

Plan van aanpak Verdiepend onderzoek stations Amersfoort

Station Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst

DEFINITIEF
vrijdag 10 april 2026



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

Colofon

Betrokkenen

Ministerie IenW – Jochem Bezemer

ProRail – Heri Broekroelofs, Caroline Brunekreef

NS – Odette Zwinkels, Patricia Kleijn

Provincie Utrecht – Alex Tsakmakis, Wouter Slob

Regio Amersfoort – Erik Landman

Gemeente Amersfoort – Eric Heerschop, Lars Busschers, Nicoline Hanny

Proces/penvoerder – Ruben Visser (namens trekker gemeente Amersfoort)

Inhoud

Colofon	2
1 Inleiding	4
2 Doelen, resultaat en uitgangspunten	7
3 Aanpak en planning	12
4 Organisatie, samenwerking en raakvlakken	17
5 Financiën en risico's.....	20

1 Inleiding

De Metropoolregio Utrecht (MRU) groeit en de bereikbaarheid staat onder druk. Om de bereikbaarheid en leefbaarheid in de toekomst te waarborgen, is een mobiliteitstransitie naar actieve mobiliteit en openbaar vervoer (OV) noodzakelijk. Het Gebiedsonderzoek Amersfoort geeft inzicht over de ontwikkelpotentie, 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 Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort 'Gezond groeien in Nabijheid'. Een belangrijke conditie voor gezonde verstedelijking van Amersfoort is de versterking en modernisering van de stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst. In het BO MIRT 2025 is als vervolg op het gebiedsonderzoek de afspraak gemaakt om een verdiepend onderzoek uit te voeren voor de stations Amersfoort CS en Amersfoort Schothorst. Een verdiepend onderzoek moet leiden tot het nemen van samenhangende en richtinggevende besluiten in de ontwikkeling van de stations.

NOVEX-gebied Utrecht – Amersfoort

Het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort – ook wel de Metropoolregio Utrecht (MRU) – vormt het kloppend hart van Nederland. Het is niet alleen een regio met een uitzonderlijk hoge kwaliteit van leven, een sterke kenniseconomie en rijke landschappelijke waarden, maar ook een onmisbare schakel in de nationale én internationale infrastructuur. Utrecht Centraal is het drukste OV-knooppunt van het land, Utrecht Science Park is één van de grootste onderwijs- en onderzoeksclusters van Nederland, en de regio huisvest strategisch belangrijke defensie terreinen waarvan het gebruik wordt geïntensiveerd. De regio vervult daarmee een vitale functie voor het hele land.

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

Ontwikkelperspectief NOVEX en Gebiedsonderzoek Spoorzone en Heuvelrugzone Amersfoort

Om deze opgaven het hoofd te bieden is een samenhangende aanpak nodig waarin woningbouw, economie, natuur, defensie, recreatie en mobiliteit in balans worden ontwikkeld. In het Ontwikkelperspectief 2040 'Gezond groeien in nabijheid' schetsen rijk en regio een toekomstbeeld waarin groei wordt geconcentreerd rond bestaande stedelijke gebieden, regionale OV-knooppunten en hubs. De U Ned Mobiliteitsstrategie en de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 vertalen dit naar een mobiliteitsaanpak: met gedragsverandering, investeringen in OV- en fietsinfrastructuur, en het ontwikkelen van nieuwe hoogwaardige OV-verbindingen.

Het Gebiedsonderzoek Spoorzone en Heuvelrugzone Amersfoort geeft inzicht in de ontwikkelpotentie, condities en te maken keuzes voor de ontwikkeling van de Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone voor de periode 2030-2040 met een doorkijk naar 2050. Het gebiedsonderzoek maakt de ambitie concreet om de stationsgebieden Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst als metropoolpoort(en) te transformeren tot levendige, multimodale knooppunten met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. Een belangrijke conditie voor gezonde verstedelijking van Amersfoort is de versterking van beide stations.

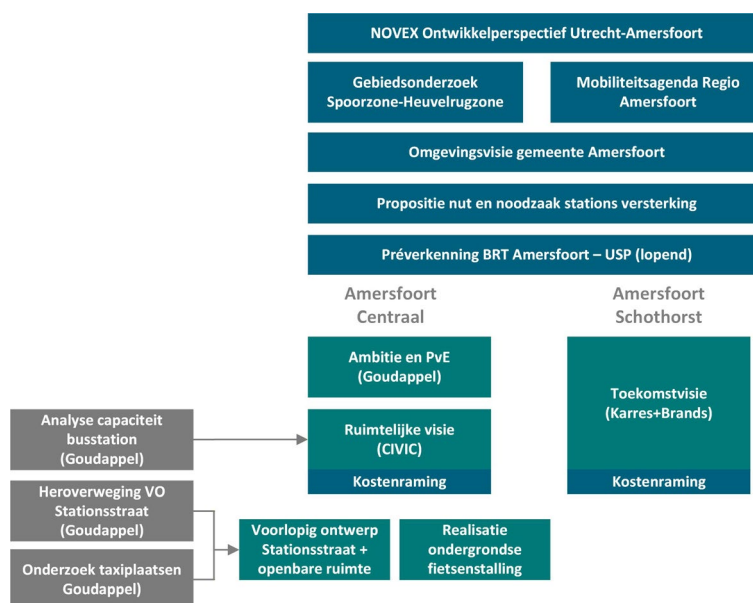
In het gebiedsonderzoek is een ontwikkel- en onderzoeksagenda uitgewerkt voor vervolg. Een belangrijk onderdeel op deze agenda is de verdere uitwerking van de ontwikkeling van de stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst als onderdeel van de ontwikkeling van een versterkt OV-systeem dat past bij de polycentrische, netwerkgerichte ontwikkeling van Amersfoort en haar regio. De ontwikkeling van het regionale OV-systeem bestaat uit de ontwikkeling van een regionaal Bus-Rapid-Transit netwerk, waaronder een BRT Amersfoort-USP (waarvoor momenteel een onderzoek wordt uitgevoerd), toekomstbestendige trein- en busstations op de OV-knopen CS en Schothorst, ontwikkeling van het binnenstedelijk Amersfoorts OV-anker en hubs.

In het BO MIRT 2025 is de afspraak gemaakt om een verdiepend onderzoeken uit te voeren voor de stations Amersfoort CS en Amersfoort Schothorst. De onderzoeken moet leiden tot het nemen van samenhangende en richtinggevende besluiten in de ontwikkeling van de stations vanuit een integrale visie voor de stations en stationsgebieden met investeringsagenda.

Visie op stations

De verdiepende onderzoeken bouwen voort op het ambitiedocument en de toekomstvisies die voor beide stations zijn gemaakt en met instemming van het bestuurlijk overleg Spoor¹ zijn afgerond. Hoewel de toekomstvisies worden onderschreven door de betrokken organisaties, zijn er voor beide stations nog geen definitieve ontwikkelrichtingen gekozen. Met name bij de toekomstvisie voor Amersfoort centraal is er nog onvoldoende beslisinformatie beschikbaar om een keuze te maken in de in kaart gebrachte ontwikkelrichtingen. In het verdiepend onderzoek is het essentieel om enkele cruciale onderdelen nader te analyseren en ontwerpend te onderzoeken zodat er richtinggevende keuzes kunnen worden gemaakt.

In de toekomstvisie voor Amersfoort Schothorst zijn per onderdeel wel richtinggevende keuzes gepresenteerd die steun hebben van de betrokken organisaties. In het verdiepend onderzoek is het vooral van belang om deze keuzes en oplossingen bij elkaar te brengen en hierop een samenhangende besluit over te nemen (van mogelijke varianten naar voorkeursvariant). Daarnaast is het belangrijk dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat mede opdrachtgever wordt voor het verdiepend onderzoek voor beide stations. Dit was bij het opstellen van de toekomstvisies nog niet het geval.



Visualisatie: samenhang in bestaande beleidskaders en uitgevoerde en lopende onderzoeken en visies

¹ Deelnemers aan het Bestuurlijk Overleg Spoor zijn gemeente Amersfoort, Provincie Utrecht, NS en ProRail

Belang ontwikkeling stations Amersfoort

Door de centrale ligging vormen stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst belangrijke knooppunten voor de Randstad en Noord- en Oost-Nederland. Beide stations spelen een cruciale rol in het verbinden van deze landsdelen, waarbij het een draaischijf vormt voor de verbindingen richting oa Zwolle, Arnhem, Noord-Brabant en de stedelijke netwerken in Twente en de Stedendriehoek. Ook is versterking van deze OV-knooppunten noodzakelijk voor gezonde groei van de Metropoolregio Utrecht (MRU). Een goede mobiliteitstransitie en slimme keuzes zijn nodig om die groei op te vangen, waarmee ook het omliggend netwerk wordt ontlast. Het mobiliteitssysteem op zowel het spoor als de weg voorbereiden op de toekomst is daar onderdeel van.

Amersfoort Centraal

Station Amersfoort Centraal staat voor een aantal belangrijke uitdagingen. Het aantal treinreizigers groeit sterk: waar nu dagelijks ongeveer 35.000 mensen in-, uit- en overstappen op Amersfoort Centraal, zal dit groeien tot mogelijk 70.000 in 2050. Deze forse toename zet onder andere de stationshal flink onder druk. Zo ontstaat er een potentieel comfortknelpunt nabij de trap van de nieuwe ondergrondse fietsvoorziening in de hal uitkomt. Hierdoor ontstaat een uitdrukkelijke wens om de hal ruimer, overzichtelijker en beter toegankelijk te maken. De groei van het aantal reizigers tot 2040 is meegenomen in de uitbreidingsplannen die op dit moment aan beide zijde van het station worden gerealiseerd en in onderzoek zijn.

Een maatgevende opgave in de stationsomgeving is het busstation die ook te maken krijgt met een stijging van het aantal reizigers. De huidige inrichting biedt onvoldoende capaciteit om deze groei op te vangen. Bovendien voldoen de wachtvoorzieningen niet aan de gestelde ambities, waardoor reizigerscomfort en goede doorstroming onder druk komen te staan. Tot slot sluit de huidige uitstraling van het station en de omliggende openbare ruimte niet aan bij het karakter van Amersfoort. Deze opgaven samen maken het noodzakelijk om het functioneren van de gehele OV-knoop te verbeteren. Alleen door Amersfoort Centraal toekomstbestendig te maken en te transformeren tot een prettige, veilige en uitnodigende plek voor alle reizigers, kan het station zijn cruciale rol in de regio blijven vervullen.

Amersfoort Schothorst

Ook voor station Amersfoort Schothorst ligt er een opgave. Het aantal in- en uitstappers groeit van circa 5.000 naar ongeveer 11.000 per dag in 2050. Deze groei vraagt om een toekomstbestendige inrichting van het station. Tegelijkertijd kampt het station met verschillende knelpunten op het gebied van toegankelijkheid, oriëntatie, sociale veiligheid en verblijfscomfort, waardoor de huidige situatie niet toekomstbestendig is. Een cruciaal onderdeel van de opgave is het verbeteren van de onderdoorgang. Op dit moment komen reizigers, voetgangers en fietsers hier op een onoverzichtelijke manier samen, waarbij ook de veiligheid van deze verschillende stromen verbeterd kan worden. Daarnaast is de huidige fietsenstalling te klein om de groeiende vraag naar stallingsplekken op te vangen. Een grotere en beter gepositioneerde stalling is noodzakelijk om fietsers comfortabel over te laten stappen. Ook de pleinen rondom het station vragen om een nieuwe inrichting. Ze zijn nu onduidelijk en bieden onvoldoende kwaliteit als verblijfsruimte.

Tot slot moet ook de groei van het busvervoer worden opgevangen. Een logisch ingericht busstation draagt bij aan een soepele overstap en een beter functionerende mobiliteitsknooppunt. Gezamenlijk laten deze opgaven zien dat station Amersfoort Schothorst een integrale herontwikkeling nodig heeft. Alleen door het station en de omgeving te vernieuwen, ontstaat een veilig, overzichtelijk en aantrekkelijk knooppunt dat toekomstbestendig is en daadwerkelijk aansluit bij de ambities van de stad.

Leeswijzer

Het plan van aanpak start in hoofdstuk 1 met een aanleiding, contextomschrijving en het belang van een verdiepend onderzoek. Hoofdstuk 2 omschrijft de inhoudelijke doelen, gebiedsscope, onderzoekscope en uitgangspunten. Om het beoogd resultaat van het onderzoek te bereiken is een aanpak omschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 beschrijft de projectorganisatie. Tenslotte is in hoofdstuk 6 een begroting met financiële verdeelsleutel opgenomen met een overzicht van risico's en beheersmaatregelen. Verdiepende onderdelen zijn opgenomen in de bijlage, zoals de stakeholderanalyse (bijlage 1) en beleids- en raakvlakanalyse (bijlage 2).

2 Doelen, resultaat en uitgangspunten

Het verdiepend onderzoek heeft als doel om te komen tot besluitrijpe en samenhangende keuzes voor de ontwikkeling van de stations en stationsgebieden Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst in samenhang met de verstedelijkingsopgave en de ontwikkeling van het OV-netwerk. Verdieping en uitwerking op onderdelen is nodig om het beeld compleet te maken om deze samenhangende keuzes te kunnen maken en te beschrijven in integrale toekomstvisies voor beide stations. Met de inzichten uit de liggende ambitiedocumenten en verkennende visies op de stations Amersfoort Centraal en Schothorst wordt in samenwerking tussen Rijk-provincie-regio-gemeente uitwerking gegeven aan dit onderzoek.

Het verdiepend onderzoek moet leiden naar onderbouwing van de relevantie van stationsontwikkeling voor een goed functionerende OV-knoop, inzicht in fasering en prioritering, voorkeursvarianten voor cruciale onderdelen, een integrale gebiedsvisie voor beide stations waarin keuzes zijn gemaakt, een gezamenlijke investeringsagenda van Rijk, provincie, regio en gemeente en heldere afspraken over rollen, verantwoordelijkheden en vervolgstappen. Hiermee ontstaat een solide basis voor gezamenlijke besluitvorming binnen Rijk, regio en gemeente en voor vervolgbesluiten in het kader van U Ned en MIRT.

2.1 Ambitie en doelen

De centrale ambitie en doelen voor het versterken van de stations Amersfoort CS en Schothorst is:

Ambitie

Gezonde groei van de Metropoolregio Utrecht mogelijk maken door de stations Amersfoort CS en Schothorst als cruciale schakels in de OV-infrastructuur van Nederland te versterken en vernieuwen en daarmee OV-bereikbaarheid te garanderen en ontwikkeling van wonen en werken nabij deze OV-knooppunten mogelijk te maken.

Doelen

- Mogelijk maken van gezonde stedelijke groei (wonen, werken, onderwijs, voorzieningen) in beide stationsgebieden
- Economische groei door versterken vestigingsklimaat voor en ruimte bieden aan bedrijven en voorzieningen
- Economische potentie retailvoorzieningen op en nabij de stations benutten
- Stations als aantrekkelijke entree voor regio en stad Amersfoort
- Capaciteitsvergroting en kwaliteitsimpuls trein- en busstations voor goede reizigerstransfer

Het verdiepend onderzoek moet inzichten bieden om samenhangende vervolgbesluiten te kunnen nemen voor beide stations. Uitwerkingen worden samengebracht in een ijking/aanscherping van de toekomstvisies voor zowel Amersfoort CS als Amersfoort Schothorst, waarin keuzes voor voorkeursvarianten worden verwerkt en een (investerings)agenda voor het vervolg.

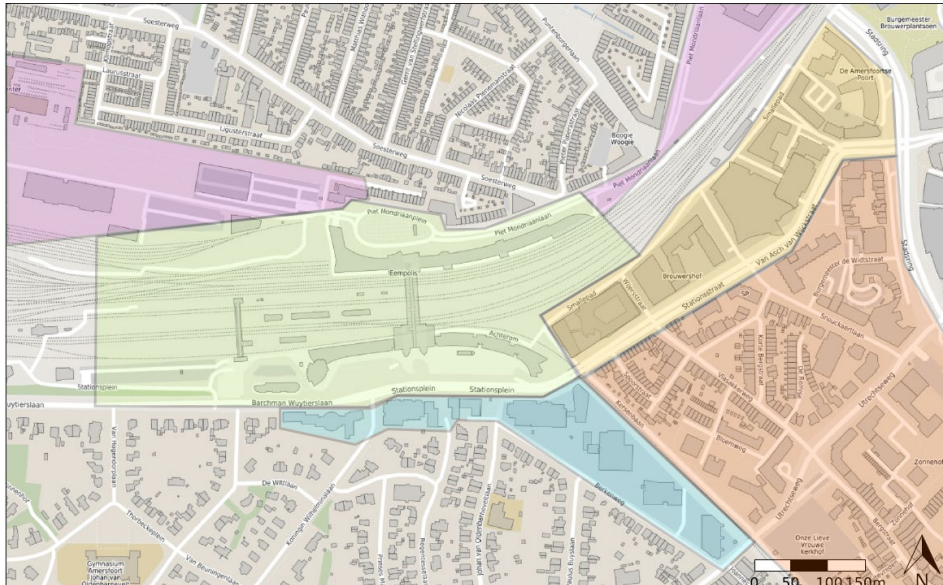
2.2 Stationsgebied Amersfoort Centraal Station

Gebiedsscope

De gebiedsscope voor het verdiepend onderzoek bestaat uit twee onderdelen:

- a. Het station met de directe stationsomgeving bestaande uit stationsgebouw, busstation en stationspleinen (groen)
- b. De ruimere omgeving van het station waar onderzoek wordt gedaan naar verstedelijking in combinatie met aanpak openbare ruimte (geel en blauw)

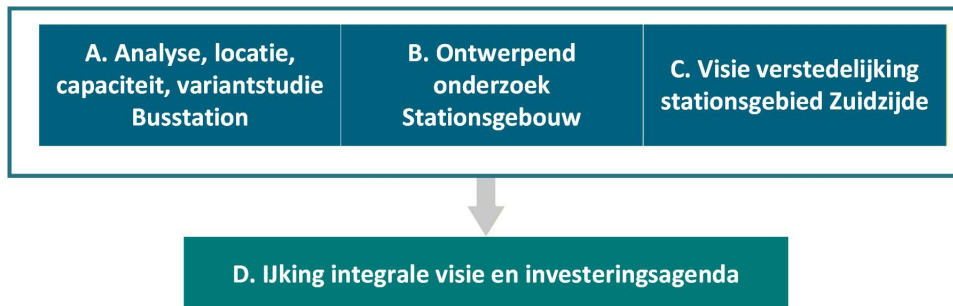
In het gebiedsonderzoek Spoorzone en Heuvelrugzone is tevens ontwikkelpotentie uitgewerkt voor de wijk Nederberg (rood) en wordt er tot 2030 aan de noordzijde gewerkt aan de gebiedsontwikkeling Langs Eem en Spoor, i.c. Wagenwerkplaats en Trapezium (paars). Deze beide gebieden zijn geen onderdeel van de gebiedsscope van het verdiepend onderzoek. Tegelijkertijd zijn er veel raakvlakken met de directe stationsomgeving.



Kaartje gebiedsscope verdiepend onderzoek Amersfoort CS

Inhoudelijke scope

Het verdiepend onderzoek voor station Amersfoort Centraal behelst:



- A. analyse op de toekomstbestendigheid van (de capaciteit van) het busstation met een variantstudie op functionaliteit, locatie en capaciteit die leidt naar een onderbouwde keuze voor een voorkeursvariant
- B. functioneel ontwerp van een voorkeursvariant voor uitbreiding en versterking van het stationsgebouw, gebruik makend van ontwerpend onderzoek
- C. ruimtelijk-programmatische gebiedsvisie op (verdere) verstedelijking van het stationsgebied ná 2030
- D. IJking/aanscherping van de toekomstvisie station en stationsomgeving met keuzes, inzicht in afhankelijkheden, fasering, groeimogelijkheden plus een investeringsagenda met inzicht in kosten, dekkingsmogelijkheden en vervolgstappen.

Het verdiepend onderzoek heeft sterke samenhang met lopende studies en deelsluitwerkingen in de stationsomgeving. Deze vallen weliswaar buiten de primaire scope van het verdiepend onderzoek. Echter, sterke verbinding op deze onderdelen is essentieel om te komen tot een integrale visie voor het

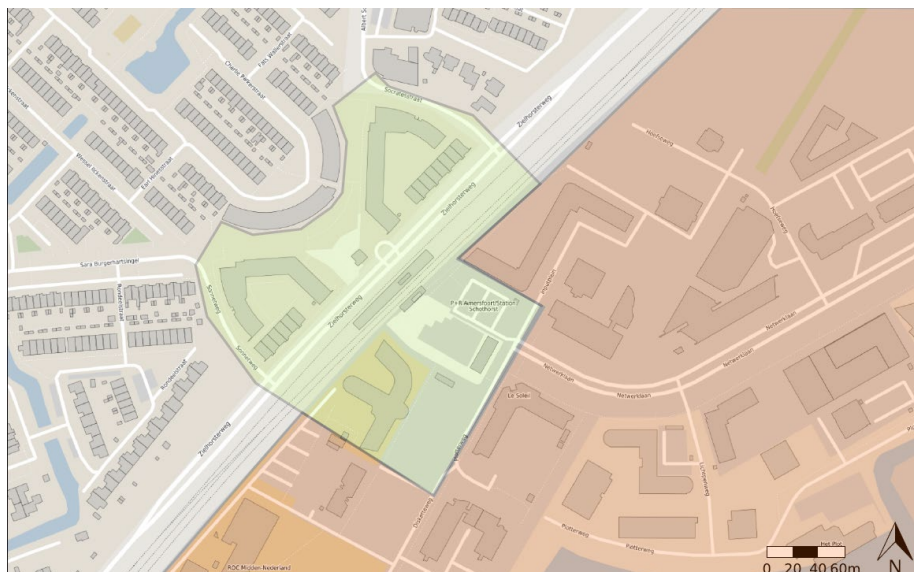
station en stationsgebied CS. Op sommige onderdelen is deze verbinding zelfs randvoorwaardelijk zoals de verbinding tussen de studie op het busstation en de uitwerking van Amersfoortse OV-anker. Deze onderdelen worden uitgevoerd door de direct betrokkenen bij dit verdiepend onderzoek.

- ontwerp voor de Stationsstraat, als integraal onderdeel van het OV-anker (samenwerking gemeente Amersfoort – provincie Utrecht)
- ontwerp en realisatie gebouwde fietsvoorzieningen noordzijde en zuidzijde station (gemeente Amersfoort)
- aanlanding toekomstige BRT op busstation CS (provincie Utrecht)
- ontwerp stationspleinen noord en zuid (gemeente Amersfoort)
- verkenning interwijkverbinding / passerelle aan de westzijde van het station (gemeente Amersfoort)
- verkenning uitbreiding P&R Barchman Wuytierslaan (pm)
- locatiekeuze taxi-standplaatsen en treinvervangend vervoer (pm)

2.3 Stationsgebied Amersfoort Schothorst

Gebiedsscope

De gebiedsscope van het verdiepend onderzoek bestaat uit het station met de directe stationsomgeving bestaande uit stationsgebouw, busstation en stationspleinen (groen). Ten zuiden van het station wordt gewerkt aan planvorming voor de gebiedsontwikkeling Hoefkwartier (rood), waarbij ook gestudeerd wordt op een voorzieningenprogramma nabij het station.

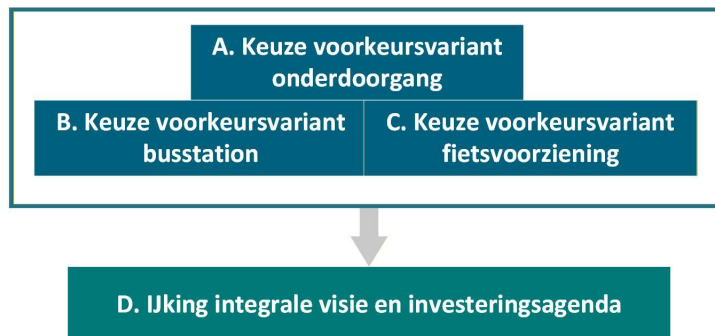


Kaartje gebiedsscope verdiepend onderzoek Amersfoort Schothorst

Inhoudelijke scope

Voor station Schothorst ligt er al veel. Er is in mindere mate sprake van verdiepend onderzoek. Het gaat vooral over het makende van samenhangende keuzes voor voorkeursvarianten voor onderdoorgang, busstation en fietsvoorziening. Voor het busstation zijn nog enkele onderzoeksvragen te beantwoorden, zoals het onderzoeken van de variant van een (BRT-)halte op de Zielhorstweg. De keuzes dienen te landen in de integrale visie voor station en stationsomgeving en een investeringsagenda met vervolgstappen.

Onderdelen verdiepend onderzoek voor station Amersfoort Schothorst:



- A. keuze voor een voorkeursvariant voor de onderdoorgang/passage
- B. keuze voor een voorkeursvariant voor (de locatie van) het busstation
- C. keuze voor een voorkeursvariant voor een gebouwde fietsenstalling
- D. IJking/aanscherping van de gebiedsvisie station en stationsomgeving met keuzes, inzicht in afhankelijkheden, fasering, groeimogelijkheden plus een investeringsagenda met inzicht in kosten, dekkingsmogelijkheden en vervolgstappen

Het verdiepend onderzoek heeft sterke samenhang met lopende studies en deelsluitwerkingen in de stationsomgeving:

- een uitgewerkt voorzieningenprogramma (bebouwing) in/nabij de stationsomgeving, vanuit de gebiedsontwikkeling Hoefkwartier (tevens input gevend voor het ontwerp van stationsplein zuidzijde)
- (mogelijke) aanlanding toekomstige BRT-verbindingen op busstation Schothorst

2.4 Uitgangspunten

Voor het verdiepend onderzoek worden een aantal uitgangspunten gehanteerd

- Goed en zorgvuldig samenwerkingsproces
Een goed en zorgvuldig samenwerkingsproces is cruciaal, omdat complexe ruimtelijke en infrastructurele opgaven meerdere overheden, stakeholders en belanghebbenden raken. Door vanaf het begin gezamenlijk te werken aan analyse, doelen en oplossingen, ontstaat er wederzijds begrip en draagvlak. Dit bevordert transparantie en voorkomt vertragingen in latere fasen van het proces. Bovendien leidt een goede samenwerkingsaanpak tot betere, toekomstbestendige keuzes die rekening houden met verschillende belangen. Zo vormt samenwerking de basis voor een gedragen en effectieve aanpak binnen het MIRT-traject. Voorliggend plan van aanpak is tot stand gekomen met behulp van een gezamenlijk werkatelier.
- Benutten wat er ligt
Het verdiepend onderzoek begint niet vanaf nul. Er ligt al veel onderzoek, onder andere vanuit het ambitiedocument voor Centraal en de visies op Centraal en Schothorst. Daarnaast zijn er deelonderzoeken en -analyses uitgevoerd. Deze inzichten worden benut als basis voor het verdiepend onderzoek. Een belangrijk deel van de opgave is het bij elkaar brengen van inzichten, bepalen hoe onderdelen op elkaar inwerken en samenhangen en integraal uitwerken in een toekomstvisies (met keuzes!) en investeringsagenda voor beide stations.

- inzetten op ontwerp(end onderzoek)

Ontwerpkraft is een belangrijk instrument om te studeren op oa busstation, stationsgebouw en stationsomgeving. Met ontwerpend onderzoek kan worden gezocht naar meervoudig ruimtegebruik, creatieve oplossingen en de verbindingen tussen stationsonderdelen en de omgeving. Verstedelijking en mobiliteit gaan hand in hand.

2.5 Procesdoelen

De procesdoelen van het verdiepend onderzoek zijn:

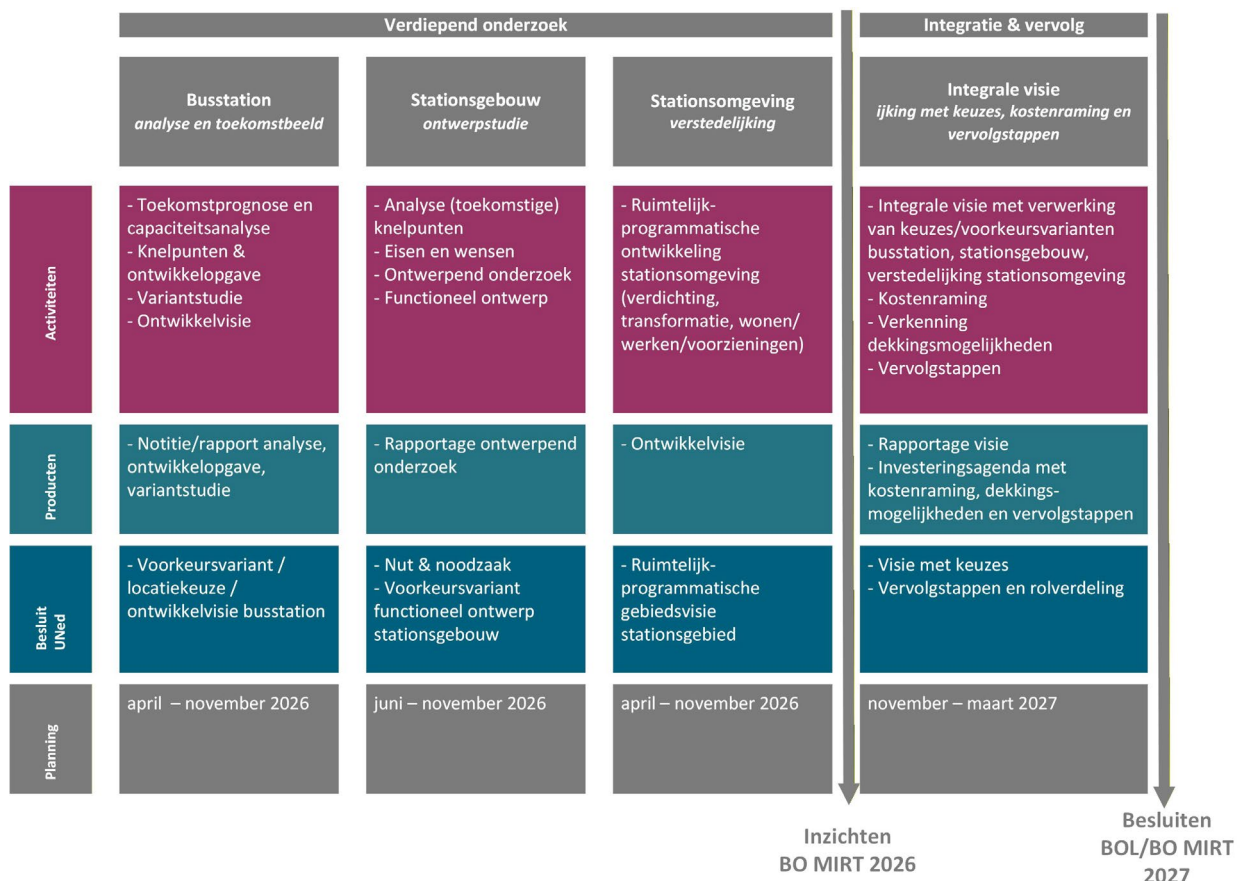
- gedragen besluitvorming vanuit gezamenlijke inzichten
- bevorderen van de samenwerking tussen de betrokken organisaties
- programmatische samenwerking tussen Rijk en regio voor de verstedelijkingsopgave richting 2040/2050
- input voor het uitvoeringsprogramma en de investeringsagenda NOVEX Utrecht-Amersfoort
- concrete afspraken over vervolgaanpak (via BOL en/of BO MIRT)

3 Aanpak en planning

Om de doelen en beoogde resultaten van het verdiepend onderzoek te behalen is per station een procesaanpak opgesteld. De opgave en het daarvoor benodigde onderzoek is - op basis van voorstudies en visievorming - verschillend voor beide station. De verdiepende onderzoeken op onderdelen zijn input gevend voor (a) ijking/aanscherping van de visies voor station en stationsomgeving CS en Schothorst, waarbij keuzes voor voorkeursvarianten worden gemaakt en (b) voor een investeringsagenda met kostenraming, dekkingsmogelijkheden en vervolgstappen in de ontwikkelaanpak. De planning voor Centraal Station is gericht op afronding van het verdiepend onderzoek vóór de zomer van 2027, zodat bestuurlijke afspraken kunnen worden gemaakt op het BO MIRT 2027. In het BO MIRT van 2026 worden – daar waar mogelijk – richtinggevende inzichten ingebracht. Voor station Schothorst wordt ingezet op het afronden van het onderzoek in het najaar 2026, zodat inzichten kunnen worden benut voor het BO MIRT 2026.

3.1 Procesaanpak station Amersfoort Centraal

Aan de hand van de volgende procesaanpak wordt het verdiepend voor Amersfoort Centraal uitgevoerd.



De inzichten uit het onderzoek op het busstation zijn input gevend voor de studie op het functioneel ontwerp van het stationsgebouw. Tegelijkertijd is een samenhangend onderzoek tussen busstation, stationsgebouw en verstedelijking stationsgebied nodig. De drie onderdelen van onderzoek interacteren met elkaar. Vandaar dat gekozen is voor een integraal verdiepend onderzoek.

Onderdeel) Busstation

Onderzoeksvragen:

- In hoeverre is de huidige capaciteit, inrichting en ligging van het busstation toekomstbestendig bij de verwachte reizigersgroei, BRT-aanlanding en OV-netwerkontwikkeling richting 2040/2050?
- Welke varianten voor locatie, configuratie en capaciteit van het busstation zijn mogelijk, en wat zijn per variant de effecten op doorstroming, reizigerscomfort, veiligheid en overstapkwaliteit?
- Hoe verhouden de varianten zich tot ruimtelijke, programmatische en infrastructurele randvoorwaarden (stationsgebouw, looproutes, fietsvoorzieningen, BRT, stationspleinen, retail)?
- Op basis van welke beoordelingscriteria worden de uitgewerkte varianten voor het busstation integraal beoordeeld, en hoe scoren deze varianten ten opzichte van elkaar?
- Welke variant biedt de beste balans tussen functionaliteit, ruimtelijke inpassing, fasering en investeringskosten, en is daarmee het meest geschikt als voorkeursvariant?

Product:	Rapportage analyse, ontwikkelopgave, variantstudie
Trekker:	Provincie Utrecht
Planning:	april – november 2026
Budget:	max € 70.000
Projectleiding:	Ca 1 dag per week

Onderdeel) Ontwerpstudie stationsgebouw

Onderzoeksvragen:

- Hoe kunnen reizigersstromen (trein, bus, fiets, voetganger) optimaal worden georganiseerd worden binnen en rondom het stationsgebouw, met aandacht voor toegankelijkheid, overzicht en sociale veiligheid? Hier zit sterke afhankelijkheid met het onderzoek naar het busstation.
- Welke ruimtelijke en functionele uitbreidingen en/of aanpassingen van het stationsgebouw zijn noodzakelijk en/of wenselijk om de groei naar circa 70.000 reizigers per dag op te vangen en de stationshal toekomstbestendig te maken?
- Wat zijn ruimtelijke en functionele ontwerpvarianten voor uitbreiding en versterking van het stationsgebouw en in hoeverre lossen deze de toekomstige knelpunten op?
- Welke variant biedt de beste balans tussen functionaliteit, ruimtelijke inpassing, fasering en investeringskosten, en is daarmee het meest geschikt als voorkeursvariant?

Product:	Rapportage ontwerp onderzoek
Trekker:	ProRail en/of NS (via IenW)
Planning:	juni - december 2026
Budget:	max € 70.000
Projectleiding:	Ca 1 dag per week

Onderdeel) Verstedelijking stationsomgeving

Onderzoeksvragen:

- Welke ruimtelijk-programmatische ontwikkelrichting is wenselijk en haalbaar voor het stationsgebied zuidzijde na 2030, in samenhang met de verstedelijkingsopgave en OV-knoopontwikkeling?
- Hoe kan verdichting rondom het station worden gecombineerd met hoogwaardige openbare ruimte, goede bereikbaarheid, levendigheid en verblijfskwaliteit op en rond het station?
- Welke afhankelijkheden bestaan er tussen gebiedsontwikkeling, stationsontwikkeling en lopende projecten (zoals Langs Eem en Spoor, fietsvoorzieningen en OV-anker)?

- Welke fasering en groeiscenario's maken een adaptieve ontwikkeling van het stationsgebied mogelijk?

Product:	Rapportage ruimtelijk-programmatische visie verstedelijking
Trekker:	Gemeente Amersfoort
Planning:	april - december 2026
Budget:	max € 50.000
Projectleiding:	Ca 1 dag per week

Onderdeel) IJking integrale visie en investeringsagenda

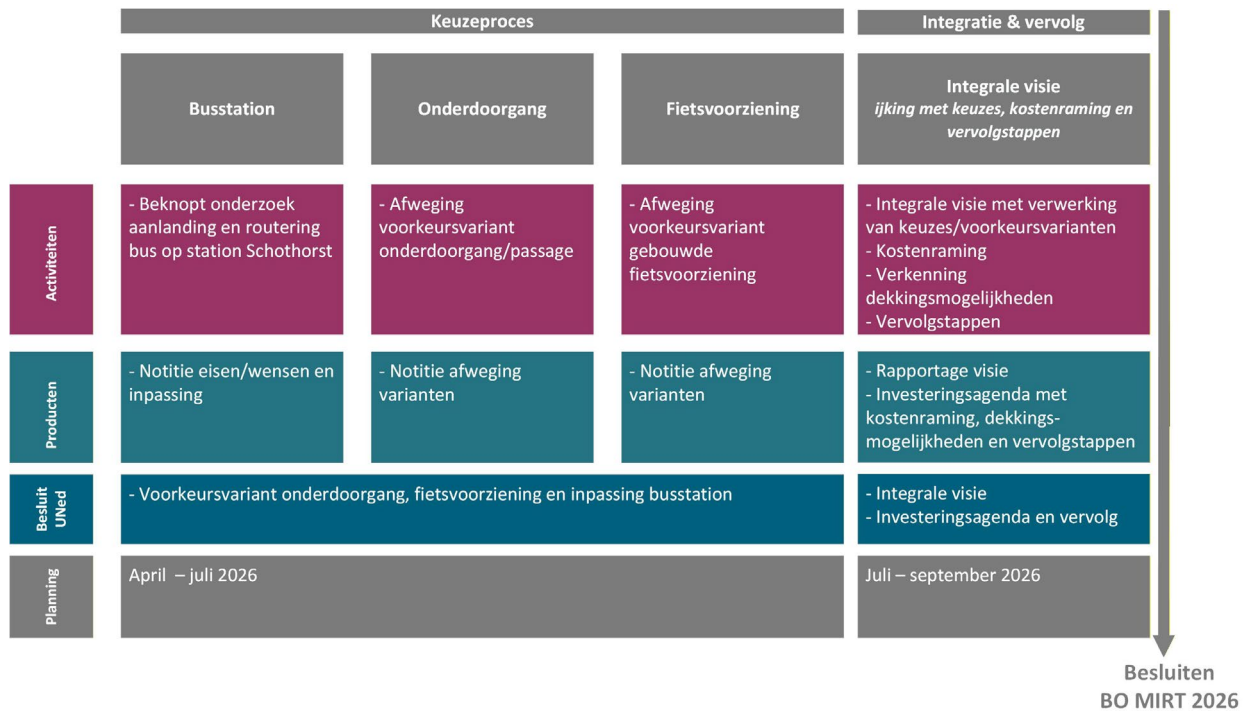
De inzichten uit de onderdelen van het verdiepend onderzoek (busstation, stationsgebouw, verstedelijking) zijn geven input voor de ijking/aanscherping van de integrale visie, groeiscenario's en mogelijk adaptieve ontwikkeling voor station en stationsomgeving Centraal. De huidige visie op station en stationsomgeving wordt aangescherpt met keuzes voor deze verschillende producten (visie, groeiscenario en adaptieve ontwikkeling). De voorkeursvarianten geven inzicht in ruimtelijke samenhang, fasering en onderlinge afhankelijkheden en vormen daarmee de basis voor bestuurlijke besluitvorming, verdere uitwerking en uitvoering.

Gekoppeld aan de visie op station en stationsomgeving wordt een investeringsagenda opgesteld met kostenraming, dekkingsmogelijkheden en vervolgstappen in de ontwikkelaanpak. De investeringsagenda met ontwikkelaanpak beschrijft de financiële uitwerking van de visie voor station en stationsomgeving Amersfoort Centraal. De investeringsagenda geeft inzicht in de benodigde investeringen per onderdeel, de globale kostenraming en mogelijke dekkings- en bekostigingsrichtingen. De hierop aansluitende ontwikkelaanpak schetst de fasering, prioritering en verantwoordelijkheden voor de verdere uitwerking en uitvoering, en vormt daarmee de basis voor gezamenlijke bestuurlijke afspraken en vervolgbesluiten.

Product:	Integrale visie en investeringsagenda
Trekker:	Gemeente Amersfoort
Planning:	maart - september 2027
Budget:	max € 50.000
Projectleiding:	Ca 1 dag per week

3.2 Procesaanpak Station Amersfoort Schothorst

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2.3 ligt voor station Schothorst de focus op het maken van samenhangende keuzes voor de stationsontwikkeling, i.c. onderdoorgang, busstation en fietsvoorziening. Deze keuzes dienen te landen in de integrale visie voor station en stationsomgeving en een investeringsagenda met vervolgstappen.



Onderdeel) Voorkeursvariant onderdoorgang, busstation en fietsvoorziening

Onderzoeksvragen onderdoorgang en fietsvoorziening:

- Op basis van welke beoordelingscriteria (o.a. veiligheid, capaciteit, toegankelijkheid, ruimtelijke inpassing, kosten en samenhang met busstation) worden de uitgewerkte varianten voor de onderdoorgang integraal beoordeeld, en hoe scoren deze varianten ten opzichte van elkaar? Welke variant voor de onderdoorgang kan, op basis van deze integrale afweging en in samenhang met de totale stationsomgeving, worden aangewezen als voorkeursvariant?
- Welke randvoorwaarden vloeien voort uit de gekozen voorkeursvariant voor de onderdoorgang voor de ligging, capaciteit en ontsluiting van de gebouwde fietsvoorziening, en hoe verhouden de uitgewerkte varianten voor de fietsvoorziening zich tot deze randvoorwaarden?
- Welke variant voor de gebouwde fietsvoorziening kan, gegeven de gekozen voorkeursvariant voor de onderdoorgang en in samenhang met bus- en treinstation, worden aangewezen als voorkeursvariant?

Product:	Notitie afweging varianten
Trekker:	Gemeente Amersfoort
Planning:	april – juli 2026
Budget:	max € 15.000
Projectleiding:	Ca 0,5 dag per week

Onderzoeksvragen busstation:

- In hoeverre is de huidige ligging, capaciteit, inrichting en routing van het busstation toekomstbestendig bij de verwachte groei van reizigers en het beoogde functioneren van Schothorst als regionaal OV-knooppunt richting 2040/2050?
- Welke varianten voor locatie en inrichting van het busstation zijn mogelijk, en wat zijn per variant de effecten op overstapkwaliteit, verkeersveiligheid, doorstroming en reizigerscomfort?
- Welke variant biedt de beste balans tussen functionaliteit, ruimtelijke inpassing, fasering en investeringskosten en is daarmee geschikt als voorkeursvariant?

Product:	Notitie eisen/wensen en inpassing busstation
Trekker:	Provincie Utrecht
Planning:	april – juli 2026
Budget:	max € 15.000
Projectleiding:	Ca 0,5 dag per week

Onderdeel) IJking integrale visie en investeringsagenda

Net als voor Amersfoort CS wordt ook voor Amersfoort Schothorst de visie op station en stationsomgeving herijkt. De visie op station(somgeving) die er ligt wordt aangescherpt met keuzes voor voorkeursvarianten (onderdoorgang, busstation, fietsvoorziening). Onderdeel van de ijking/aanscherping van de visie betreft ook de uitwerking van een schetsontwerp voor het zuidelijke stationsplein (Inputplein). Dit is een belangrijke verbindende plek voor het Hoefkwartier en het station. De visie biedt inzicht in ruimtelijke samenhang, fasering en onderlinge afhankelijkheden en vormt daarmee de basis voor bestuurlijke besluitvorming, verdere uitwerking en uitvoering.

Gekoppeld aan de visie op station en stationsomgeving wordt een investeringsagenda opgesteld met kostenraming, dekkingsmogelijkheden en vervolgstappen in de ontwikkelaanpak. De investeringsagenda met ontwikkelaanpak beschrijft de financiële uitwerking van de visie voor station en stationsomgeving Amersfoort Schothorst. De investeringsagenda geeft inzicht in de benodigde investeringen per onderdeel, de globale kostenraming en mogelijke dekkings- en bekostigingsrichtingen. De hierop aansluitende ontwikkelaanpak schetst de fasering, prioritering en verantwoordelijkheden voor de verdere uitwerking en uitvoering, en vormt daarmee de basis voor gezamenlijke bestuurlijke afspraken en vervolgbesluiten.

Product:	Integrale visie en investeringsagenda
Trekker:	Gemeente Amersfoort
Planning:	maart - september 2027
Budget:	max € 55.000
Projectleiding:	Ca 1 dag per week

4 Organisatie, samenwerking en raakvlakken

Een goede samenwerking tussen overheidspartijen is essentieel om te komen tot een gedragen en kwalitatief goede onderzoek. Het onderzoek dient bij te dragen aan het organisatie-overstijgend denken en werken, waarbij de collectieve ambitie en doelen centraal staan. Het verdiepend onderzoek vindt daarom plaats in U Ned-verband. De gemeente Amersfoort is trekker van de verkenning. Voor het verdiepend onderzoek wordt een doelmatige organisatie voor het onderzoek ingericht om het binnen de gewenste planning uit te voeren.

Projectorganisatie

Onderstaande visualisatie presenteert de voorgestelde projectorganisatie voor de stations Amersfoort.



Bestuurlijk ambassadeur

Bestuurlijk ambassadeur van het verdiepend onderzoek is wethouder Tyas Bijlholt, portefeuillehouder Mobiliteit van de gemeente Amersfoort. Besluitvorming over het verdiepend onderzoek vindt plaats binnen U Ned (Directeurenoverleg en Programmaraad).

Opdrachtgeversoverleg

Het opdrachtgeversoverleg “verstedelijking en mobiliteit Amersfoort” functioneert als een stuurgroep voor het verdiepend onderzoek. Dit opdrachtgeversoverleg stuurt de mobiliteitsstudies in Amersfoort aan, i.c. de préverkenning BRT Amersfoort-USP, uitwerking Amersfoorts OV anker en dit verdiepend onderzoek naar de stations Amersfoort. In het opdrachtgeversoverleg zijn directeuren van Ministerie I&W, Provincie Utrecht en Gemeente Amersfoort vertegenwoordigd die ook in het Directeurenoverleg U Ned zitten. Het directe/dagelijkse opdrachtgeverschap voor het verdiepend onderzoek ligt bij de gemeente Amersfoort als projecttrekker. De opgavemanager Mobiliteit bij de gemeente Amersfoort is opdrachtgever voor het verdiepend onderzoek voor de stations en stuurt de projectleider (opdrachtnemer) aan.

Proces-/projectleiding

De projectleider coördineert de samenwerking en stuurt het onderzoek operationeel aan en functioneert als opdrachtgever aan de verschillende trekkers. Hij of zij schakelt met het kernteam en houdt alle betrokkenen scherp op de uitvoering van acties en de planning. De projectleider is tevens voorzitter van het kernteam. De projectleider wordt ingezet vanuit de gemeente Amersfoort als trekker van het onderzoek. Naast de projectleider functioneert een projectondersteuner in het coördinatieteam. De projectondersteuner faciliteert de projectleider, denkt mee, werkt deelaspecten uit en coördineert het project samen met de projectleider. De projectondersteuner wordt ook ingezet vanuit de gemeente Amersfoort.

Kernteam

Vanuit de direct betrokken overheidsorganisaties wordt een ambtelijk vertegenwoordiger afgevaardigd in het kernteam. Het kernteam begeleidt het onderzoek, bereidt beslissingen voor en coördineert het proces en de samenwerking. Maar houden ook inhoudelijk strategisch overzicht over de grote lijn in het onderzoek en de samenhang met andere onderzoeken en ontwikkelingen. De deelnemers aan het kernteam organiseren zelf de verbinding en bestuurlijke afstemming binnen de eigen organisaties. Het kernteam komt 3-wekelijks bij elkaar. Voor de verschillende onderdelen is trekkerschap belegd bij één van de organisaties uit de samenwerking.

Samenwerking binnen U Ned

Het verdiepend onderzoek naar de stations Amersfoort wordt uitgevoerd als programmalijn van U Ned. In het onderzoeksprogramma U Ned werken Rijk, provincie, regio's en gemeenten samen aan onderzoeken en maatregelen voor de MRU op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. De betrokkenheid van al deze partijen zorgt ervoor dat er een breed gedragen onderzoek uitgevoerd wordt. Besluitvorming vindt plaats binnen U Ned.

Programmaraad

De programmaraad van U Ned is bestuurlijk verantwoordelijk voor het onderzoek. Besluitvormende stukken zijn:

- CS:
 - o tussenrapportage met inzichten uit de onderdelen van het verdiepend onderzoek
 - o integrale visie met investeringsagenda en ontwikkelaanpak
- Schothorst
 - o samenhangende voorkeursvarianten onderdoorgang, busstation en gebouwde fietsvoorziening
 - o integrale visie met investeringsagenda en ontwikkelaanpak

Directeurenoverleg

Besluitvorming in de programmaraad wordt vooraf gegaan door een directeurenoverleg. Vanuit het directeurenoverleg is één van de directeuren ambtelijk opdrachtgever voor het onderzoek. Dit is Johan Boelhouters van de gemeente Amersfoort.

Strategieteam

Het strategieteam U Ned zorgt ervoor dat alle betrokken partijen met elkaar samenwerken, bereidt de besluitvorming in directeurenoverleg en programmaraad voor en stelt de voorbereidende besluiten op die namens de programmaraad naar bestuurlijke overleggen (zoals BO MIRT) gaan. Daarnaast wordt het strategieteam benut voor klankbord en zal het strategieteam worden geïnformeerd over de voortgang. Kernteamleden hebben afstemming met de coördinator U Ned vanuit hun eigen organisatie in de voorbereiding naar U Ned behandeling van (tussen)resultaten uit het onderzoek.

Regio Amersfoort

Naast de formele bestuurlijke aansturings- en besluitvormingslijn binnen U Ned, wordt gebruik gemaakt van de ambtelijke en bestuurlijke tafels van de Regio Amersfoort. Via deze gremia worden de

ambtenaren en bestuurders van de gemeenten in de beide regio's geïnformeerd en om advies gevraagd. Bovendien worden de vertegenwoordigers van de regio's op de regionale bestuurlijke tafels gemandateerd om besluiten te nemen in de Programmaraad U Ned.

Samenwerking met andere stakeholders

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

Raakvlakken

Het verdiepend onderzoek stations Amersfoort heeft diverse raakvlakken met andere processen en programma's. In het onderzoek worden inzichten gehaald uit en gebracht naar aanpalende processen, zoals (niet uitputtend) nationale Toekomstbeeld OV 20240, OV Netwerkperspectief provincie Utrecht, Agenda Spoor provincie Utrecht, Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort, préverkenning BRT Amersfoort-USP, gemeentelijk Omgevingsprogramma Mobiliteit van de gemeente Amersfoort. De inzet is dat de verschillende processen en programma's complementair zijn aan elkaar en gezamenlijk bijdragen aan het realiseren van de ambities in stad en regio.

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

5 Financiën en risico's

Om het onderzoek uit te voeren is budget nodig. Onder andere voor de inhuur van (een consortium van) adviesbureaus met expertise op mobiliteit, ruimtelijke inpassing en financiën. Voor het uitvoeren is een begroting opgesteld. Dit wordt financieel gedekt door de samenwerkende organisaties in een bepaalde verdeelsleutel.

Begroting

De begroting bestaat uit benodigde budgetten voor het uitvoeren van onderdelen van het onderzoek door bureaus. Deze begroting is productgericht opgesteld. Tevens is een post onvoorzien geraamd. De bedragen zijn maximum bedragen. Er wordt gestreefd naar doelmatige uitvoering van het onderzoek.

Amersfoort CS

Onderdeel	Budget	2026	2027
Busstation	€ 70.000	€ 70.000	
Stationsgebouw	€ 70.000	€ 70.000	
Verstedelijking	€ 50.000	€ 50.000	
IJking visie en investeringsagenda	€ 50.000	€ 10.000	€ 40.000
Totaal	€ 240.000	€ 200.000	€ 40.000

Amersfoort Schothorst

Onderdeel	Budget	2026	2027
Busstation	€ 15.000	€ 15.000	
Onderdoorgang en fietsvoorziening	€ 15.000	€ 15.000	
IJking visie en investeringsagenda	€ 55.000	€ 55.000	
Totaal	€ 85.000	€ 85.000	

Totaal voor beide stations: € 325.000, waarvan € 285.000 in 2026 en € 40.000 in 2027.

Bovenstaande begroting is exclusief personeelskosten/eventuele inhuur. De gemeente Amersfoort stelt een projectleider en projectondersteuner aan voor de coördinatie van het onderzoek en dekt hiervoor de kosten. De projectleiders van de deelprojecten worden door de genoemde trekkers ingezet en bekostigd. De inzet in het kernteam en specialistische expertise voor werkateliers wordt door de eigen organisatie beschikbaar gesteld.

Financiële dekking

Het verdiepend wordt uitgevoerd door samenwerkende overheden. De (out-of-pocket) kosten worden gedekt door het Ministerie I&W, Provincie Utrecht en gemeente Amersfoort in de volgende verdeling:

Organisatie	Aandeel	Bedrag
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	30%	€ 97.500
Provincie Utrecht	30%	€ 97.500
Gemeente Amersfoort	40%	€ 130.000
	100%	€ 325.000

Risico's en beheersmaatregelen

In het proces van het verdiepend onderzoek wordt gestuurd op de belangrijkste risico's en kansen. De risico's en kansen met beheersmaatregelen worden in ieder geval na fase 1 en voor aanvang van fase 2 geactualiseerd. Onderstaande risico's zijn geïnventariseerd als input voor het plan van aanpak.

Risico	Beheersmaatregel
Veel raakvlak-processen in verschillende tempo's	<ul style="list-style-type: none">- Raakvlakanalyse- Zicht houden op raakvlakken en input geven en krijgen vanuit deze processen- Afhankelijkheden en kansen in beeld brengen- Inzet van integrale projectmanager
Geen zicht op bekostiging	<ul style="list-style-type: none">- Probleemanalyse en relevantie goed in beeld houden en versterken (datagericht)- Oplossingen bestuderen die verschillen op ambitieniveau en daarmee investeringsbehoefte- Faseerbaarheid en adaptiviteit meenemen in onderzoek
Belangentegenstellingen overheden	<ul style="list-style-type: none">- Commitment op de onderzoeks-aanpak- Investeren in goede samenwerking- Goed procesmanagement- Transparant aangeven wat lastig is (pijn inzichtelijk maken)
Beschikbaarheid en kwaliteit van adviesbureaus	<ul style="list-style-type: none">- Selectie passende bureaus via duidelijke uitvragen/vraagspecificaties- Gefaseerde opdrachtverlening
Druk op planning (mede irt BO MIRT)	<ul style="list-style-type: none">- Strakke processturing- Product- en resultaatgericht werken
Onvoldoende prioriteit en capaciteit	<ul style="list-style-type: none">- Commitment en instemming op plan van aanpak, begroting en capaciteitsvraag

Bijlage - Beleidsproducten en programma's

Vastgestelde vigerende visies, beleid en programma's

Rijk	Provincie	MRU / Uned	Regio Amersfoort	Gemeente Amersfoort
<ul style="list-style-type: none"> - Nota Ruimte - Nationale woon- en bouwagenda - Mobiliteitsvisie 2050 - Toekomstbeeld OV 2040 - MIRT - Programma Ruimte voor Economie - Programma Ruimte voor Defensie 	<ul style="list-style-type: none"> - Omgevingsvisie & Ruimtelijk arrangement - Provinciaal programma Wonen en Werken - Mobiliteitsplan 2014-2028 - Groen Groeit Mee - OV netwerkperspectief - Spooragenda 	<ul style="list-style-type: none"> - NOVEX Ontwikkelperspectief Utrecht – Amersfoort - Mobiliteitsstrategie NOVEX - Adaptief programma en RIA NOVEX - Gebiedsonderzoek Spoorzone en Heuvelrugzone - Programma Regiopoorten 	<ul style="list-style-type: none"> - Ontwikkelbeeld Amersfoort Centraal - Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 - Woondeal 	<ul style="list-style-type: none"> - Omgevingsprogramma mobiliteit 2025-2035 - Ambitiedocument Amersfoort Centraal - Toekomstvisie Amersfoort Centraal - Toekomstvisie Amersfoort Schothorst - Gebiedsontwikkelprogramma Langs Eem en Spoor - Actualisatie parkeerbeleid - Gebiedsvisie Stationsgebied 2017 - Omgevingsprogramma Werklocaties

Raakvlakken met lopende processen en programma's

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

Rijk	Provincie	MRU / Uned	Regio Amersfoort	Gemeente Amersfoort
<ul style="list-style-type: none"> - NOVI / NOVEX - Programma Mobiliteit & Verstedelijking - Programma woningbouw en mobiliteit - Manifest en Actieagenda BRT 	<ul style="list-style-type: none"> - Actualisatie Omgevingsvisie - Spooragenda - BRT kader - Implementatie nieuwe concessie - Gebiedsproces vanAtotZ 	<ul style="list-style-type: none"> - Uitwerking Regiopoorten - Uitwerking Corridorhubs - Project Marie Curie - Goed op Weg 	<ul style="list-style-type: none"> - BRT Sternetwerk 	<ul style="list-style-type: none"> - OV Anker "GA voor Goud" (stadsring) - Gebiedsontwikkeling Hoefkwartier - Gebiedsontwikkeling Langs Eem en Spoor - Ontwikkeling Rechtbank Stationsplein - Uitvoering gebouwde parkeervoorziening