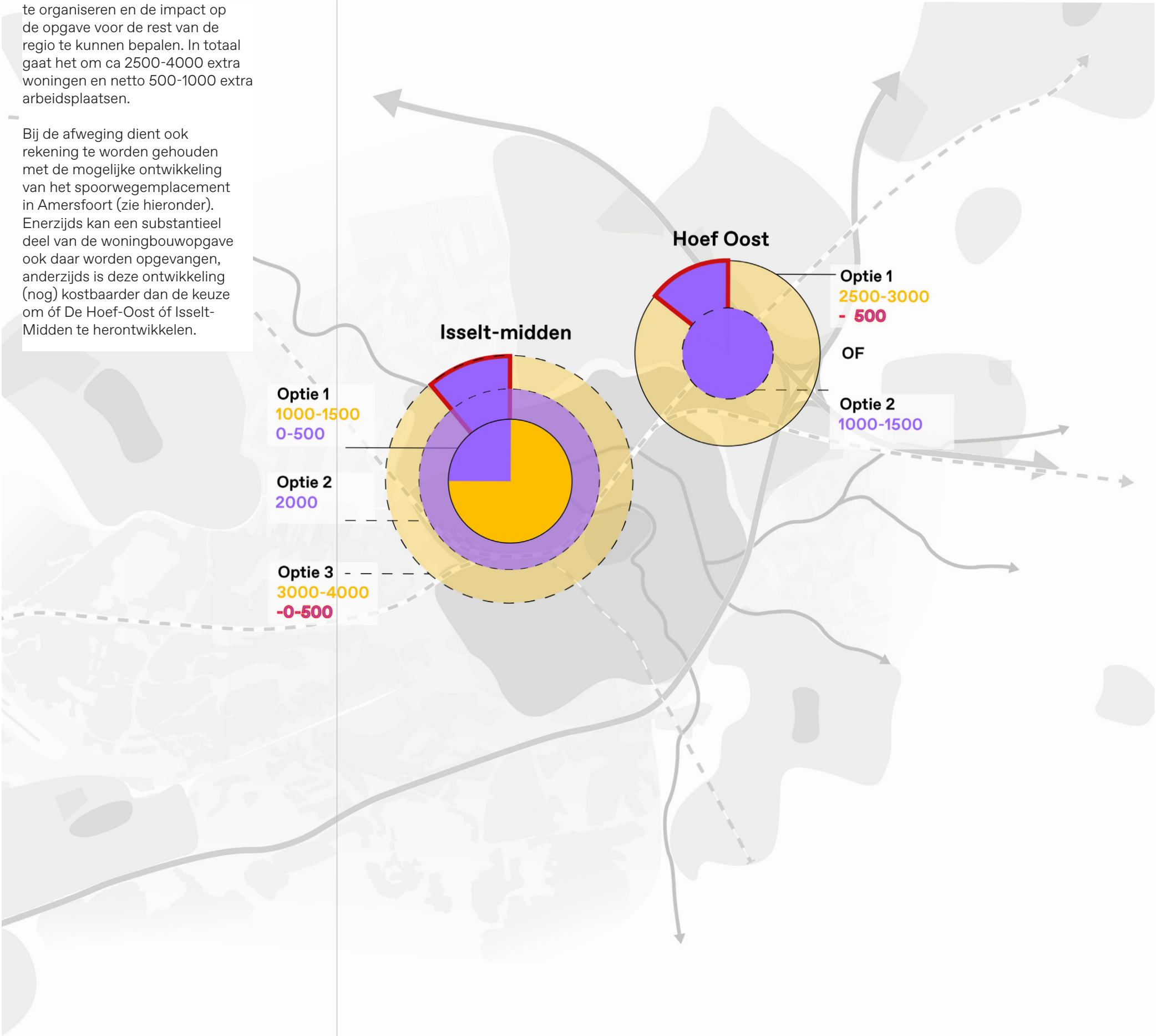
In De Hoef-Oost gaat het om ofwel een forse doorontwikkeling van Hoefkwartier naar het gebied in de ruimere omgeving van de (afgewaardeerde) Outputweg. Daarmee worden 2500-3000 extra woningen mogelijk. Bovenop het bestaande plan voor gebiedsontwikkeling Hoefkwartier (van circa 3500 woningen). Dit gaat ten koste van de ruimte voor werken, waardoor het aantal arbeidsplaatsen netto af neemt met 0-500. Het alternatief is het handhaven van de Outputweg en het verder intensiveren van het werken in De Hoef-Oost, met extra 1000-1500 arbeidsplaatsen. Ook een gemengde woon-werkvariant is mogelijk, in plaats van een strikte scheiding.



Eén van deze twee gebieden zal geheel moeten transformeren of beide gebieden gedeeltelijk om de gewenste doelstellingen ten aanzien van de woningbouw in de regio te halen en om de gewenste kwaliteitontwikkeling van Amersfoort te realiseren: de polycentrische stad met nieuwe woon- werkkwaliteiten. Beide gebieden maximaal transformeren is niet wenselijk, binnen deze planperiode, vanwege het verlies van arbeidsplaatsen en type bedrijvigheid. De gebieden hebben duidelijk onderscheidende economische profielen. Dan gaan er te snel, te veel en te veel verschillende werklocaties verloren en wordt er de economische positie van de regio verzwakt. Ook zijn de kosten naar verwachting zo hoog dat het niet reëel is om beide gebieden geheel te transformeren. Dit is strijdig met het leidende principe om ruimte voor werken en economie centraal te stellen. De mogelijke ontwikkeling van deze gebieden zal in de tweede helft van de periode 2030-2040 liggen. Het is van belang deze keuze tijdig te maken, om de planvoorbereidingen te kunnen starten, de benodigde budgetten

te organiseren en de impact op de opgave voor de rest van de regio te kunnen bepalen. In totaal gaat het om ca 2500-4000 extra woningen en netto 500-1000 extra arbeidsplaatsen.

Bij de afweging dient ook rekening te worden gehouden met de mogelijke ontwikkeling van het spoorwegemplacement in Amersfoort (zie hieronder). Enerzijds kan een substantieel deel van de woningbouwopgave ook daar worden opgevangen, anderzijds is deze ontwikkeling (nog) kostbaarder dan de keuze om óf De Hoef-Oost óf Isselt-Midden te herontwikkelen.



6.5| Keuzes voor
alternatieve paden

In twee deelgebieden zijn er mogelijkheden om af te wijken van de basiskeuzes en een ander pad in te slaan. Dit kan aantrekkelijk of zelfs nodig zijn indien er sprake is van een snellere of grotere groei van de regio of dat er ontwikkelingen uit de basiskeuzes niet zo snel of in zijn geheel niet van de grond komen, waardoor nieuwe locaties met name voor woningbouw nodig zijn. Het is en blijft een flexibele aanpak.

Voor het gehele noordelijke deel van het spooreplacement van Amersfoort (gebied spoorbundel 50 en 60 in beheer bij ProRail) kunnen er voor de langere termijn mogelijkheden liggen om een deel van de spoorse functies te verplaatsen naar een gebied buiten de stad. Hierdoor kan er ruimte ontstaan voor een verdere transformatie naar een hoogstedelijk gebied met wonen en werken. Een locatie voor deze verplaatsing is niet nader onderzocht, maar is een kostbare ontwikkeling. Dit alternatieve pad kan alleen in gang worden gezet als de nood hoog is en de opbrengsten dat ook zijn. Daarvoor is een forse woningbouwontwikkeling van 1000-1500 extra woningen nodig. Om te voorkomen dat wonen en werken elkaar hier in de weg zitten, zal de intensivering van de Wagenwerkplaats als werklocatie worden afgezwakt. Het ligt hier voor de hand om te kiezen voor meer woningen ten koste van beoogde realisaties van arbeidsplaatsen. Deze nemen af van 1500-2000 naar 250-500 arbeidsplaatsen.

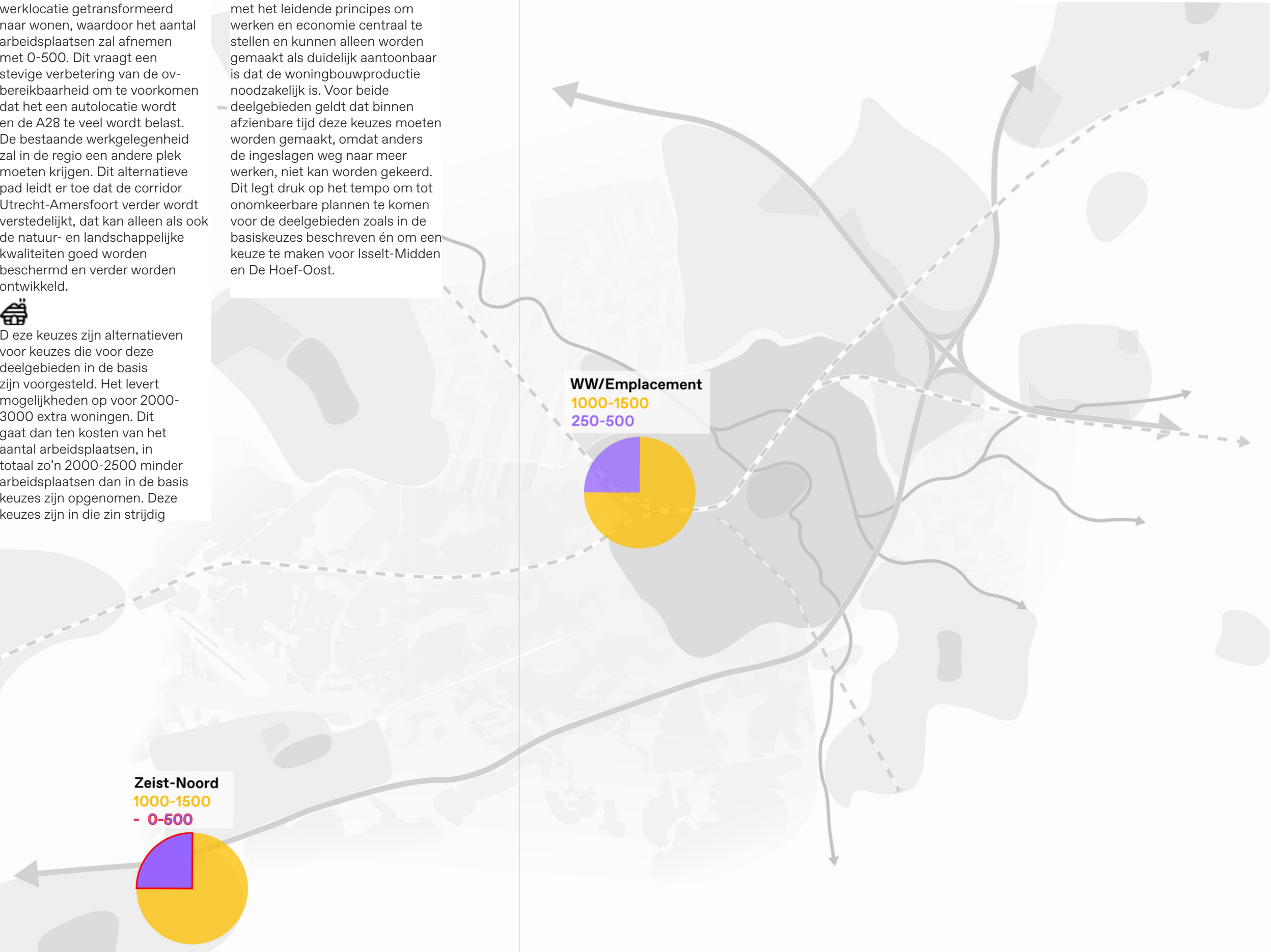
Voor de Regiopoort Zeist Noord geldt dat er een alternatief pad is om in te zetten op woningbouw in de plaats van werken. Het gaat hier om 1000-1500 extra woningen, ten koste van de beoogde toename van arbeidsplaatsen. Sterker er wordt in dit alternatieve pad een

werkllocatie getransformeerd naar wonen, waardoor het aantal arbeidsplaatsen zal afnemen met 0-500. Dit vraagt een stevige verbetering van de ov-bereikbaarheid om te voorkomen dat het een autolocatie wordt en de A28 te veel wordt belast. De bestaande werkgelegenheid zal in de regio een andere plek moeten krijgen. Dit alternatieve pad leidt er toe dat de corridor Utrecht-Amersfoort verder wordt verstedelijkt, dat kan alleen als ook de natuur- en landschappelijke kwaliteiten goed worden beschermd en verder worden ontwikkeld.



D eze keuzes zijn alternatieven voor keuzes die voor deze deelgebieden in de basis zijn voorgesteld. Het levert mogelijkheden op voor 2000-3000 extra woningen. Dit gaat dan ten kosten van het aantal arbeidsplaatsen, in totaal zo'n 2000-2500 minder arbeidsplaatsen dan in de basis keuzes zijn opgenomen. Deze keuzes zijn in die zin strijdig

met het leidende principes om werken en economie centraal te stellen en kunnen alleen worden gemaakt als duidelijk aantoonbaar is dat de woningbouwproductie noodzakelijk is. Voor beide deelgebieden geldt dat binnen afzienbare tijd deze keuzes moeten worden gemaakt, omdat anders de ingeslagen weg naar meer werken, niet kan worden gekeerd. Dit legt druk op het tempo om tot onomkeerbare plannen te komen voor de deelgebieden zoals in de basiskeuzes beschreven én om een keuze te maken voor Isselt-Midden en De Hoef-Oost.



6.6| Samenhang met de verstedelijkingsopgave voor de gehele regio

De ontwikkeling van de Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone zijn belangrijke onderdelen van het NOVEX-verstedelijkingsgebied Utrecht-Amersfoort. De metropoolpoort Spoor- en A1 zone Amersfoort en de Regiopoort Zeist-Noord zijn daarin cruciaal. De keuzes die vanuit dit onderzoek worden voorgesteld moeten in dat bredere kader worden gezien.

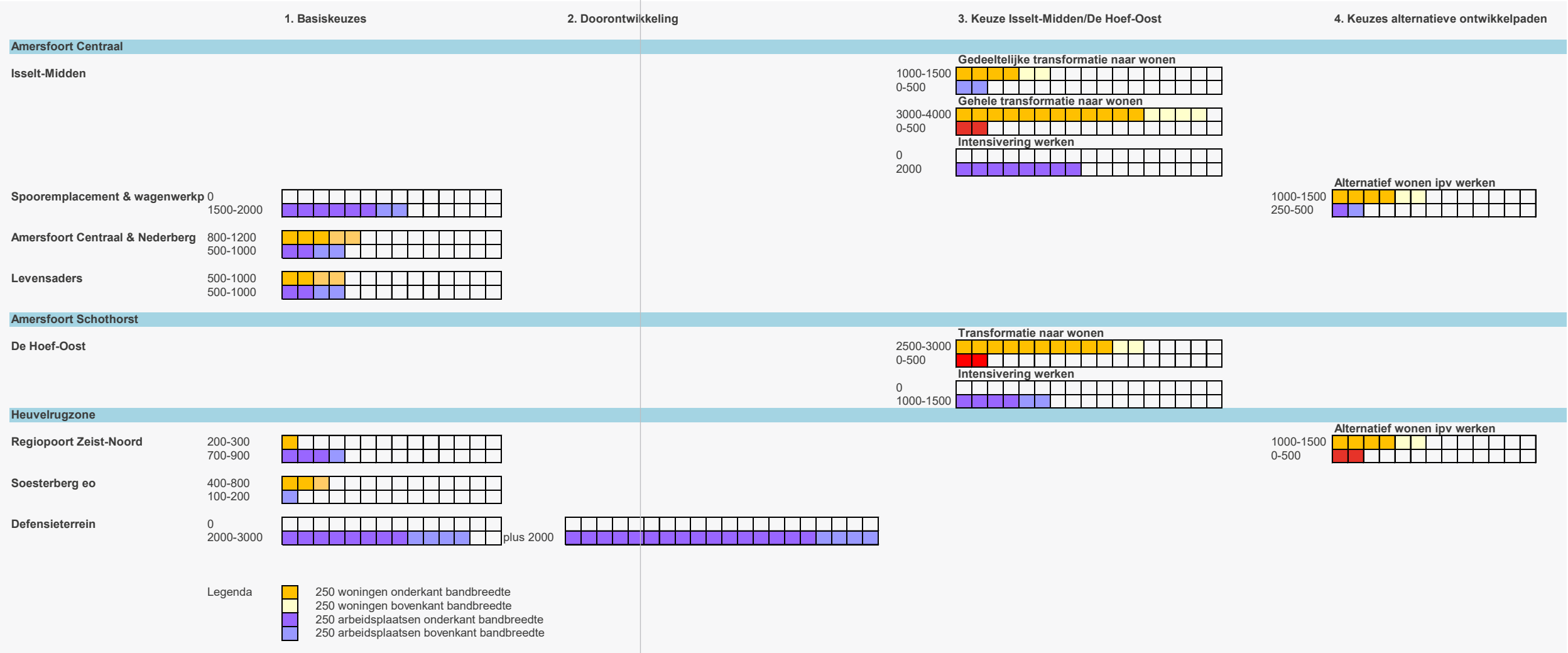
Regionale keuzes voor wonen

Voor woningbouw is het vertrekpunt de gemaakte afspraken in de Woondeal 2022-2030 Regio Amersfoort. In de woondeal is de ambitie opgenomen om in de regio Amersfoort in de periode 2022-2030, 27.000 woningen te realiseren, vanzelfsprekend onder de nodige voorwaarden. In de periode tot 2040 er een opgave ligt voor 13.000 woningen in de regio Amersfoort.

De basiskeuzes in het ontwikkelpad leiden er toe dat er 1900-3300 woningen in de periode 2030-2040 kunnen worden toegevoegd. Dat is nog te beperkt gezien de ambitie, dus de transformatie van Isselt-Midden of De Hoef-Oost of delen er van, met een potentie van 2500-4000 woningen is noodzakelijk. Tenslotte is er de potentie om 2000-3000 woningen in de deelgebieden Zeist-Noord en op het Spooremlacement & wagenwerkplaats toe te voegen, indien daar aanleiding toe is.



In totaal volgt uit dit gebiedsonderzoek dat er voor de periode 2030-2040, als onderdeel van de ambitie van 13.000 woningen in de regio Amersfoort in deze periode, er in de Spoorzone Amersfoort en



Heuvelrugzone tussen de ca 4400 en 7300 woningen kunnen worden gerealiseerd.

Deze potentie staat niet op zichzelf. Op andere plekken in de stad en de regio zijn er potenties om verder te verstedelijken. Dat zijn met name:

- Stad Amersfoort: uit de monitoring van de gemeente Amersfoort blijkt dat in de gemeente Amersfoort de plancapaciteit ten opzichte van de afspraken in de Woondeal aanzienlijk is toegenomen. In de Spoor A1/zone (dat is inclusief Bovenduist) 3.000 woningen die extra worden gerealiseerd te opzichte van de Woondeal en in de rest van de stad 2.000 extra woningen.
- Rest van de regio: In de rest

van de regio, met name in de Regiopoort Nijkerk en in de vitale kernen zoals Baarn, Soest en Leusden, liggen ook potenties om in de periode na 2030 bij te bouwen. In de regiopoort Nijkerk is er bovenop de afspraken in de Woondeal (1.600 woningen) een ontwikkelpotentie van ongeveer 2.000 extra woningen.

Naast de kwantitatieve opgave, is ook de kwalitatieve opgave onderwerp van gesprek. In de Spoorzone ligt de focus op het toevoegen van (hoog)stedelijke woonmilieus. Dit zal in relatie moeten blijven worden gezien met de totale kwalitatieve woningbouwbehoefte in de regio, de aansluiting op de woonbehoefte, de specifieke potentie van regiopoorten en

vitale kernen om te bouwen voor de vitaliteit van de kernen en de mogelijkheden om hier grondgebonden woningen toe te voegen.

Uiteindelijk zijn dit allemaal communicerende vaten. Met andere woorden: de voorziene 13.000 woningen voor de periode 2030-2040 zal in de gehele regio, verdeeld over zowel de Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone, de rest van de stad Amersfoort en de rest van de regio een plek dienen te krijgen. Als de realisatie op de ene plek stagneert, doet dat een beroep op andere delen. In dit gebiedsonderzoek zijn daar voor de Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone de mogelijkheden en keuzes in beeld gebracht. Dit vraagt een continue gesprek, regie en keuzes op regionaal niveau. Over zowel de type woningbouw

en de ruimtelijke ontwikkeling als de condities voor de woningbouw, op basis van monitoring van de woningbouwbehoefte en -realisatie op regionaal niveau.

Regionale keuzes voor werken

Eén van leidende principes uit dit onderzoek is het voorzien in voldoende ruimte voor werken en economie.



Voor werken is in dit gebiedsonderzoek uitgegaan van een groei van 10.000 arbeidsplaatsen in de periode 2030-2040. Met de keuzes die voorliggen wordt hier in voorzien. De bandbreedte ligt tussen de ca 6300 en 11600 extra arbeidsplaatsen.

Dit is een netto toename. In meerdere deelgebieden is er hierbij ook nog sprake van een transformatie van type werkgelegenheid. Dat geldt voor bijvoorbeeld Isselt-Midden, waar van een gebied met zware- en gemengde bedrijvigheid, een beweging wordt voorgesteld naar een gemengd woon- werkgebied met lagere milieucategoriën en mogelijk ook diensten. Dat geldt ook voor deelgebied Soesterberg en omgeving (deels op grondgebied Zeist), waar een bestaand regionaal bedrijventerrein wordt getransformeerd naar wonen. Dit doet een beroep op de gehele regio Amersfoort, de MRU en de provincie Utrecht om in brede zin te voorzien in voldoende ruimte voor werkgelegenheid.



Agenda voor vervolg

Agenda voor vervolg

Het Gebiedsonderzoek Amersfoort geeft inzicht over de potentie, condities en te maken keuzes voor de ontwikkeling van de Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone voor de periode 2030-2040 met een doorkijk naar 2050. Gericht op het waarmaken van de ambities uit het NOVEX Ontwikkelperspectief. De inzichten uit dit gebiedsonderzoek vragen om een vervolgaanpak om tot beslissingen te komen. Met dezelfde intensieve overheidssamenwerking uit het gebiedsonderzoek. Om vervolgstappen te zetten is op basis van deze inzichten een ontwikkel- en onderzoeksagenda uitgewerkt die voor de Spoorzone en Heuvelrugzone ingebracht kan worden bij de actualisatie en realisatie van de (adaptieve) uitvoerings-/investeringsagenda van het NOVEX gebied MRU. Daarnaast geeft het rapport input voor visie- en beleidsvorming, programmering en nieuwe gebiedsontwikkelingen.

7.1| Wat is de onderzoeks- en ontwikkelagenda

In het kader van het gebiedsonderzoek worden nog geen keuzes gemaakt. Om de ontwikkelpotentie van de onderzochte gebieden te kunnen benutten, zijn (bestuurlijke/ politieke) keuzes nodig. Deels gaat het om keuzes die op regionaal niveau gemaakt moeten worden,

maar deels zijn het ook keuzes die een regio-overstijgend karakter hebben en onderdeel zijn van de Rijk-regio agenda. Bijvoorbeeld omdat het om de verbinding van Amersfoort met de rest van Nederland gaat, of omdat de keuzes een dusdanige schaal, urgentie en impact hebben dat de regio alleen dit niet kan dragen. Uit de inzichten en informatie uit het gebiedsonderzoek is een agenda voor (nader) onderzoek en uitwerking opgesteld voor de samenwerkende overheden, die moet ondersteunen bij het maken van deze keuzes en beslissingen. Deze agenda bouwt voort op de leidende principes uit de beoordeling van ontwikkelmodellen (1. werken centraal en 2. versterken netwerkgerichte/polycentrische ontwikkeling), het raamwerk met condities en de ontwikkelpotentie voor wonen en werken in de deelgebieden.

De agenda is input voor de actualisatie en de realisatie van de uitvoeringsagenda NOVEX . De ontwikkelagenda bestaat uit 8 onderwerpen, gericht op het uitwerken of onderzoeken ten behoeve van structurerende ruimtelijk-programmatische keuzes in de gebieden. De agenda is per punt uitgewerkt met vervolgstappen, benodigde beslisinformatie om besluiten te kunnen nemen en een overzicht

van te betrekken organisaties. De agenda is daarmee een actiegerichte opvolging op dit gebiedsonderzoek. In onderstaande tabel is een globale planning gegeven van de ontwikkelagenda. In deze tijdframes is het wenselijk om besluiten te nemen op dit onderwerp.

NB: het onderscheid in schaalniveau betekent niet dat er geen zaken uit de regionale ontwikkelagenda naar rijksniveau kunnen worden gebracht. Het onderscheid is bedoeld om aan te geven welke zaken op de NOVEX Rijk-Regio tafel liggen (al dan niet via BO Leefomgeving en BO MIRT). Dit is conform de werkwijze ‘adaptief programmeren’ in de NOVEX Uitvoeringsagenda voor de MRU.

7.2| Uitwerking agenda voor vervolg

1. schaalsprong OV & knooppunten

Versterking en modernisering stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst en de ontwikkeling van een versterkt OV-systeem dat past bij de polycentrische, netwerkgerichte ontwikkeling van Amersfoort en haar regio.

De stationsgebieden worden

	Korte termijn (2025-2027)	Middellange termijn (2028-2029)	Lange termijn (2030 <u>ev</u>)
Nationaal/provinciaal	(2) Integrale ontwikkeling Heuvelrugzone (3) Uitwerking Isselt-Midden en Hoef-Oost (4) Economisch profiel regio en doorvertaling naar werklocaties	(1) Schaalsprong OV & knooppunten	(8) Alternatieve ontwikkelpaden activeren
Regio	(5) Gebiedsvisies en ontwikkelstrategieën deelgebieden (7) Regionale programmering wonen en werken 2030-2040	(6) Randvoorwaardelijke maatregelen groenblauw, recreatie, energie en drinkwater	

getransformeerd tot levendige, multimodale knooppunten met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. Het OV-systeem bestaat uit de ontwikkeling van een regionaal Bus-Rapid-Transit netwerk, waaronder een BRT Amersfoort-USP (en het daaraan gekoppelde onderliggende busnetwerk), vergroting capaciteit busstation Amersfoort Centraal, ontwikkeling van het binnenstedelijk Amersfoorts OV-anker en corridorhubs voor modal shift van auto naar OV. Dit staat in relatie tot afspraken op het hoofdwegennet, zoals realisatie knooppunt Hoevelaken. Uitstel en mogelijke fasering vraagt om maatregelen op OV.

Voorgestelde vervolgstappen:

- Opstellen samenhangend pakket aan OV-maatregelen: versterking en modernisering stations Amersfoort Centraal en Schothorst, frequentieverhoging op het spoor voor personenvervoer, BRT netwerk, waaronder BRT USP-Amersfoort, binnenstedelijk OV-anker, corridorhub Soesterberg, Regiopoort Zeist-Noord.
- Opstellen gebiedsvisies voor stationsomgevingen Amersfoort Centraal/ Nederberg en Amersfoort Schothorst, als uitwerking binnen de gebiedsontwikkeling Hoefkwartier.

Benodigde beslisinformatie:

- Uitkomsten pre-verkenning BRT Utrecht Science Park – Amersfoort
- Visie/planuitwerking voor de stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst, inclusief capaciteits- en exploitatieprognoses 2030-2040 stations

- Uitwerking Amersfoorts OV-anker, inclusief capaciteit en inrichting busstation Centraal
- Uitkomsten uitwerking corridorhub Soesterberg
- Gebiedsvisies voor Zeist-Noord en kern Soesterberg (zie punt 5)
- Kostenraming & financieringsmix MIRT/ decentrale overheden
- Ruimtelijke rendementen (wonen/werken) rond knopen

Samenwerkende organisaties:

Provincie Utrecht, gemeente Amersfoort, Ministerie I&W, Ministerie VRO, Regio Amersfoort, Regio U10, ProRail, NS, gemeente Utrecht, gemeente Zeist, gemeente Soest.

2. Integrale ontwikkeling Heuvelrugzone

Integrale, gebiedsgerichte ontwikkeling Heuvelrugzone vanuit een helder perspectief op samenhangende opgaven (defensie, recreatie, verstedelijking, mobiliteit, natuur, energie en klimaatadaptatie) met duidelijke sturing.

De druk op de ruimte op de Heuvelrugzone gaat verder toenemen, mede als gevolg van groei in de metropoolpoorten Utrecht en Amersfoort en de intensivering van de activiteiten van defensie. Dit vraagt om het maken van ruimtelijke keuzes in samenhang, met duidelijke sturing en zonering wat waar wel en niet kan en onder welke condities. Immers, de ontwikkeling van de Heuvelrugzone moet passen bij de cultuurhistorische- en natuurwaarden van de Heuvelrug. Ruimtelijke keuzes zijn onder andere nodig op het weggennet (ontsluiting defensie, functie N237, mede in relatie tot A28), het OV-netwerk (tracé en haltering

BRT en OV verbindingen op deze corridor), corridorhub P+R Soesterberg, ruimte voor (defensie verbonden) bedrijvigheid, recreatie in brede zin en specifiek recreatief medegebruik van defensieterreinen (sport, wandelen) en ontwikkeling Zeist-Noord (regiopoort) en Soesterberg (vitale kern). Inzichten uit het gebiedsonderzoek voor de Heuvelrugzone zijn ingebracht in het ontwerpend onderzoek AtotZ. Defensie is een belangrijke partner in de integrale ontwikkeling van Heuvelrugzone.

Voorgestelde vervolgstappen:

- Opstellen gebiedsperspectief Heuvelrugzone (binnen AtotZ) en daaruit volgend:
 - afsprakenkader Defensie (binnen AtotZ)
 - zoneringsplan Heuvelrug (recreatie intensief/ extensief, voorzieningen, drinkwater-bescherm & schaarste-zones)
 - bestuursovereenkomst AtotZ
- Uitwerken de hierboven bij onderdeel 1 genoemde mobiliteitsmaatregelen voor verschillende mobiliteiten op de corridor Utrecht-Amersfoort
- Gebiedsvisies voor Zeist-Noord en Soesterberg (zie punt 5)
- Governance voorstel om tot een integrale, gebiedsgerichte ontwikkeling met betrokken organisaties te komen, rekening houdend met de uitkomsten van ontwerpend onderzoek en de beoogde bestuursovereenkomst AtotZ, de herziening en uitwerking van de provinciale omgevingsvisie en de samenhang met

de gerelateerde U Ned
uitwerkingen op het vlak van
mobiliteit.

Benodigde beslisinformatie:

- Uitkomsten ontwerpend
onderzoek AtotZ en voorstel
tot vervolg
- Multimodale mobiliteitsanalyse
netwerk (binnen préverkenning
BRT USP-Amersfoort)
- Inzicht in integrale
mobiliteitsoplossingen voor
de corridor bezien vanuit
het functioneren van het
mobiliteitssysteem op de
verschillende schaalniveaus
- Waterbeschikbaarheids
scenario's en impact extreme
droogte
- Recreatiemonitor (bezoek,
modal split, natuurdruk) en
prognoses 2030-2040
- Juridische instrumenten
voor koppeling zonering
en bouwvergunning
(omgevingsplan, plan-MER)
- Ruimtelijke footprint,
veiligheids- en
geluidscontouren
- Natuur- en drinkwaterimpact
- Ruimtelijke programma
(wonen en werken) 2030-
2040

Samenwerkende organisaties:
Provincie Utrecht, Ministerie
Defensie, Ministerie I&W,
Ministerie L&VN, Ministerie VRO,
Regio Amersfoort, Regio U10,
Waterschap Vallei & Veluwe,
gemeente Zeist, gemeente Soest,
gemeente Leusden, gemeente
Amersfoort, recreatieschappen.

Stand van zaken “A tot Z”
Na het bestuurlijk akkoord
voor de Gebiedssamenwerking
A tot Z in juni 2024 bevindt
zich deze samenwerking op
dit moment in de fase van het
ontwerpend onderzoek. In
kwartaal 3 2025 moet dit leiden
tot een gebiedsperspectief.
Daarin worden kansen in beeld
gebracht en uitgewerkt door
opgaven te combineren. Het is een
gebiedsbrede verdieping, waarbij
concrete lokale gebiedsuitwerking
plaatsvindt door een gezamenlijke
verkenning van inrichtingsopties.
De uitwerking vindt plaats op
een hoger detailniveau dan de
uitwerking in dit onderzoek. Op
basis van het gebiedsperspectief
worden in AtotZ bestuurlijke
afspraken gemaakt voor de
Heuvelrugzone. Wat de exacte
scope is van de nog op te stellen
bestuursovereenkomst is nog niet
duidelijk.

Vanuit het gebiedsonderzoek zijn
de volgende inzichten ingebracht
in het ontwerpend onderzoek:

- Gebiedssturing in de
Heuvelrugzone is noodzakelijk.
De governance moet volgen
uit gezamenlijke vraagstukken.
- Integrale
mobiliteitsuitwerkingen op
deze corridor is essentieel.
Defensie nadrukkelijk
betrekken bij OV verbeteringen
in de regio, waaronder de BRT
Amersfoort-USP
- Geen focus op verstedelijking
(wonen en werken) langs de
Weg der Weeghen/N237;
mogelijkheden voor toevoegen
wonen en werken alleen in
kern Soesterberg, Zeist-Noord
en defensie terreinen
- Defensie biedt kansen voor
het versterken van het
regionaal economisch profiel.
Bezie hoe bedrijvigheid
gekoppeld kan worden aan
defensieactiviteiten, zowel op

als rondom defensielocaties
of op werklocaties breder
in de regio. Ook in termen
van innovatiehubs en
interactiemilieus.

- De ontwikkelpotentie wonen
en werken 2040 voor
Zeist-Noord en voor kern
Soesterberg
- Op basis van groei van
Amersfoort en Utrecht
noodzakelijk om recreatie op
de Heuvelrug te zoneren
- Verkennen van mogelijkheden
kantoren van Defensie in de
Spoorzone Amersfoort nabij
Amersfoort Centraal en/of
Amersfoort Schothorst

**3. Uitwerking Isselt-Midden
en De Hoef-Oost**
Uitwerking van Isselt-Midden
en Hoef-Oost gericht op
samenhangende afweging/keuze
voor toekomstige ontwikkeling van
deze terreinen.

Uitwerking betreft het
opstellen van een gebiedsvisie
op de aspecten ruimtelijke
structuur, mogelijk
programma, businesscase,
mobiliteitsoplossing, impact
op regionale werkruimtebalans
en infrastructuraanpassingen.
Om invulling te geven aan de
woonopgave op lange termijn,
waarin gecentraliseerd wordt
rondom knopen is het nodig
om in één van beide of in beide
gebieden woningen toe te voegen
en daarmee te ontwikkelen tot
hoogstedelijke woon-werkmilieus.
Beide gebieden volledig
transformeren naar wonen is
echter niet wenselijk vanwege
het verlies van arbeidsplaatsen
en type bedrijvigheid. Behoud
van werklocaties is essentieel
voor een gezonde woon-
werkbalans en de economische
groei van Amersfoort. In geval
van transformatie is alternatieve
ruimte voor bedrijvigheid dan ook

noodzakelijk, mogelijk gevonden
op het andere terrein. Voor Isselt-
Midden en Hoef-Oost is het van
belang om profiel te kiezen voor
deze gebieden die invulling geeft
aan de regionale economische
visie voor de MRU en Regio
Amersfoort. Ook in het geval dat
de werklocatie niet (gedeeltelijk)
transformeert naar wonen is er wel
degelijk sprake van ontwikkeling
gericht op het toevoegen van
arbeidsplaatsen. Indien wordt
gekozen om in beide gebieden
niet of nauwelijks woningen
toe te voegen via transformatie
moet de impact op de regionale
woningbouwopgave in beeld
worden gebracht en kan het nodig
zijn elders in Amersfoort woningen
moeten worden toegevoegd
om invulling te geven aan de
ambitie. In dit kader wordt ook
een verkenning gedaan naar de
impact van eventuele ontwikkeling
van het noordelijke deel van het
spooreplacement, welke in het
alternatieve pad is opgenomen (zie
onderdeel 8).

Voorgestelde vervolgstappen:

- Opstellen van programmering,
condities en ontwikkelstrategie
voor Isselt-Midden en Hoef-
Oost

Benodigde beslisinformatie:

- Uitwerkingen
ontwikkelvarianten met
ruimtelijke programma en
grond-/vastgoedexploitatie
- Impact op regionale
werkruimtebalans
- Economische potentie als
werklocatie
- Mobiliteits- en infrastructuur-
aanpassingen (Outputweg, A1/
A28)

Samenwerkende organisaties:
Gemeente Amersfoort, Provincie
Utrecht, Ministerie I&W, Ministerie
VRO, private grondeigenaren

**4. Economisch profiel
regio en doorvertaling naar
werklocaties**
Uitwerken en aanscherpen van het
economische profiel van de regio's
binnen de MRU met doorvertaling
naar werklocaties (kwaliteit en
kwantiteit) gericht op het bijdragen
aan de economische groei en
vestigingsklimaat van de MRU.

Een gedeelde lange-termijn visie
geeft een toekomstprofiel aan
werklocaties, zoals Amersfoort
Centraal (kantoren-, onderwijs- en
opleidingscluster “Earth Valley
innovation district”), Hoefkwartier
(onderwijs- en kenniscluster
met nieuwe werkmilieus
als “satellietcampus USP”),
Wagenwerkplaats (innovatie,
onderzoek en training voor spoor
en trein “Rail Innovation Hub”).
Ook geeft het input en houvast
voor nieuwe gebiedsvisies voor
onder andere werklocaties Zeist-
Noord, Isselt-Midden, Hoef-Oost
en Amersfoort Centraal. Evenals
de economische positionering van
Defensie (als groeiende werkgever
in de regio). Inzichten waar welke
economische functies landen geeft
tevens input voor het regionaal
programmeren van werken
voor de lange termijn. Hierbij
worden bestaande onderzoeken
benut die zijn uitgevoerd binnen
de regio Amersfoort, zoals
een bedrijventerreinstrategie
(STEC, 2024) en een sectoraal
economisch onderzoek (Ecorys,
2023).

Voorgestelde vervolgstappen:

- Opstellen/aanscherpen
economische profiel regio's
met doorvertaling naar
werklocaties (kwaliteit en
kwantiteit), passend bij de
kernprofielen van de regio

Benodigde beslisinformatie:

- Economische proposities voor
de MRU en regio Amersfoort

- Ruimtebehoefte per
bedrijfssegment, inclusief
milieucategorie en logistieke
eisen
- Visies op de werklocaties
aansluitend op het
economisch profiel
- Regionaal arbeidsmarkt- en
mobiliteitseffect
- Gebiedsvisies werklocaties
Zeist-Noord, Isselt-Midden,
Hoef-Oost, defensie terreinen
(actie 2, 3 en 5)

Samenwerkende organisaties:
Regio Amersfoort, Regio U10,
Provincie Utrecht, Ministerie EZK,
Ministerie VRO, Ministerie I&W,
ProRail, Gemeenten.

**5. Gebiedsvisies en
ontwikkelstrategieën
deelgebieden**
Opstellen van gebiedsvisies en
ontwikkelstrategieën voor alle
deelgebieden in het basispad
om de ontwikkelpotentie op de
gebieden in het basispad uit te
werken en te concretiseren.

Dit betreft in ieder geval de
deelgebieden Amersfoort
stationsomgeving/Nederberg,
Amersfoortse levensaders,
Zeist-Noord, Wagenwerkplaats/
noordelijk spooreplacement
en Soesterberg. Indien uit
de gebiedsvisies blijkt dat de
ontwikkelpotentie die voortkomt
uit het gebiedsonderzoek niet
kan worden ingevuld dan kan
worden overwogen om de
alternatieve ontwikkelpaden
verder uit te werken. De
gebiedsvisies/-uitwerkingen
worden door de gemeenten zelf
opgesteld/uitgewerkt, maar wel
in samenwerking en zo gelijktijdig
mogelijk. Immers, uitwerkingen
op locaties werken op elkaar in en
cumulatief geven ze invulling aan
de ambities op wonen en werken
uit het Ontwikkelperspectief MRU.

Voorgestelde vervolgstappen:

- Opstellen gebiedsvisies en ontwikkelstrategieën voor gebieden in het basispad, i.c. Zeist-Noord, Soesterberg, Amersfoort Centraal/ Nederberg, Wagenwerkplaats/ noordelijk spooreplacement.
- Opstellen ontwikkelperspectief voor Amersfoortse levensaders (specifiek per levensader) gericht op integreren van of prioriteren van opgaven verstedelijking, vervoersmodaliteiten (voetganger, fiets, bus, auto), regionale bereikbaarheid en groenblauw (klimaatadaptatie).

Benodigde beslisinformatie:

- Per deelgebied: programma-bandbreedtes, grond- & exploitatiescenario's, milieuruimte.
- Per levensader: toekomstperspectief, ontwerputwerkingen, inpassing functies (mobiliteit, regionale verbindingen, verstedelijking, groenblauw)

Samenwerkende organisaties: Gemeente Amersfoort, Gemeente Zeist, Gemeente Soest, Provincie Utrecht, NS, ProRail.

6. Randvoorwaardelijke maatregelen groenblauw, recreatie, energie en drinkwater

Uitwerking randvoorwaardelijke maatregelen groenblauw (inclusief klimaatadaptatie en biodiversiteit), recreatie, energie en water gericht op versterking van netwerken en structuren.

Groenblauwe structuurversterking betreft (samenhangende) maatregelen waaronder pilot-locaties Groen Groeit Mee,

afronding groene stadsring Amersfoort, vergroende oevers Eem, groene corridors op Amersfoortse levensaders en regionale verbindingen. Op regionaal niveau moeten de netwerken voor recreatie (zonering), drinkwatervoorziening en energievoorziening worden versterkt om de verstedelijkingsopgave mogelijk te maken. Daarmee wordt versterking van groenblauwe structuren onlosmakelijk gekoppeld aan programma's wonen/werken, de mobiliteitstransitie (wandelen, fiets en OV netwerken) en aan versterking van netwerken energie, water en recreatie. Ook moet worden voldaan aan de EU-verordening natuurherstel. Diverse maatregelen op versterking van groenblauw, recreatie, energie en drinkwater zijn belegd in lopende programma's, zoals Groen Groeit Mee, Regionale Energie Strategieën (RES), Blauwe Agenda en het Uitvoeringsprogramma Landelijk Gebied (UPLG). Deze actie is gericht op het uitwerken van randvoorwaardelijke maatregelen als gevolg van verdere verstedelijking en die in te brengen bij deze programma's.

Voorgestelde vervolgstappen:

- Uitwerken maatregelen voor versterking groenblauwe structuur die randvoorwaardelijk zijn voor verdere verstedelijking na 2030 en deze meegeven aan lopende programma's en processen (oa GGM, UPLG)
- Uitwerken maatregelen voor capaciteitsvergroting drinkwatervoorziening en duurzame opwekking energie die randvoorwaardelijk zijn voor verdere verstedelijking na 2030 en deze meegeven aan lopende programma's en projecten (oa Blauwe Agenda, Drinkwaterstrategie, RES)
- Uitwerken maatregelen

voor recreatieve structuren, zonering en voorzieningen en deze meegeven aan lopende programma's en processen (oa GGM, UPLG, NP Utrechtse Heuvelrug)

Benodigde beslisinformatie:

- Lokale en regionale kansen voor groenblauw, energie, recreatie en drinkwater concretiseren in de gebiedsvisies voor de locaties uit het basispad (actie 5)
- Klimaatadaptatieve kosten-batenanalyse voor lokale maatregelen

Samenwerkende organisaties: Provincie Utrecht, Regio Amersfoort, Gemeente Amersfoort, Waterschap Vallei & Veluwe, Ministerie LNV, Ministerie VRO, Ministerie Klimaat & Groene Groei, netbeheerders, Vitens

7. Regionale programmering wonen en werken 2030-2040

Opstellen van een regionale programmering wonen en werken 2030-2040 (voorbij de Woondeal).

Vanwege de nieuwe potenties die dit gebiedsonderzoek laat zien (4400 tot 7300 woningen in de Spoorzone en Heuvelrugzone na 2030) in combinatie met reeds inzichtelijke potenties in de rest van de regio (stad Amersfoort buiten de Spoorzone, Regioport Nijkerk en vitale kernen) is een doorkijk in de regionale programmering ná 2030 nodig. Dit kan leiden tot aanvullende afspraken met een actualisering of uitbreiding van de Woondeal voor de middellange termijn. Tevens is het van belang om de effecten van stedelijke groei in Amersfoort Amersfoort op de omliggende kernen in beeld te brengen en te houden.

Voorgestelde vervolgstappen:

- Opstellen regionale afspraken programmering wonen en werken 2030-2040

Benodigde beslisinformatie:

- Geactualiseerde plancapaciteit per gemeente
- Ontwikkelpotentie per gemeente

Samenwerkende organisaties: Provincie Utrecht, Regio Amersfoort, gemeenten regio Amersfoort, Ministerie VRO.

8. Alternatieve ontwikkelpaden activeren

Indien uit de uitwerking van bovenstaande acties blijkt dat de woningbouwopgave onvoldoende wordt gerealiseerd, zal moeten worden besloten of er op regionale schaal alternatieven zijn of dat de in dit gebiedsonderzoek geschetste alternatieve paden moeten worden geactiveerd (Zeist-Noord en spooreplacement Amersfoort).

Hiervoor is het nodig dat de monitoring van de woningbouw periodiek tegen de ambities van dit gebiedsonderzoek aan wordt gehouden. En dat er voorbereidende studies worden uitgevoerd voor de alternatieve paden, zodat snel kan worden geschakeld indien nodig. Voor het spooreplacement (gebied 50-spoorbundel) betekent dit het uitvoeren van een impactanalyse van verplaatsing van functies en activiteiten als basis en input voor een besluit om deze alternatieve locatie nader te onderzoeken. Eventueel aan te vullen met een grofmazige massastudie voor een eerste indicatie van ontwikkelpotentie. Deze impactanalyse wordt in dezelfde tijdscope uitgevoerd als de uitwerking van Isselt-Midden en Hoef-Oost, om beslissingen in

samenhang te kunnen nemen.

Voorgestelde vervolgstappen:

- Activeren uitwerking alternatieve ontwikkelpaden indien invulling woonopgave achterblijft

Benodigde beslisinformatie:

- Monitoring realisatie woningbouw irt opgave/ ambitie
- Impactanalyse verplaatsing (deel van) het spooreplacement Amersfoort en grofmazige massastudie voor ontwikkelpotentie
- Effect op omgevingskwaliteit (geluid, trillingen, mobiliteit).

Samenwerkende organisaties: Ministerie I&W, Ministerie VRO, ProRail, NS, Provincie Utrecht, Gemeente Amersfoort, Gemeente Zeist



Bijlage A Uitwerking deelgebieden



Uitwerking deelgebieden

De kansen en condities uit het raamwerk en het ontwikkelpad komen samen in de ruimtelijke beelden per deelgebied. In dit hoofdstuk wordt beschreven wat het perspectief per deelgebied is en welke gebied specifieke condities er zijn.

Per deelgebied is door middel van ruimtelijk onderzoek in beeld gebracht op welke wijze het verstedelijkingsprogramma een plek kan krijgen. En wat dit aan voorwaarden stelt. Dit wordt per deelgebied beschreven.



Isselt-Midden | ontwikkelpad gedeeltelijke transformatie

Isselt-Midden is een belangrijk ‘business to consumer’ bedrijventerrein met veel stadsverzorgende bedrijvigheid. Het is belangrijk voor het functioneren van de stad om deze bedrijvigheid te behouden. Het bedrijventerrein wordt versterkt en geïntensiveerd als werklocatie in combinatie met transformatie naar wonen in het oostelijke deel aangrenzend aan Kop van Isselt langs de aders Industrieweg, Amsterdamseweg en de Eem. Er moet nader worden onderzocht wat de invloed is van deze ontsluitingswegen op de leefbaarheid in Isselt-Midden. De oevers van de Eem worden vergroend en worden een ecologische verbinding. De milieuc contouren van de betoncentrale en drukkerij worden gerespecteerd waardoor deze kunnen behouden blijven. Dit leidt tot een groei van 1.000-1.500 woningen en 0-500 banen.

Conditie:

- Geen extra milieuruimte voor de werklocatie en geen uitplaatsing van betoncentrale en drukkerij nodig
- Opstellen verkeersstrategie Amsterdamseweg: betere overstekbaarheid, verbetering lucht en geluidcondities
- Duidelijk profiel voor werklocaties: besluit ‘functiebeperking bedrijventerreinen’, zodat bedrijven met hogere milieucategorieën kunnen worden behouden op bestaande terreinen

Keuzes: welk economisch profiel, welk woonmilieu voor welke doelgroep

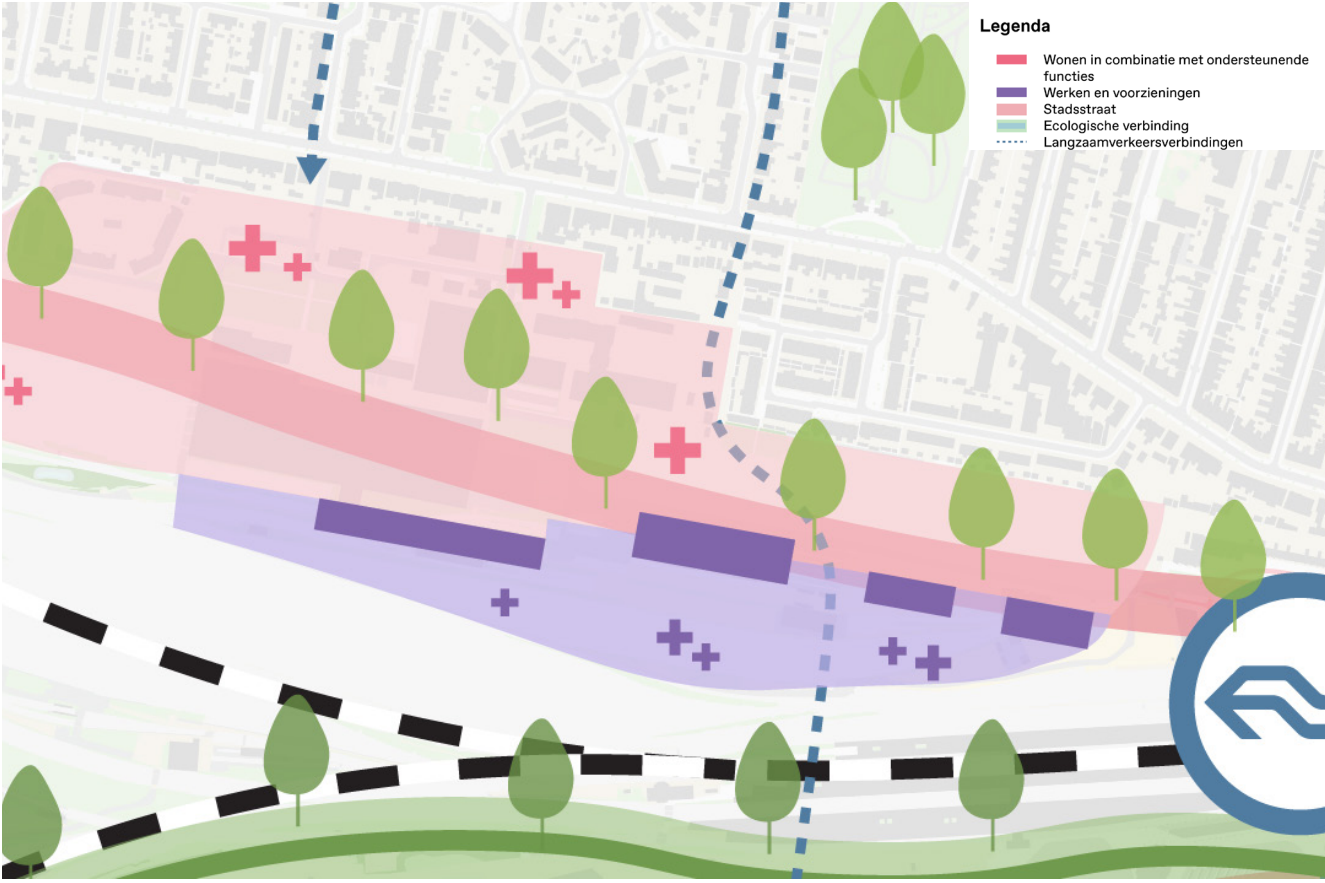


Isselt-Midden | ontwikkelpad gehele transformatie

De centrale liggen ten opzichte van station Amersfoort centraal en de binnenstad maakt deze locatie uitermate geschikt voor verdichting met woningen. Er wordt dan ook vol ingezet op wonen in een gemengd gebied met andersoortig werk met lage milieu-eisen die beter zijn te combineren met wonen. Daarbij worden de oevers van de Eem vergroend om een ecologische en recreatieve verbinding te vormen. De wegen die door het gebied lopen worden afgewaardeerd om leefbaarheid te verbeteren. De Zo worden er 3.000-4.000 woningen toegevoegd en gaan er 0-500 banen verloren.

- Conditie:
- Uitplaatsing bedrijven met hogere milieucategorieën
 - Een groen-recreatieve functie voor de (oevers van de) Eem
 - Herinrichting van de Amsterdamseweg met ruimte voor OV en oversteekbaarheid naar groene gordel Soesterkwartier

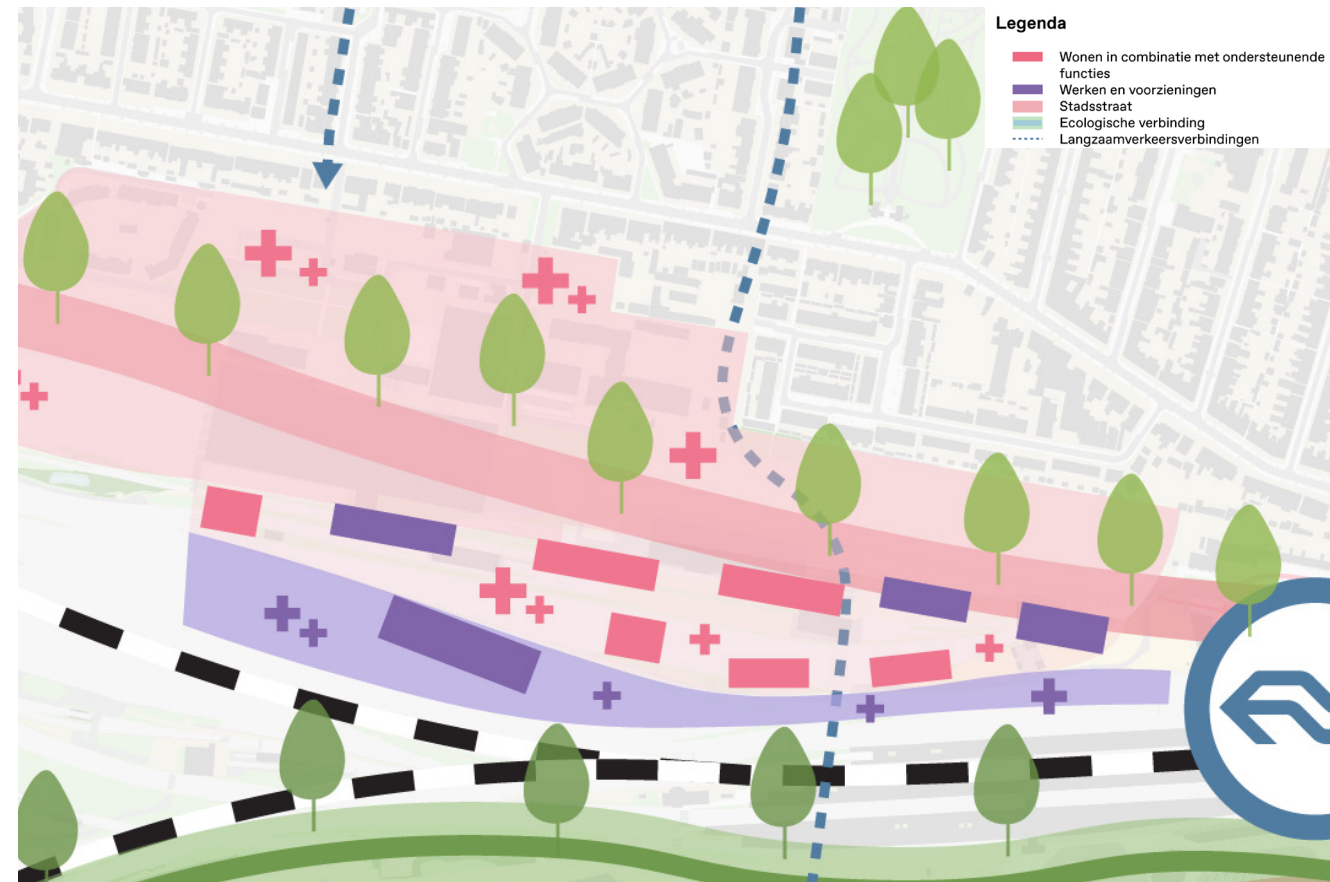
Afhankelijkheid: bij keuze voor wonen wordt in de Hoef niet ook getransformeerd naar wonen ten koste van banen.



Spooreplacement en wagenwerkplaats | ontwikkelpad

Op de 60-spoorbundel en de Wagenwerkplaats wordt geïntensiveerd met werken. Dit vraagt ontmanteling van deze spoorbundel, waar het gebruik reeds is beëindigd. Er kan worden ingezet op spoorgerelateerde bedrijvigheid mogelijk in de vorm van een 'Rail Innovation Hub'. Hierdoor blijft het karakter van het gebied behouden en kunnen banen worden toegevoegd. De huidige plannen voor de Wagenwerkplaats (650 woningen en 26 duizend m2 niet-wonen) blijven hiermee ongewijzigd. Hiermee kunnen 1.500-2.000 spoorweggerelateerde banen worden toegevoegd.

- Conditie:
- Onderzoek naar verkeersafwikkeling in het gebied
 - Onderzoek naar externe veiligheidscontouren goederenvervoer over spoor m.b.t. werk

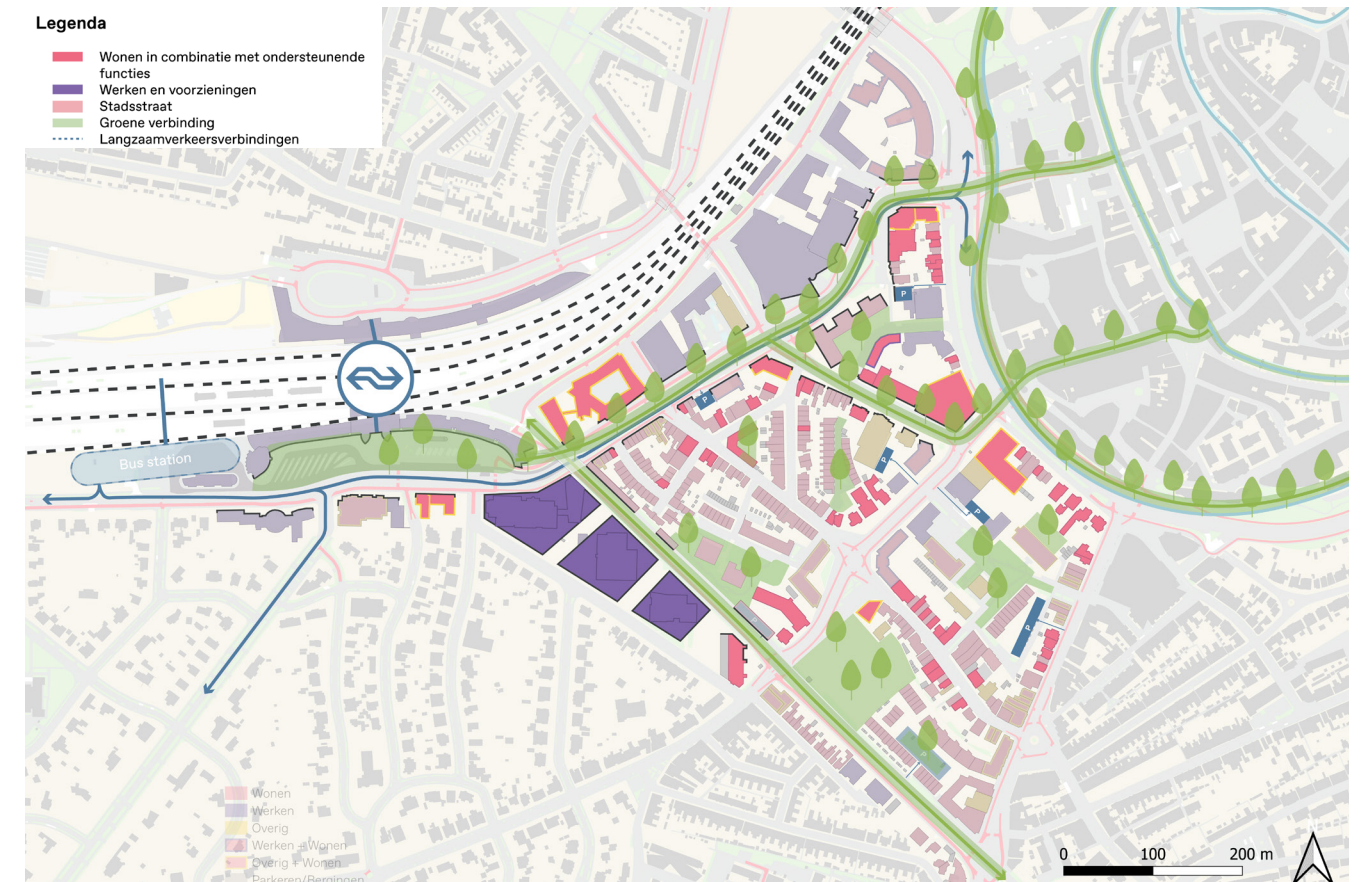


Spooremlacement en wagenwerkplaats| alternatief ontwikkelpad

Later in de tijd kan worden gezocht naar extra ruimte voor woningbouw op de locatie van de koppelspooren 50-spoorbundel) en de werkplaats Eurorailscout. . Dit in aanvulling op de locatie van de 60-spoorbundel (zie hierboven). Hiermee kan een uitbreiding van de huidige plannen voor de gebiedsontwikkeling Wagenwerkplaats plaatsvinden met 1.000-1.500 woningen en 250-500 banen. Dit vergt nader onderzoek.

Conditie:

- Onderzoek naar verkeersafwikkeling in het gebied
- Onderzoek naar externe veiligheidscontouren goederenvervoer over spoor m.b.t. wonen
- Onderzoek naar voorwaarden en potentie van herontwikkeling noordelijk deel emplacement
- Onderzoek naar uitplaatsing functies op het noordelijk deel van het emplacement



Stationsomgeving Amersfoort Centraal & Nederberg | ontwikkelpad

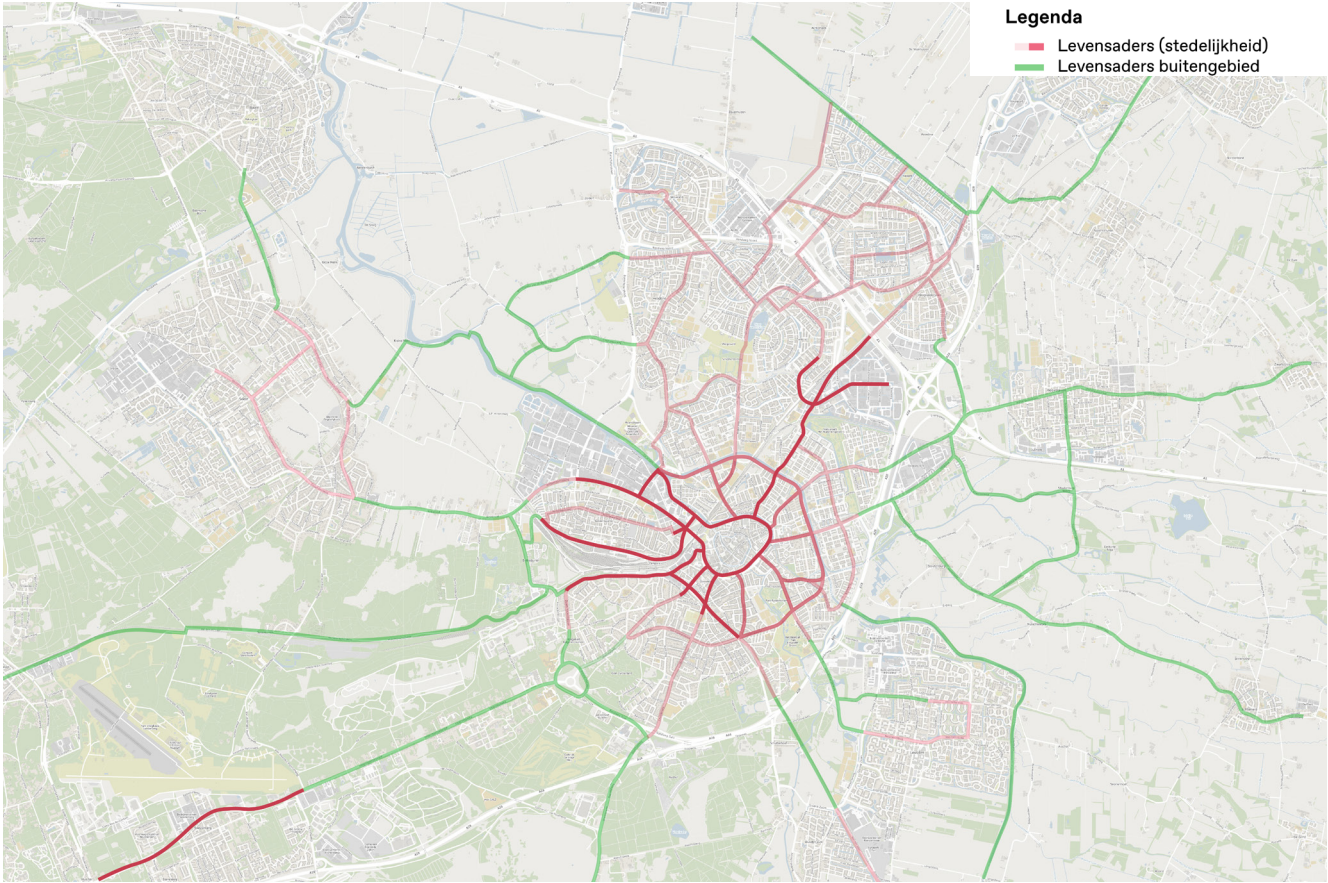
Om het station en de binnenstad te laten functioneren als één centrum gebied zal de onderlinge verbinding en samenhang moeten worden verbeterd. Hiertoe wordt ingezet op vergroening van het stationsplein en betere wandel- en fietsroutes tussen station en binnenstad. Het gebied rondom het station en de Stationsstraat wordt versterkt als economisch kantorencluster. Waar mogelijk worden kantoren opgetopt en uitgebouwd, waar mogelijk wordt met nieuwe hoogbouw kantoorruimte toegevoegd. Daarnaast worden een aantal kantoren of delen van kantoren getransformeerd naar woningen om het gebied gedurende de hele dag en week levendig te maken.

Het karakter van Nederberg als gemengde stadswijk wordt versterkt met locatiegerichte verdichting met zowel wonen als werken. Ook hier worden plinten zoveel mogelijk geactiveerd. Middels geclusterd parkeren in bestaande en nieuwe parkeergarages en parkeergebouwen wordt ruimte vrijgemaakt voor vergroening.

Zo worden er in totaliteit 800-1.200 woningen en 500-1.000 banen toegevoegd.

Conditie:

- Vergroenen van het stationsplein
- Verplaatsen van busstation naar westen op hoogte van sporen
- Vergroenen van de Stationsstraat – Molenstraat en de Snouckaertlaan – Utrechtseweg – Utrechtsestraat
- Activeren plinten langs deze straten: met voorzieningen en wonen (OMA-plinent: met Ochtend, Middag en Avond programma)
- Transformatie van een beperkt aantal kantoorgebouwen naar wonen t.b.v. levendigheid op straat gedurende dag
- Kantoren verdichten met hoogbouw, optoppen en vergroten van onderbouw waar mogelijk
- Opnieuw aanhechten van singel/singelpark over de stadsring
- Clusteren van parkeren in bestaande parkeergarages en/of nieuwe parkeergebouwen
- Aanleggen van kleine parkjes op vrijgekomen parkeerplekken
- Toevoegen van woningen waar mogelijk middels accupunctuur



Levensaders | ontwikkelpad

In de omgevingsvisie van Amersfoort wordt gesproken over zogenaamde levensaders. Deze levensaders kunnen worden ontwikkeld als gemengde stadsstraten met verdichting van zowel wonen, voorzieningen en werken, of als groene verbindingen die als spaken het centrum van Amersfoort verbinden met het omliggende landschappen en buurgemeenten. Door afwaardering van intensiteit autoverkeer op deze straten en leefbaarheid te vergroten kan langs deze straten worden verdicht met zowel wonen als werken. Op de levensaders die aanhaken op de deelgebieden (ca. 20 km, binnen de scope van het gebiedsonderzoek) van dit gebiedsonderzoek worden per kilometer 25-50 woningen en een gelijk aantal banen geprojecteerd. Dit betekent dat langs de aanhakende levensaders nog 500-1.000 woningen en 500-1.000 banen kunnen worden toegevoegd.

Conditie:

- Aanpassen straatprofiel aan gemengde stadsstraat passend bij een levendige plint en voornamelijk voetgangers en fietsers.



Schothorst en De Hoef | ontwikkelpad

Vanuit een polycentrische ontwikkelrichting wordt verkend of een stedelijk voorzieningenprogramma kan worden toegevoegd bij station Schothorst. Daarnaast wordt het profiel als innovatiedistrict met ruimte voor startups, onderwijs en toegepaste economie versterkt. Hiervoor moeten deze functies zoveel mogelijk naast elkaar bestaan en aan elkaar worden verbonden door fijne openbare verblijfsruimte die interactie stimuleert. In het huidige plan voor het Hoefkwartier worden groene verbindingen stevig aangezet, deze verbindingen vormen prettige loop- en fietsroutes van het station door het Hoefkwartier richting de Hoef. Bovenop de huidige plannen in de gebiedsontwikkeling Hoefkwartier zijn geprogrammeerd moet de keuze worden gemaakt of aan weerszijden van de Outputweg wordt ingezet op intensivering van een gemengd stedelijk gebied (met wonen) of dat het noordoostelijk louter een geïntensiveerde werklocatie wordt.

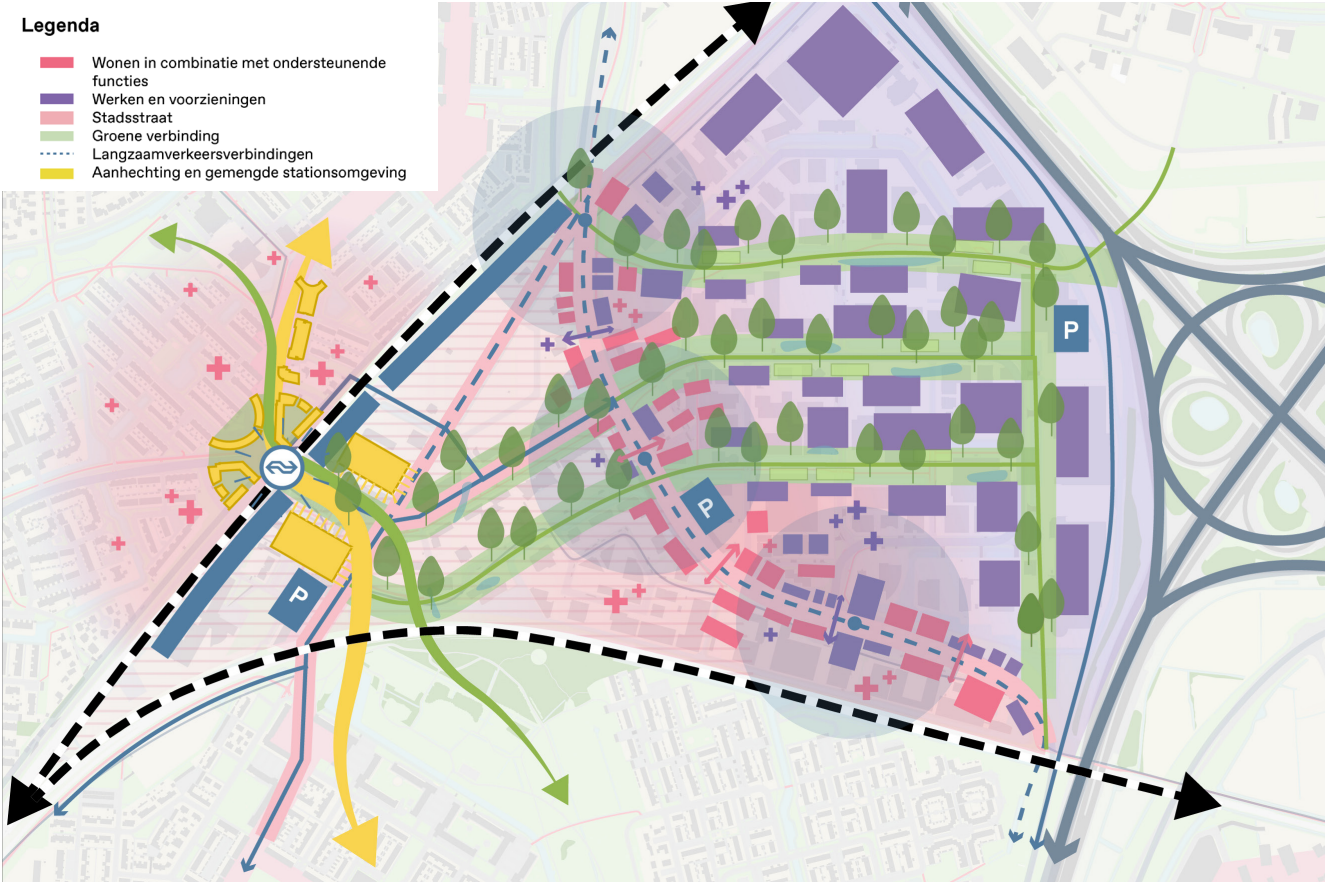
Conditie:

- Planruimte voor voorzieningen op het stationsplein
- Versterking van gebruiksgemak en plaatswaarde station Schothorst, behoud van IC-status Schothorst; door verbeteringen station, betere aanhechting op omgeving en intensivering van deze omgeving
- Aanlanding regionale ov-lijnen
- Economisch profiel Hoefkwartier
- Mobiliteitshub langs Outputweg
- De groene verbinding vanuit plan Hoefkwartier worden doorgetrokken over de Outputweg heen
- Aanleggen parallelweg langs A1 – knooppunt Hoevelaken – A28



Schothorst en De Hoef | ontwikkelpad keuze werk

Het behouden van werkgelegenheid en bedrijventerreinen is cruciaal voor het goed functioneren van de stad. Daarom wordt ingezet op behoud en intensivering van bedrijvigheid in Hoef-Oost. De bedrijven langs de Outputweg zijn vooral nog treinlocaties met meer kantoorachtige werkgelegenheid en onderwijs. Verder naar het noordoosten is de bedrijvigheid meer gericht op de snelweg, deze bedrijven hebben vooral goede autobereikbaarheid nodig. Een parallelweg langs knooppunt Hoevelaken lijkt voorwaardelijk voor deze intensivering. In totaal worden er ten noordoosten van de Outputweg wordt werk geïntensiveerd met 1.000-1.500 banen.



Schothorst en De Hoef | ontwikkelpad keuze wonen

Om te voldoen aan de grote woningbouwopgave van Amersfoort en de regio worden de huidige plannen voor het Hoefkwartier uitgebreid naar de noordoostkant van de Outputweg. Hier ontstaat in deze variant een gemengd gebied met wonen, werken en onderwijs. Hiervoor is verbetering van de leefbaarheid en oversteekbaarheid van de Outputweg nodig. Om het verkeer te kunnen blijven afhandelen is een nieuwe weg, parallel aan knooppunt Hoevelaken noodzakelijk.. Er worden 2.500-3.000 woningen en ca. 500 extra banen worden toegevoegd om de aanleg van de nieuwe weg te verantwoorden.

- Conditie:
- Afwaarderen Outputweg door nieuwe parallelweg langs Hoevelaken

Afhankelijkheid: bij keuze voor wonen wordt in Isselt-midden niet ook getransformeerd naar wonen ten koste van banen.



Regiopoort Zeist-Noord | ontwikkelpad

Op de bedrijventerreinen in Zeist-Noord rondom afslag 3 van de A28 wordt ingezet op intensivering van werkgelegenheid ten behoeve van de vitaliteit van de bedrijventerreinen. Hierbij wordt ingezet op een gespecialiseerd economisch profiel. De keuze voor deze specialisatie is nader te bepalen, er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een dependance van het USP met focus op bedrijvigheid, een sportcampus of een defensiecampus. Deze ontwikkelingen zijn onafhankelijk van het wel of niet krijgen van een BRT-halte, goede bereikbaarheid met een buslijn is in elk geval het minimaal nodige. Het uiterste zuidwesten van het bedrijventerrein kan een meer gemengd gebied worden door een kleine hoeveelheid woningen te combineren met banen om de overgang van woonwijk naar bedrijventerrein te verzachten. Op die manier kunnen 200-300 woningen en 700-900 banen worden toegevoegd.

Conditie:

- Toewijzen gespecialiseerd economisch profiel
- Goede OV-ontsluiting Handelscentrum Dijnseburg eo, met name het oostelijke deel
- Indien woningbouw ten koste gaat van bedrijvigheid, dient elders compensatie beschikbaar te zijn



Regiopoort Zeist-Noord | alternatief ontwikkelpad

Zeist-Noord kan ook volledig naar wonen getransformeerd worden om bij te dragen aan de woningvraag van de regio. Er kan hier een mooie groene woonwijk worden ontwikkeld, vlak bij de natuur van de Utrechtse Heuvelrug. De goede autobereikbaarheid van de locatie is een voordeel, echter zal er ook rekening moeten worden gehouden met overlast van de A28. Er ligt hier potentie voor 1000-1500 woningen, dit gaat dan wel ten koste van 0-500 of zelfs meer banen. Ook zijn er aanzienlijke “sunk costs” indien een nieuw brandweergebouw en de gemeentewerf niet meer gebruikt kunnen worden.

Conditie:

- Goede (H)OV-ontsluiting
- Uitplaatsen bedrijven
- Onderzoek naar maatregelen om overlast van de snelweg te beperken



Soesterberg eo | ontwikkelpad

In Soesterberg ligt een vastgestelde visie, van waaruit gewerkt wordt aan een volledige transformatie van de huidige bedrijventerreinen aan de noordkant en de toevoeging van een woonwijk op Vliegbasis Soesterberg.. Er worden extra woningen toegevoegd op huidige bedrijventerreinen met name aan de noordkant van Soesterberg om te voldoen aan de woningbouwopgave. Daarnaast kunnen in het centrum van Soesterberg woningen en enkele voorzieningen en banen worden toegevoegd ter ondersteuning van huidige en nieuwe bewoners en ter bijdrage aan de vitaliteit.

Er wordt op deze wijze gewerkt aan de vitaliteit van de kern en omgeving. Locaties liggen zowel in gemeente Soest als Zeist. Aandachtspunten zijn het verbeteren van de bereikbaarheid en daarbij werken aan de mobiliteitstransitie door inzet op openbaar vervoer, goede fietsverbindingen met Amersfoort via de Levensaders en overstapmogelijkheden van auto naar andere modaliteiten. Een ander aandachtspunt is de rioleringsproblematiek in Soesterberg. Er ligt een opgave om voldoende capaciteit in het rioleringsysteem te behouden en riooloverstorten te vermijden, ook bij nieuwe woningbouw.

Op deze manier kunnen flink wat woningen worden toegevoegd binnen de bestaande grenzen van Soesterberg en blijft de omliggende natuur beschermd. In totaliteit kunnen er 400-800 woningen en 100-200 banen worden toegevoegd.

- Conditie:
- Uitplaatsen bedrijven en transformeren bedrijventerrein
 - Toevoegen van woningen inzetten voor behoud van maatschappelijke voorzieningen
 - Verbeteren bereikbaarheid door goede ov-ontsluiting, regionale fietsverbindingen en benutten P&R Soesterberg
 - Verkenning bijdrage waterzuinig bouwen en waterhergebruik aan oplossen rioleringsproblematiek en drinkwaterproblematiek in Soesterberg en omstreken.



Defensie | ontwikkelpad

De toenemende vraag aan ruimte en arbeidsplaatsen voor Defensie in Nederland kan deels in de regio Amersfoort-Zeist worden opgelost. Op de huidige terreinen van Defensie kan, door intensiveren en concentreren van bestaande infrastructuur, naar verwachting ruimte worden gecreëerd voor de huidige uitbreidingsbehoefte. Hiermee word de ruimte gecreëerd om extra arbeidsplaatsen op de terreinen te laten landen.

Doorontwikkeling

Als een groei van defensie in de toekomst noodzakelijk is, zou de vraag naar banen voor Defensie in dit gebied nog verder toe kunnen nemen. Binnen de gebiedssamenwerking A-Z wordt onderzocht of dit binnen de grenzen van de huidige defensie terreinen kan worden ingepast en wat daar voor nodig is. De groei is onzeker en afhankelijk van nationale keuzes over de groei van defensie.

- Conditie:
- Onderzoeken met Defensie en Regio wat de wensen, voorwaarden en grenzen zijn voor een goede inbedding van een groeiend Defensie op de Heuvelrug en in de Regio Amersfoort

