Welkom

op de Inloopbijeenkomst ontwerp Omgevingsprogramma Mobiliteit

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is een uitwerking van de Omgevingsvisie van de gemeente Amersfoort voor het onderdeel ‘Een stad met duurzame mobiliteit’.

Ontwikkelopgaven



Een groene stad in een groene omgeving die water omarmt

Een duurzame CO_2 -neutrale stad

Een inclusieve en aantrekkelijke stad om in te wonen

Een stad met een veelzijdige en veerkrachtige economie

Een stad waarin voorzieningen meegroeien

Een stad met een duurzame mobiliteit

Omgevingsprogramma Mobiliteit

- Lopen
- Fiets
- OV
- Deelmobiliteit
- Parkeren
- Wegenstructuur
- Verkeersveiligheid
- Zero-emissie
- Laadinfrastructuur

Doelen voor mobiliteit

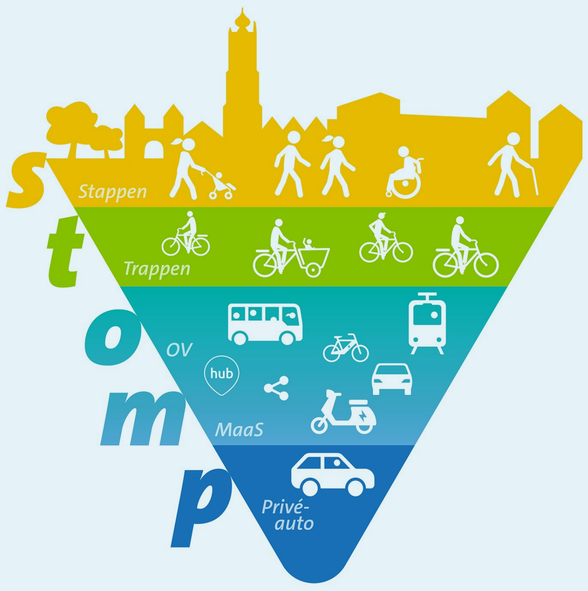
1
Een bereikbare stad die actieve mobiliteit omarmt

2
De transitie naar emissieloze mobiliteit

3
De versterking van de landelijke en regionale bereikbaarheid

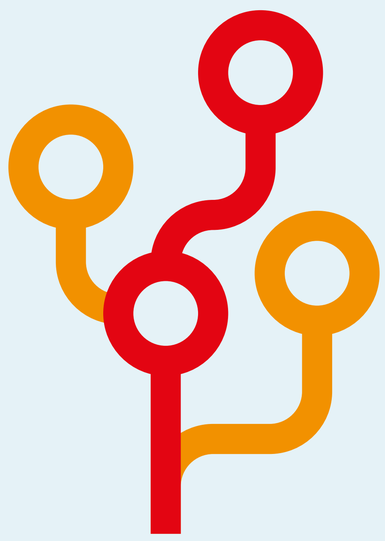
Het ontwerp Omgevingsprogramma Mobiliteit

Om de stad in de toekomst bereikbaar, leefbaar en klimaatbestendig te houden, zijn keuzes nodig voor mobiliteit en slim gebruik van de openbare ruimte. Ook voor jou zullen er dingen veranderen. Dit ontwerp Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025 - 2035 biedt oplossingen gebaseerd op de volgende drie basisprincipes:



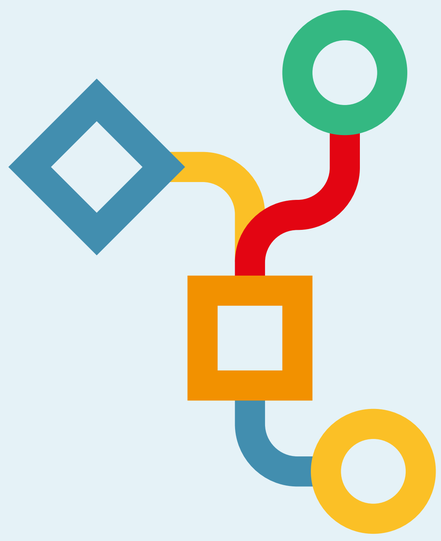
STOMP:

Prioriteit (in deze volgorde) voor **S**tappen (lopen), **T**rappen (fietsen), **O**penbaar vervoer, **M**obilitiy as a Service (deelmobiliteit), en **P**rivéauto.



Levensaders en ontmoetingsplekken:

Aantrekkelijke, groene doorgaande routes die buurten en ontmoetingsplekken of voorzieningen verbinden. Voetgangers en fietsers krijgen de ruimte.



Inclusieve mobiliteit:

Mobiliteit voor iedereen, ongeacht leeftijd, beperking of inkomen.

We maken de stad loopvriendelijk

Lopen is de meest natuurlijke manier van verplaatsen en draagt bij aan een gezonde, leefbare én aantrekkelijke stad. Het geeft vrijheid, verbetert de gezondheid en is toegankelijk voor bijna iedereen.

Wat gaan we doen voor de stad?

- **Veilig en toegankelijk:** We verbeteren de looproutes, met brede stoepen, veiliger oversteken en minder obstakels. Ook bij wegwerkzaamheden en gladheid.
- **Functioneel en recreatief lopen:** We leggen aantrekkelijke wandelroutes aan, met groen, bankjes en schaduwplekken.
- **Rechtstreeks en comfortabel:** We verbinden looproutes aan elkaar en maken meer directe routes. Waar mogelijk krijgen voetgangers meer voorrang en verkorten we de wachttijden.



Stad met een hart

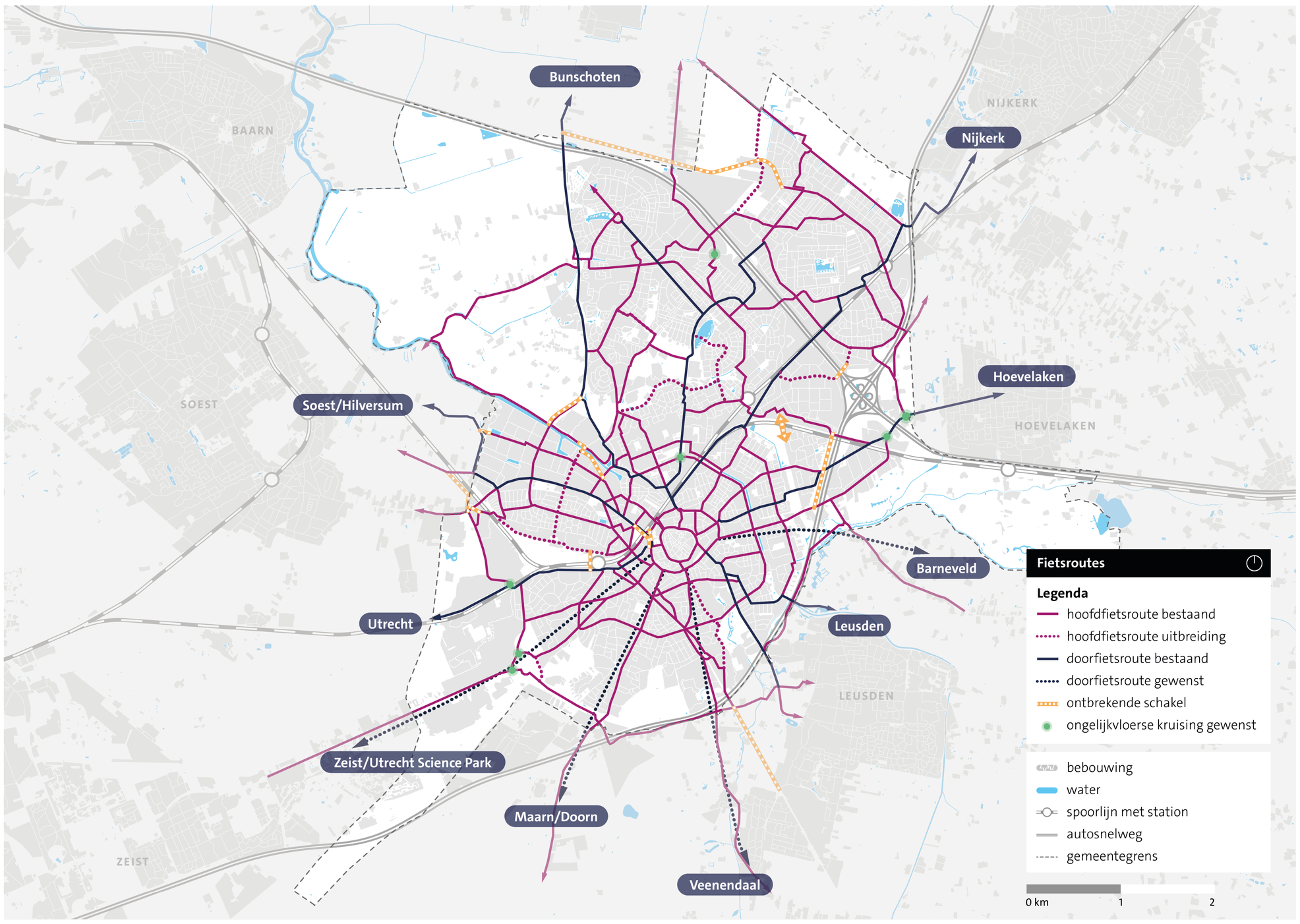
Amersfoort

We geven fietsers de ruimte

Fietsen is leuk, gezond en betaalbaar en zorgt ervoor dat je jouw bestemming makkelijk kunt bereiken.

Wat gaan we doen voor de stad?

- **Vlot en comfortabel:** We investeren in veilige, comfortabele fietspaden. Zowel de hoofdroutes die belangrijke bestemmingen verbinden, als doorfietsroutes waarop je vaak een langere afstand aflegt.
- **Veilig fietsen:** We verbreden fietspaden en verwijderen obstakels. Ook pakken we onveilige verkeerspunten en wegen waar relatief veel ongelukken gebeuren aan. Onder andere door de maximumsnelheid voor auto's te verlagen naar 30 km/u.
- **Uitbreiding en verbetering van fietsnetwerk:** We leggen nieuwe verbindingen aan tussen wijken en voorzieningen en verminderen (rekening houdend met openbaar vervoer) de wachttijden bij verkeerslichten.
- **Meer en betere fietsenstallingen:** We breiden, met name rondom ov-knooppunten, het aantal stallingen uit. In het centrum moedigen we gebruik van gratis en bewaakte stallingen aan.
- **Ruimte voor elektrische (deel)bakfietsen en -scooters:** We maken, bij nieuwe ontwikkelingen, meer ruimte voor (elektrische) fietsen die vervoer met de auto makkelijk kunnen vervangen.



Fietsroutes in en rondom Amersfoort

We zorgen voor snellere busroutes

Betrouwbaar en aantrekkelijk openbaar vervoer, met name de bus, en toegankelijke haltes zijn essentieel voor een duurzame stad en regio. Amersfoort krijgt de volgende bussen:

U-liner: op de snelweg en langere afstanden

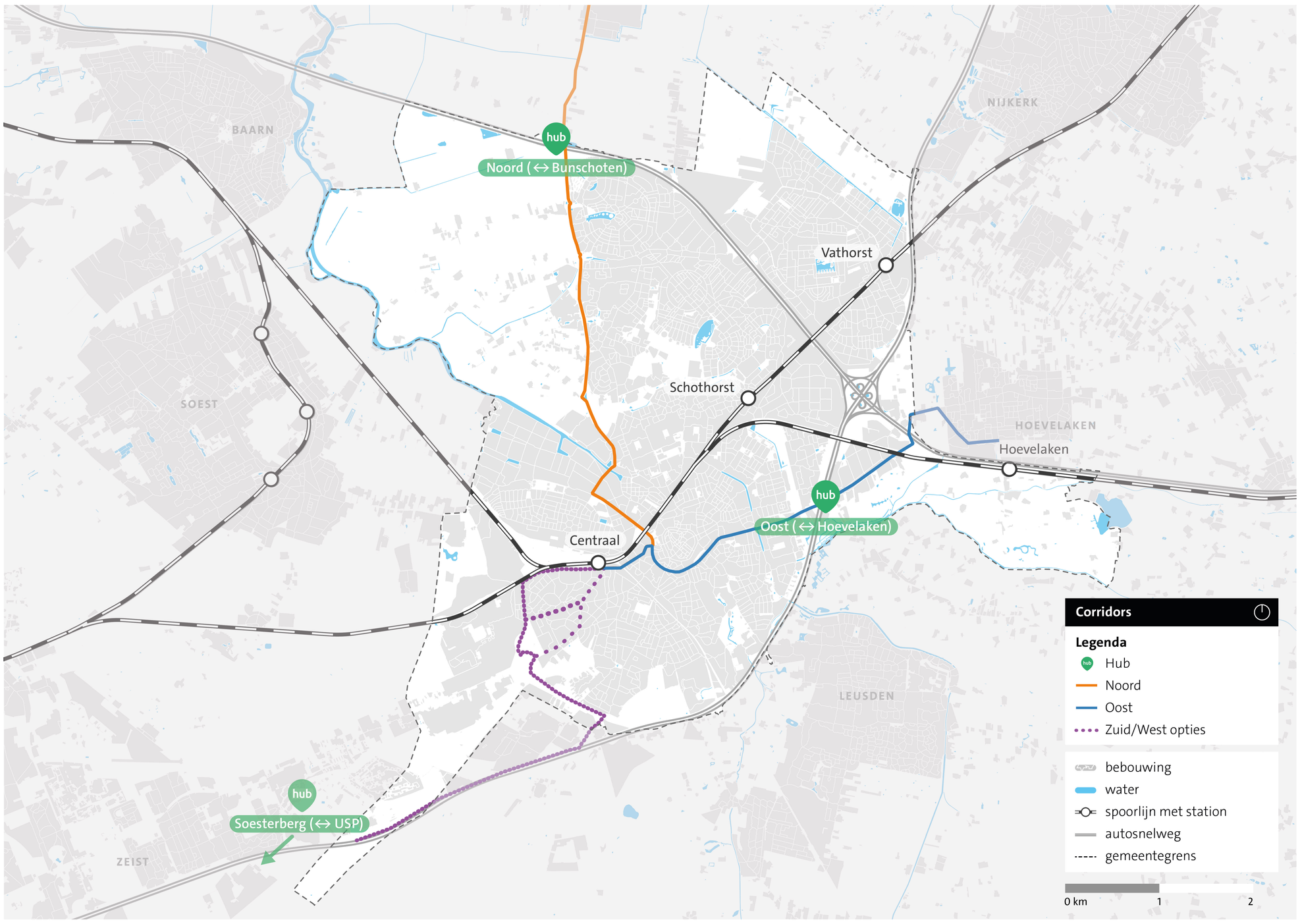
U-link: stadsbussen die stad en omliggende gebieden verbinden. Deze rijden 4 tot 6 keer per uur.

U-bus: bussen door de wijk. Deze rijden minstens 2 keer per uur.

Aanvullend openbaar vervoer: buurtbus, wijkbus Soesterkwartier

Wat gaan we doen voor de stad?

- **De bus krijgt prioriteit:** Vanuit het “HOV-anker” (busroutes rondom station Amersfoort Centraal) lopen 3 corridors naar hubs aan de stadranden (zie kaart). Hier krijgen bussen meer voorrang en ruimte.
- **De bus blijft dichtbij:** De (U-) bus blijft ook op kleine afstanden rijden voor wie graag dichtbij instapt. We streven naar een maximale loopafstand van 400 meter.
- **Toegankelijke haltes en superhaltes:** We richten haltes toegankelijk in en verbeteren de instap voor iedereen, inclusief ouderen en mensen met kinderwagens of rolstoelen. Langs belangrijke routes bieden superhaltes extra voorzieningen zoals abri’s en fietsenstallingen, en soms een kiosk of parkeermogelijkheden in de vorm van hubs.



Routes, inclusief stadsrand- en corridorhubs

We stimuleren deelmobiliteit

Deelmobiliteit maakt flexibel en duurzaam reizen mogelijk in de hele stad. Het is betrouwbaar en divers voor korte of lange ritten.

Wat gaan we doen voor de stad?

- **Deelmobiliteit in hubs:**
  We maken buurthubs waar deelfietsen, -auto's en -scooters makkelijk beschikbaar zijn.
  De hubs zijn zichtbaar en herkenbaar.

- **Mobility as a Service (MaaS):**
  We stimuleren dat je reizen kan plannen, boeken en betalen via één app (MaaS).

- **Deelmobiliteit bij nieuwbouw:**
  We voeren pilots uit bij nieuwbouwprojecten om de overstap naar deelmobiliteit te stimuleren.



We gaan anders om met parkeren:

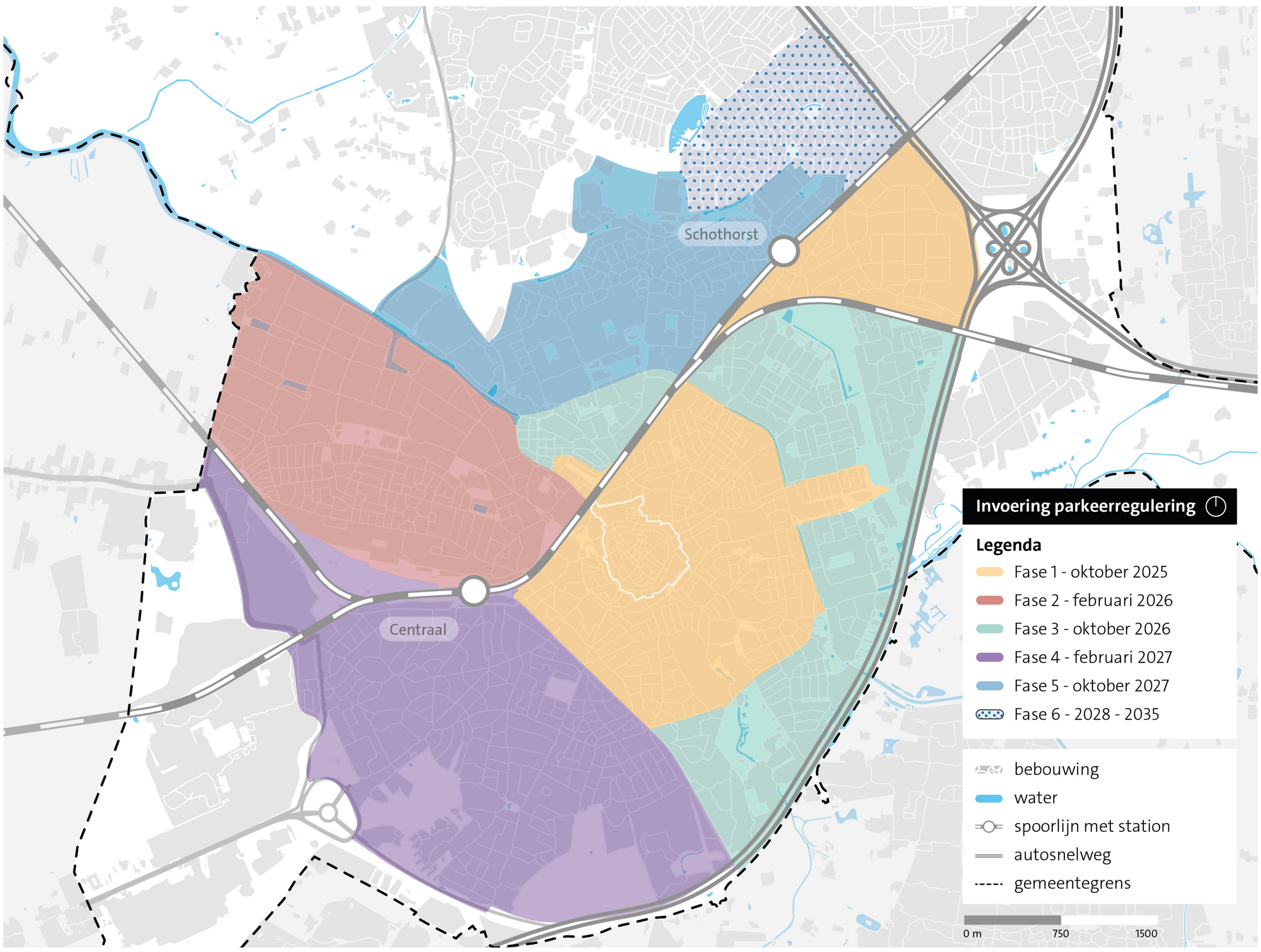
Invoeren in fasen

Anders omgaan met parkeren draagt bij aan een beter bereikbare en leefbare stad, meer ruimte voor woningen en minder parkeeroverlast. Parkeren maakt onderdeel uit van het Omgevingsprogramma Mobiliteit.

Daarnaast is de uitwerking van het parkeerbeleid ook te vinden in bijbehorende stukken, die gelijktijdig ter inzage liggen. We voeren het nieuwe parkeerbeleid gefaseerd in. Voorafgaand aan de invoering gaan we met buurtbewoners in gesprek over wat dit voor hen concreet betekent.

Het invoeren van de parkeerregulering in fasen is gebaseerd op de volgende punten:

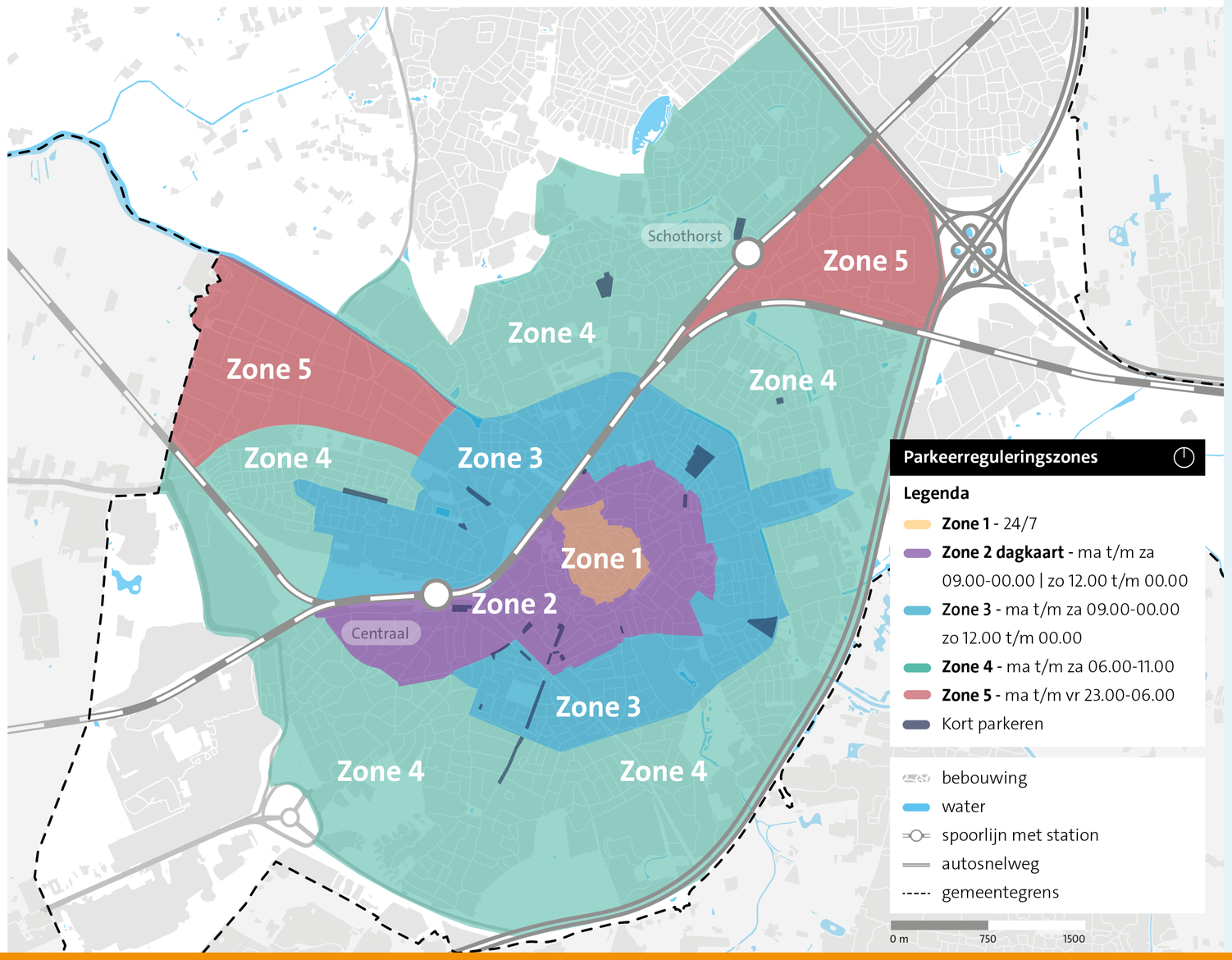
- We starten in de wijken waar de parkeerproblemen het grootst zijn.
- We houden rekening met logische grenzen als spoorlijnen, parken en wegen.
- We proberen een (tijdelijk) waterbedeffect zoveel mogelijk te voorkomen.
- We houden rekening met de planning van grootschalige reconstructies in Jeruzalem (de Koppel) en Liendert.



We gaan anders om met parkeren:

Betaald parkeren

Zone	Tarief	Tijden	
1		24/7 parkeren voor vergunninghouders	Doel: autoluwe binnenstad waarborgen. Daarom worden er geen kortparkeerplaatsen meer aangeboden, maar kun je alleen parkeren in parkeergarages.
2	€ 60,- dagtarief	ma t/m za 09:00 tot 0:00 uur zo 12:00 tot 0:00 uur	Bezoekers van bewoners parkeren op straat met een bezoekersregeling. Overige parkeerders gebruiken openbare parkeergarages. Doel: overloop vanuit de binnenstad en gebieden rondom de stations te voorkomen.
3	€ 3,- per uur (= tarief in lijn met parkeergarages)	ma t/m za 9:00 tot 0:00 uur zo 12:00 tot 0:00 uur	Zone 3, 4 en 5 is combinatie van betaald parkeren en vergunningparkeren. Doel: voorkomen parkeeroverlast.
4	€ 3,- per uur (= tarief in lijn met parkeergarages)	ma t/m za 6:00 tot 11:00 uur	
5	€ 3,- per uur (= tarief in lijn met parkeergarages)	ma t/m vr 23:00 tot 6:00 uur	



Voorstel tarieven

De gemeenteraad stelt jaarlijks de parkeertarieven vast. De hiervoor genoemde tarieven zijn de tarieven die het college aan de gemeenteraad wil voorleggen. Het voorstel is om de tarieven jaarlijks met 3% te indexeren.

Gehandicaptenkaart:

- Met een gehandicapten-parkeerkaart blijft parkeren gratis
- Kenteken invoeren via ParkerenPlus-app zodat digitale handhaving op basis van kenteken mogelijk is

Kort parkeren

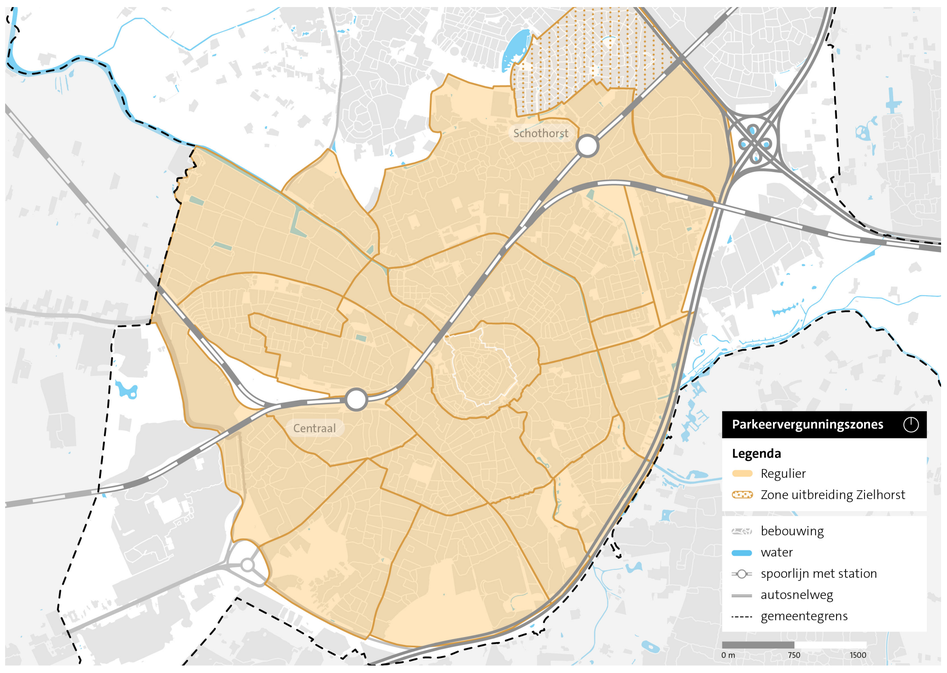
Bij de winkelcentra en op plekken waar winkels of andere functies bij elkaar zitten, wordt de eerste 2 uur een tarief gerekend van **€ 0,30 per uur**. Vanaf het **derde uur** wordt het uurtarief **€ 9-**. Dit is bedoeld om de parkeerplaatsen beschikbaar te houden voor bezoekers van de winkels.

Hulp

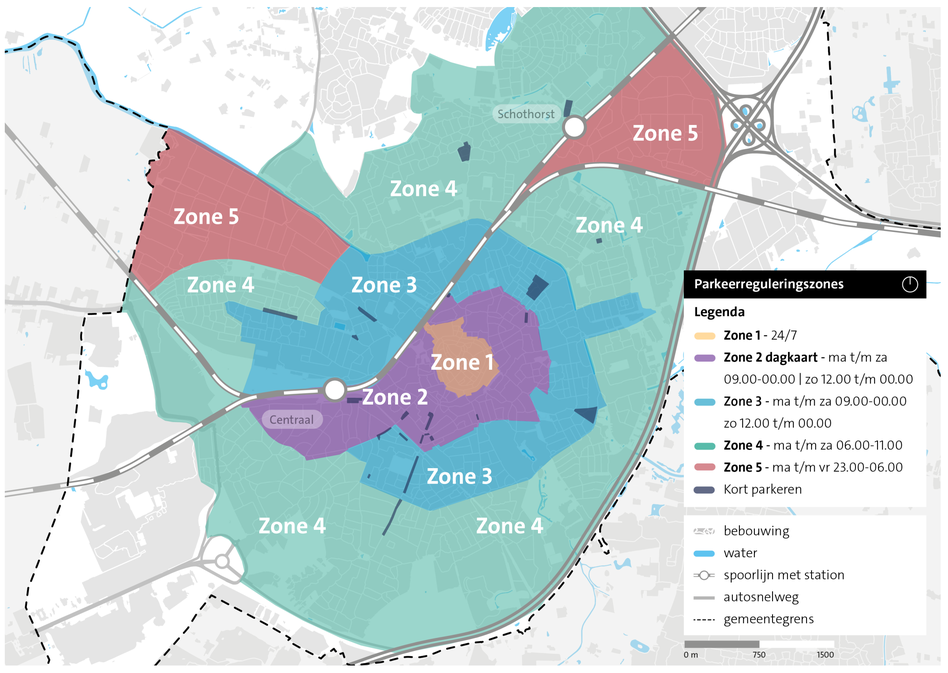
We helpen mensen bij het aanvragen van vergunningen en bij het gebruik maken van de digitale bezoekersregeling. Ze kunnen daarvoor bellen.

We gaan anders om met parkeren:

Vergunningparkeren



Indeling en uitbreiding van vergunninggebieden



Indeling zone 1 tot en met 5

Bewonersvergunningen

Vergunningparkeren zorgt ervoor dat inwoners hun eerste auto in de toekomst dicht bij hun huis kunnen blijven parkeren. De gemeenteraad heeft het tarief voor de eerste bewonersvergunning al vastgesteld. In de tabel staan de tarieven die het college aan de gemeenteraad wil voorleggen voor de tweede en volgende bewonersvergunning. De genoemde tarieven zijn tarieven per jaar.

	Zone 1	Zone 2+3	Zone 4	Zone 5
1e vergunning	€ 30,-	€ 30,-	€ 30,-	n.v.t.
2e vergunning	n.v.t. *	€ 300,-	€ 150,-	n.v.t.
3e en volgende (*)	n.v.t. *	€ 600,-	€ 300,-	n.v.t.

*maximaal één vergunning per adres omdat het aantal parkeerplaatsen op straat beperkt is.

(*) drie jaar na invoering van betaald parkeren met vergunningen in een gebied worden eventuele vierde en volgende vergunningen niet meer verleend. Vanaf dat moment kunnen nieuwe bewoners nog maximaal twee bewonersvergunningen per adres aanvragen.

Parkeerplaatsen op eigen terrein, zoals een oprit, worden in mindering gebracht op het aantal bewonersvergunningen. Bewoners van wooncomplexen met bijvoorbeeld een eigen parkeerkelder komen helemaal niet in aanmerking voor een bewonersvergunning. In de Beleidsregels Parkeren Op Eigen Terrein (POET) en Geen Recht Op een Parkeervergunning (GROP) is dit uitgewerkt.

Bezoekersregeling:

- Bewoners betalen 25% van het reguliere tarief voor hun bezoek
- Bewoners betalen maximaal 4 uur per kalenderdag, ook als de bezoeker langer parkeert.
- De bezoekersregeling is maximaal 100 uur per kwartaal te gebruiken
- Bewoners kunnen maximaal 10 kentekens van bezoekers gelijktijdig aanmelden.

Overige vergunningen

De gemeenteraad stelt jaarlijks de parkeertarieven vast. Dit zijn de tarieven die het college aan de gemeenteraad wil voorleggen.

Vergunning	Tarief
Digitale bezoekersregeling	€ 0,75 per uur (25% van uurtarief)
Vergunning particulier autodelen	€ 30,- per jaar
Mantelzorgvergunning	€ 60,- per jaar
Verhuisvergunning	€ 45,- voor 3 maanden
Dagvergunning camper/caravan	€ 15,- voor 3 dagen
Bedrijfsvergunning (geldig van maandag t/m vrijdag van 7:00 uur tot 19:00 uur in één vergunninggebied)	Zone 1 en zone 2 binnen Stadsring: € 300,- per jaar (maximaal 1 per adres) Zone 2 (buiten Stadring) en zone 3: € 150,- per jaar (1 per 2 fte > vanaf 21e € 300,- per jaar) Zone 4 en 5: € 75,- per jaar (1 per 2 fte > vanaf 21e € 150,- per jaar)
Bedrijfsvergunning (voor het verrichten van werkzaamheden in een vergunninggebied)	€ 15,- per dag € 180,- per maand
Bedrijfsvergunning (geldig in alle gebieden)	€ 1.200,- per jaar
Hulpverlenersvergunning	€ 60,- per jaar
Deelautovergunning	€ 120,- per jaar
Nieuw: Maatschappelijke vergunning	€ 30,- per jaar (maximaal 10 per adres)
Nieuw: Onderwijsvergunning	€ 60,- per jaar (1 per 2 fte)

We gaan anders om met parkeren:

Hubs

Hubs bieden alternatieve parkeergelegenheid op afstand. Ook kun je hier overstappen op andere vervoersmiddelen. Bij het ontwerp besteden we aandacht aan sociale veiligheid bij de hubs door onder andere goede verlichting en routes langs woongebieden.

Hubtype	Parkeren	Deelmobiliteit	Voorzieningen
Buurthub	Geen parkeerplekken voor privéauto's. We denken aan 130 buurthubs in de stad.	Deelscooters en -fietsen. Optioneel deelauto (binnen 300 meter van woningen).	Optioneel laadpunt.
Wijkhub	Parkeren tweede/ derde auto's bewoners, werknemers, en visite	Openbaar vervoer, deelscooters, deelfietsen, en deelauto's.	Bijvoorbeeld pakket-punt, kinderdagverblijf, winkels, gezondheids-voorzieningen, bushalte, laadpalen.
Stadsrandhub	Grote capaciteit (we denken aan tussen de 500 en 1000 parkeerplekken), parkeren binnenstad-bezoekers en werknemers. Parkeertarief fors lager dan binnenstad zelf.	Openbaar vervoer, deelscooters, deelfietsen, en deelauto's.	Bijvoorbeeld pakket-punt, kinderdagverblijf, winkels, gezondheids-voorzieningen, ov-halte, laadpalen.
Corridorhub	Grote capaciteit, parkeren bezoekers en werknemers Amersfoort en regio.	Openbaar vervoer, deelscooters, deelfietsen, en deelauto's.	Dichtbij hoofdwegennet, ov-knooppunt, winkels, flexwerkplekken, pakketpunt, horeca, laadpalen.

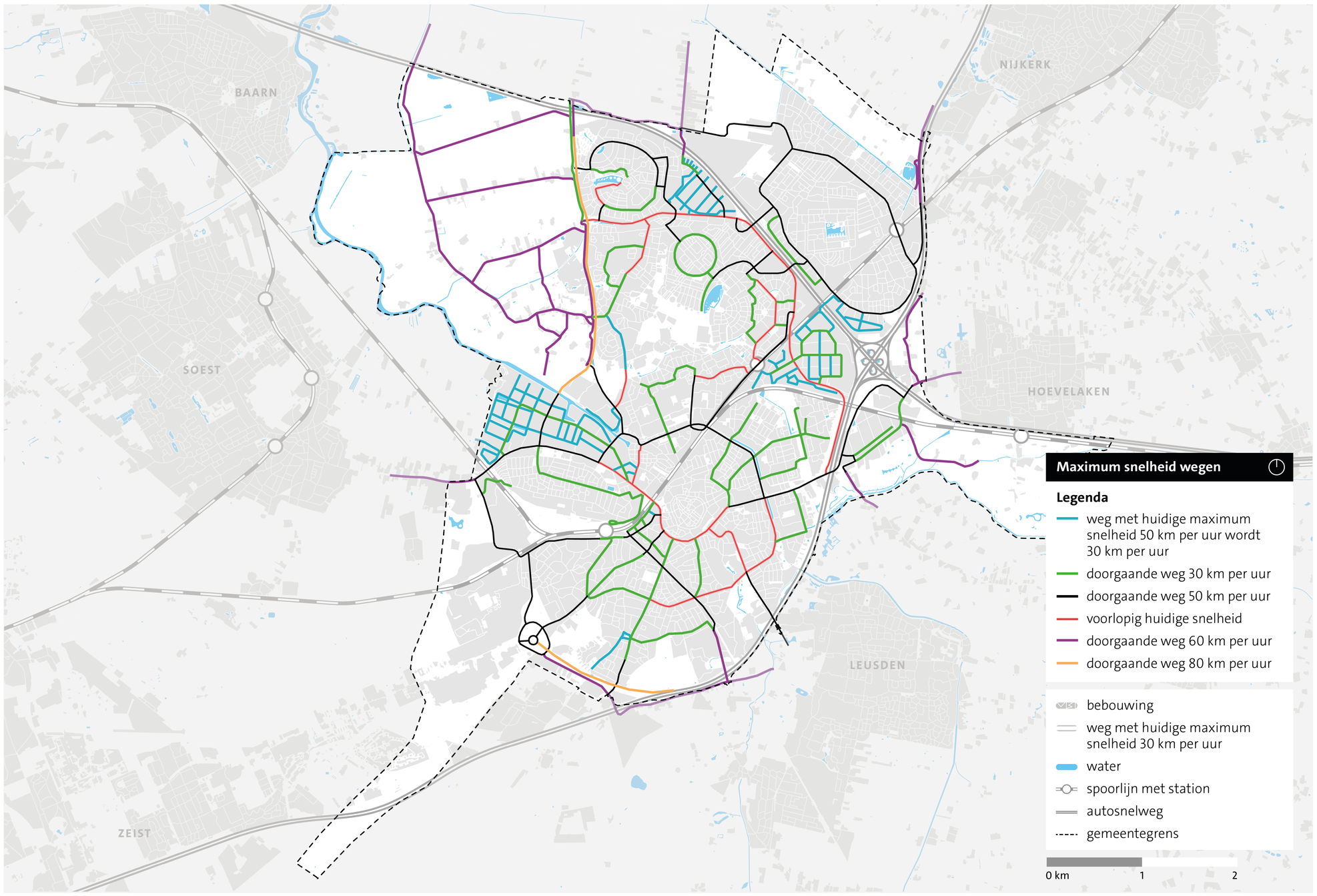


Veilig en leefbaar:
30 km/u als norm

Langzamer rijden en een verbeterde structuur van verkeer en wegen, betekent een verkeersveilige, bereikbare en leefbare stad.

Wat betekent dit voor de stad?

- **Veiliger verkeer:** Uitbreiding van 30 km/u (voorheen 50 km/u) binnen de bebouwde kom. Waar het nu 70km/u is, is de ambitie om 50km/u in te voeren. Hierbij houden we rekening met het voorkomen van sluipverkeer door de wijken en het centrum en de snelheid voor de bus. Het verlagen van de snelheid heeft positieve gevolgen:
  - Het is aantrekkelijker voor fietsers
  - Doorgaand verkeer blijft meer op de hiervoor ingerichte routes
  - Leefbaarheid langs de weg verbetert
- **De Stadsring als levensader:** We richten de Stadsring zorgvuldig anders in. Daarbij kijken we wat nodig is voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Zo krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte, verbetert de ruimtelijke kwaliteit van het centrum en wordt het openbaar vervoer concurrerend met de auto.
- **Verkeersmanagement:** We zetten regionaal verkeersmanagement in om de infrastructuur zo efficiënt mogelijk te gebruiken en waar mogelijk voetgangers, fietsers en openbaar vervoer meer ruimte te geven bij verkeersregelingen. Tegelijkertijd blijven we zorgen voor zo goed mogelijke doorstroming van het autoverkeer op ring- en rondwegen. Dit zorgt er onder andere voor dat kruispunten met veel verkeer goed blijven doorstromen, dat voetgangers en fietsers over kunnen steken en dat de bus door blijft rijden.

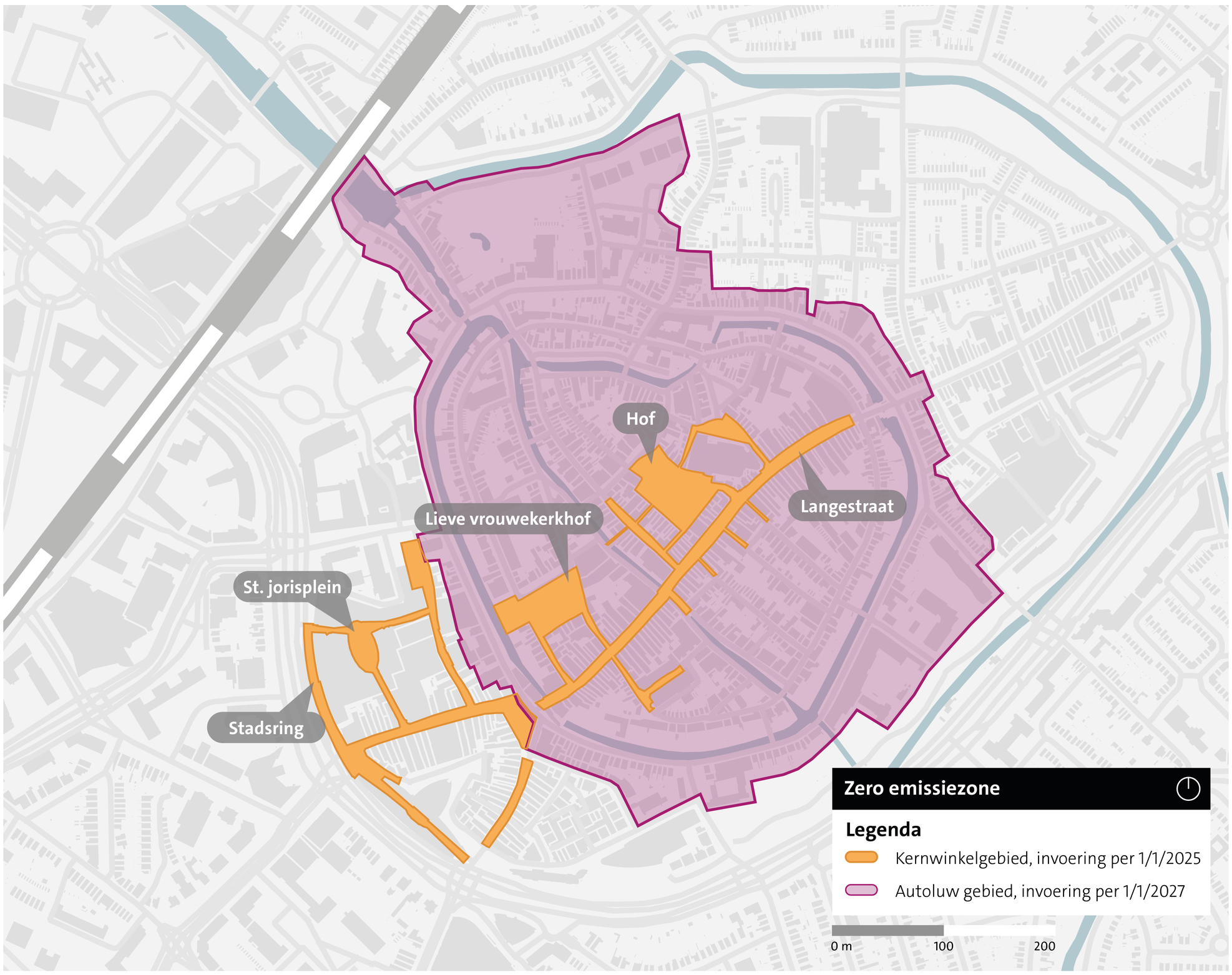


Maximumsnelheid wegen in Amersfoort

Een uitstootvrije stad

Wat betekent dit voor de stad?

- **Schone bevoorrading en een gezonder stadshart:** Zero-emissiezones voor goederenvervoer, eerst in het kernwinkelgebied (2025) en vervolgens in het autoluwe gebied (2027).
- **Mogelijk maken van uitstootvrije alternatieven:** Er zijn nu 600 openbare laadpalen in Amersfoort. Voorspellingen laten nu zien dat er 2.000 openbare laadpalen nodig zijn in 2030. We maken een plan om sneller en meer openbare laadpalen en snelladers te plaatsen de komende jaren. We houden rekening met de ruimte op het elektriciteitsnet en ruimtelijke inpassing.
- We houden rekening met het gebruik van de openbare ruimte, zoals toegankelijkheid op de stoep en veiligheid.
- We maken het mogelijk om een elektrisch voertuig veilig op te laden op een openbare parkeerplaats vanaf een laadpaal op eigen terrein, zoals een voortuin .



Zero-emissiezone van Amersfoort

Opbrengsten participatie

Het ontwerp Omgevingsprogramma Mobiliteit en de uitwerking van het nieuwe parkeerbeleid zijn opgesteld met inbreng van inwoners, ondernemers en (maatschappelijke) organisaties.

Via vragenlijsten en mobiliteitscafés brachten inwoners het onderstaande in tijdens de participatie. Dit is meegenomen in het ontwerp Omgevingsprogramma Mobiliteit:

- Mobiliteitscafés: Mensen zijn nieuwsgierig naar de daadwerkelijke uitvoering. Waar komen bijvoorbeeld hubs? Hoe zorgt de gemeente voor goed openbaar vervoer als alternatief voor de auto?
- De online vragenlijst: Er is behoefte aan beter en goedkoper openbaar vervoer, veilige fietsroutes, meer groen in de stad en betere toegankelijkheid voor kwetsbare groepen. Ook benadrukten inwoners het belang van groen, goede parkeervoorzieningen en toegankelijke hubs voor openbaar vervoer en deelmobiliteit. Ook zijn er zorgen geuit over parkeerkosten en drukte op de Stadsring.

In het participatietraject “Praten over parkeren” zorgde de inbreng van inwoners via vragenlijsten en bijeenkomsten voor de volgende wijzigingen:

Fasering

- Het Gildekwartier en de omgeving Amerena zijn toegevoegd aan fase 1 in plaats van fase 2 en 3. Hierdoor zijn een deel van Randenbroek en het Vermeerkwartier opgenomen in fase 2.
- De grens van fase 5 in Zielhorst is aangepast. Deze is nu natuurlijker en veroorzaakt naar verwachting minder overlast in aangrenzende wijken.
- Fase 6 is toegevoegd. Hier kan tot 2035 wel betaald parkeren worden ingevoerd.

Reguleringstijden

- Op basis van reacties over het effect van reguleringstijden op een autoluwe binnenstad stellen we voor om in zone 1 van maandag t/m zondag 24 uur per dag te reguleren. Hier kunnen alleen bewoners met een vergunning parkeren.
- Het gebied rondom sportcomplex Amerena is toegevoegd aan zone 3 zodat er ook ’s avonds en in het weekend gereguleerd wordt.
- Op enkele plekken zijn de reguleringstijden ingekort. Deze gebieden zijn gewijzigd van zone 3 naar zone 4:
  - Het westelijke deel van Soesterkwartier.
  - Het zuidwestelijke deel van De Berg-Noord
  - Het huidige vergunninggebied B9 (Vondellaan en omgeving)
- Binnen zone 2 en 3 is de begintijd van de regulering op zondag aangepast. De regulering geldt vanaf 12:00 uur (voorheen 9:00 uur).
- In zone 2 kan alleen met een parkeervergunning of tegen betaling van een dagtarief geparkeerd worden. Dit zorgt ervoor dat de huidige situatie niet verslechtert.
- In zone 5 (bedrijventerreinen) wordt alleen ’s nachts gereguleerd (niet ’s ochtends of ’s avonds). Dit heeft minder effect op de bedrijfsvoering.

Tarieven betaald parkeren

- We gaan geen gebruik maken van een oplopend tarief, vanwege zorgen om betaalbaarheid.
- In alle gebieden waar je per uur betaalt voor parkeren (zone 3 t/m 5) geldt hetzelfde tarief. Dit zorgt voor duidelijkheid.
- Winkelgebieden: Bezoekers van winkels kunnen de eerste 2 uur goedkoop parkeren. Dit tarief is in alle winkelgebieden hetzelfde. Na 2 uur geldt een fors hoger uurtarief zodat de parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor winkelend bezoek.

Parkeervergunningen

- De geldigheid van de verhuisvergunning gaat van 1 naar 3 maanden.
- Het aantal bedrijfsvergunningen gaat van 1 vergunning per adres naar 1 vergunning per 2 fte voor bedrijven buiten de Stadsring (zone 2 (deels), 3 en 4). De reisalternatieven (openbaar vervoer of parkeergarages) zijn hier minder.
- Introductie van twee nieuwe vergunningen. Beide zijn goedkoper dan bedrijfsvergunningen.
  - Een maatschappelijke vergunning voor bijvoorbeeld vrijwilligers
  - Een onderwijsvergunning.
- De gemeenteraad heeft het tarief voor de eerste bewonersvergunning al vastgesteld op € 30,-. Ook is uitgesproken dat een tweede en volgende bewonersvergunning fors duurder wordt. Het tarief dat het college aan de gemeenteraad wil voorleggen voor de tweede en volgende bewonersvergunning is mede bepaald op basis van de vragenlijst. De opgehaalde reacties over de bewonersvergunning en zorg over betaalbaarheid zijn meegenomen in het voorstel.

De inspraakperiode

Het Ontwerp Omgevingsprogramma Mobiliteit en de uitwerking parkeren liggen **tot en met zondag 16 februari 2025** ter inzage. Naar verwachting neemt het college in mei 2025 een besluit over het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Hierna is het programma definitief. Voor parkeren zal in mei aanvullend een besluit worden genomen over:

- wat de regels zijn voor het aanvragen en verlenen van alle verschillende vergunningen (het Besluit Uitgifte Parkeervergunningen);
- wanneer vanwege eigen parkeergelegenheid minder bewoners- en bedrijfsvergunningen aangevraagd kunnen worden (de Beleidsregels voor Parkeerplaats Op Eigen Terrein (POET) of Geen Recht Op een Parkeervergunning (GROP);
- in welke gebieden en op welke tijden betaald parkeren en vergunningparkeren van kracht wordt (het Aanwijzingsbesluit Betaald- en Vergunningparkeren).

Hoe kun jij reageren (een zienswijze indienen)?

Schriftelijk

Schrijf een brief met daarop:

- naam en handtekening
- dat het gaat over het Ontwerp Omgevingsprogramma Mobiliteit

En stuur deze met een postzegel naar:

Het college van burgemeester en wethouders

t.a.v. Programmateam Mobiliteit

Postbus 4000

3800 EA Amersfoort

Digitaal

Ga naar overheid.nl en log in met je DigiD.

Zoek bij officiële bekendmakingen op ‘Omgevingsprogramma Amersfoort’.

Mondeling

Telefonisch: via telefoonnummer 14 033.

Fysiek: maak een afspraak door te bellen naar 14 033.

Wat gebeurt er met jouw reactie?

De reacties (zienswijzen) wegen we af en beantwoorden we in een reactienota. We geven hierbij aan of de afweging leidt tot een aanpassing in de definitieve versie van het Omgevingsprogramma Mobiliteit en de uitwerking van het parkeerbeleid. Vervolgens kan de gemeenteraad nog wensen en bedenkingen meegeven.

Daarna stelt het college het Omgevingsprogramma Mobiliteit en de regelgeving met de uitwerking van het parkeerbeleid naar verwachting in mei 2025 vast.