

Ontwerp-verkeersbesluit gemeente Amersfoort: snelheidsverlaging diverse gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) naar 30 km/uur, te Amersfoort

Zaak nr. 2036819

Burgemeester en wethouders,

INLEIDING

Bevoegdheid:

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amersfoort bevoegd dit verkeersbesluit te nemen.

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

Besluitverplichting

Op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 dient er in de volgende gevallen een verkeersbesluit te worden genomen:

- De plaatsing of verwijdering van verkeerstekens en onderborden (opgenomen in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer), voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.
- Maatregelen op of aan de weg tot een wijziging van de inrichting van de weg of het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Procedure

Dit ontwerp-verkeersbesluit volgt de procedure zoals omschreven in afdeling 3.4 van de Algemene wet Bestuursrecht.

Motivering

De wegen genoemd in dit besluit zijn wegen als bedoeld in artikel 1, lid 1 onder b van de Wegenverkeerswet 1994. Daarnaast zijn deze wegen gelegen binnen de bebouwde kom van de gemeente Amersfoort en in beheer bij de gemeente Amersfoort. De gemeentelijke wegencategorisering van Amersfoort sluit aan op de categorisering zoals bedoeld in het landelijke beleid Duurzaam Veilig Wegverkeer. De wegen in dit besluit zijn momenteel gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Op een gebiedsontsluitingsweg is de verblijfsfunctie ondergeschikt aan de verkeersfunctie.

Landelijk beleid

Ten behoeve van het creëren van een veilige verkeersomgeving worden in Nederland de principes van Duurzaam Veilig toegepast bij het categoriseren en inrichten van wegen. Duurzaam Veilig gaat ervan uit dat de verkeersomgeving zo is ingericht dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. Daarbij staan drie ontwerpprincipes centraal:

- Functionaliteit van wegen: de functie van de weg;
- (Bio)mechanica: het gebruik van de weg, zowel qua type voertuigen en de eigenschappen van die voertuigen als de rijrichtingen;
- Psychologica: de relatie tussen de inrichting van de weg en de gebruiker van die weg en wat die gebruiker kan en mag verwachten.

Duurzaam Veilig gaat ervan uit dat door te kijken naar deze ontwerpprincipes, op een weg functie, gebruik en inrichting in overeenstemming met elkaar gebracht kunnen worden, waardoor een veilige verkeersomgeving ontstaat. Op basis hiervan wordt in Nederland binnen de bebouwde kom onderscheid gemaakt tussen de volgende wegtypes:

- De erftoegangsweg (ETW30), waar de verblijfsfunctie centraal staat, langzaam verkeer gemengd met snelverkeer veilig gebruik moet kunnen maken van de weg en waar de inrichting een lage snelheid van 30 km/uur afdwingt;
- De gebiedsontsluitingsweg (GOW50), waar de verkeersfunctie centraal staat, waar de verschillende verkeersstromen van elkaar gescheiden worden en waar de inrichting ervoor zorgt dat er zo minmogelijk punten zijn waar verkeersstromen met elkaar gemengd worden. Hier geldt doorgaans een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Cijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laten zien dat landelijk sprake is van een stijgende trend in het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. Deze ongevallen doen zich hoofdzakelijk voor op wegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Vooral fietsers zijn in stijgende mate slachtoffer bij een verkeersongeval. Daarnaast is er een sterke relatie tussen de ernst van een verkeersongeval en de geldende maximumsnelheid op een weg.

Op 27 oktober 2020 is de motie Kröger/Stoffer (nr:29398-872) aangenomen. In deze motie is de regering opgeroepen een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom als leidend principe wordt gehanteerd. In opvolging van deze motie heeft de regering het SWOV en het CROW (het kennisinstituut voor onder andere de mobiliteitssector) opdracht gegeven dit afwegingskader op te stellen. In november 2021 heeft het CROW het 'Afwegingskader 30 km/h' gepubliceerd. Dit kader moet weggebeheerders ondersteunen bij het maken van een keuze voor een passende maximumsnelheid op een weg binnen de bebouwde kom.

In dit afwegingskader wordt een nieuwe wegcategorie beschreven in aanvulling op de categorieën vanuit Duurzaam Veilig, namelijk de GOW30. Een GOW30 is een gebiedsontsluitingsweg die een belangrijke functie heeft voor het verkeer, maar waarop een maximumsnelheid van 30 km/uur toegepast wordt. Dit omdat ook sprake is van verblijfsfuncties langs deze weg, of omdat veel langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers, gebruik maakt van de weg. Functie en gebruik zijn op deze weg daardoor niet in balans met elkaar, waardoor verkeersonveiligheid kan ontstaan.

In mei 2023 heeft het CROW de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' gepubliceerd. Deze handreiking volgt op de motie Van Ginneken/Kröger (nr. 29398-988), waarin de regering is opgeroepen het CROW opdracht te geven tot het uitwerken van inrichtingskenmerken voor het nieuwe wegtype GOW30 en de richtlijnen voor een erftoegangsweg 30 km/uur (ETW30) aan te scherpen. Wegbeheerders, waaronder gemeentes, hebben met deze handreiking, in combinatie met het afwegingskader 30 km/uur, inzicht gekregen in inrichtingskenmerken voor een GOW30 en zijn daarom nu in staat hun wegennet te herzien met daarbij binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/uur als leidend principe.

In het kader van de motie Van Ginneken/Kröger (nr. 29398-988), zijn middels een ministeriële regeling per 1 oktober 2023 aanpassingen gedaan aan de uitvoeringsvoorschriften van het BABW (Besluit Administratieve Bepaling inzake het Wegverkeer), waarmee het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom breder toepasbaar is. Zo is het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur niet enkel meer voorbehouden aan wegen waar een verblijfsfunctie

geldt maar kan dit ook op wegen waar zowel sprake is van een verblijfs- als een verkeersfunctie.

Met de ontwikkelingen in het landelijke beleid is er een wegcategorie ontstaan die de wegcategorieën vanuit Duurzaam Veilig aanvult. Op wegen waar het ruimtelijk niet mogelijk is om een duidelijke keuze te maken tussen een standaard GOW50 of een ETW30 biedt de GOW30 een wegtype dat op deze wegen functie, gebruik en inrichting in overeenstemming brengt.

Amersfoorts beleid

In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het college van Amersfoort aangegeven meer ruimte voor fietsers en voetgangers te willen creëren. Ter invulling van die doelstelling, en in overeenkomst met de hiervoor genoemde landelijke lijn, wordt in de gehele stad een maximumsnelheid van 30 km/uur als norm genomen en op rondwegen (2x2 rijstroken) een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Vanuit de ‘Omgevingsvisie Gezond Samenleven 2030-2040’ wordt ingezet op het, waar mogelijk, verlagen van de snelheid en de inrichting van gebieds- en wijkontsluitingswegen naar 30km/uur. Daarnaast heeft de gemeenteraad van Amersfoort het college middels de motie ‘30 kilometer voor alle mensen beter’ ook opgeroepen om in de bebouwde kom een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur als standaard te hanteren.

Een maximumsnelheid van 30 km/u als standaard binnen de bebouwde kom vraagt om een nieuwe wegcategorisering. Aan de hand van het “Afwegingskader 30 km/u” en de publicatie “Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30” van het CROW is een herziening van de wegcategorisering gemaakt. In de “Wegencategorisering 2040” is vervolgens de ambitie om 30km/u als norm te nemen voor de stad vertaald door aan te geven wat de gewenste maximumsnelheid per wegvak is. In de commissie Omgeving van 16 januari 2024 is de mening van de gemeenteraad van Amersfoort gepeild over de ‘Wegencategorisering 2040’. Ook is de mening van de raad gepeild over de wijze waarop dit moet worden ingevoerd. Middels deze peiling heeft de raad aangegeven achter de uitgangspunten van de ‘Wegencategorisering 2040’ te staan.

Op de wegen die in de ‘Wegencategorisering 2040’ gecategoriseerd worden naar een wegcategorie met een lagere snelheid dan de huidige snelheid is in november 2024 door verkeersadviesbureau Goudappel onderzoek gedaan naar de effecten van de snelheidsverlagingen naar 30 km/u op het openbaar vervoer (OV). De gemeente Amersfoort heeft als doelstelling de positie van het OV te verbeteren ten opzichte van de auto. Uitgangspunt bij de nieuwe wegcategorisering is dan ook dat een snelheidsverlaging niet mag zorgen voor een afname in het aantal reizigers. Wegen waarop de impact van de snelheidsverlaging op het reizigersaantal te groot is, zijn daarom vooralsnog buiten de wegen die verlaagd worden in snelheid gelaten. Op deze wegen wordt de maximumsnelheid pas verlaagd op het moment dat met maatregelen de negatieve gevolgen voor het OV volledig voorkomen kunnen worden. Op die manier tast het verlagen van de maximumsnelheid niet de positie van het OV aan.

De ‘Wegencategorisering 2040’ wordt opgenomen in het ‘Omgevingsprogramma Mobiliteit’. In het ‘Omgevingsprogramma Mobiliteit’ werkt de gemeente Amersfoort de Omgevingsvisie verder uit op het gebied van mobiliteit. Het ‘Omgevingsprogramma Mobiliteit’ is op 1 en 8 april 2025 behandeld in de commissie Omgeving. Het ‘Omgevingsprogramma mobiliteit’ wordt naar verwachting 20 mei vastgesteld. In het ‘Omgevingsprogramma Mobiliteit’ wordt het STOMP-principe als een van de basisprincipes gehanteerd. STOMP is een uitgangspunt dat draait om het vooropstellen van actieve vormen van mobiliteit. Daarmee worden mensen in Amersfoort gestimuleerd om achtereenvolgens Stappen, Trappen, het Openbaar vervoer en deelmobiliteit (Mobility as a Service) in plaats van de Privéauto als uitgangspunt voor verplaatsingen te nemen. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer

per uur op veel wegen in Amersfoort, ter bevordering van de veiligheid en leefbaarheid is ook opgenomen in het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit'.

Gekoppeld aan het proces rondom de totstandkoming van het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit', waar de 'Wegencategorisering 2024' in is opgenomen, zijn ook verschillende participatiemomenten georganiseerd. Zo hebben in januari 2025 verschillende inloopbijeenkomsten plaatsgevonden. Belangstellende bewoners konden tijdens deze avonden vragen stellen en opmerkingen plaatsen. Aan de hand van deze input zijn waar nodig aanpassingen doorgevoerd aan de nieuwe wegencategorisering.

Dit voorliggende ontwerp-verkeersbesluit wordt kort na vaststelling van het omgevingsprogramma gepubliceerd. Vooruitlopend op het vaststellen van het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit' en gelet op de doelstellingen uit de Omgevingsvisie is reeds gestart met de voorbereidingen om de categorisering als opgenomen in de 'Wegencategorisering 2040' in 2025 te kunnen implementeren. Snelle implementatie beantwoordt aan de vraag van college van B&W en de gemeenteraad om voortgang te boeken en de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Binnen de 'Wegencategorisering 2040' zijn wegen waarop een snelheidsverlaging plaatsvindt opnieuw gecategoriseerd. Aan de hand van de wegencategorieën vanuit het landelijke beleid Duurzaam Veilig en de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' wordt op de volgende type wegen de categorisering gewijzigd:

- Op bestaande GOW50 wegen waar zowel sprake is van een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie, of waar sprake is van een groot aandeel langzame verkeersdeelnemers dat gemengd met gemotoriseerd verkeer gebruik moet maken van de weg. Dit zijn wegen waar veel verkeer gebruik van maakt, maar waar bijvoorbeeld fietsers gemengd met autoverkeer op de rijbaan moeten fietsen op bijvoorbeeld fietsstroken, of wegen waar veel woningen aan staan. Het is op deze wegen ruimtelijk niet mogelijk om conform Duurzaam Veilig een volwaardige GOW50 inrichting of een volwaardige ETW30 inrichting te realiseren. Deze wegen worden daarom gecategoriseerd als GOW30;
- Op bestaande GOW50 wegen waar de verkeersfunctie ondergeschikt geworden is aan de verblijfsfunctie. Vanuit Duurzaam Veilig is het op deze wegen gewenst om de categorisering terug te brengen naar een ETW30.

Uitwerking GOW30 in Amersfoort

Dit besluit richt zich op het verlagen van de snelheid op wegen die vanuit de 'Wegencategorisering 2040' gecategoriseerd worden als GOW30. De wegen in dit besluit voldoen aan de inrichtingskenmerken genoemd in tabel 1 (Basiskkenmerken wegvakken), onder GOW30, van de CROW publicatie 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30', of voor zover zij dat nog niet doen, worden in de toekomst in overeenstemming met deze inrichtingskenmerken gebracht. Voor de wegen die nog niet volledig voldoen aan deze inrichtingskenmerken geldt dat deze pas aangepast kunnen worden in combinatie met onderhoudswerkzaamheden of andere realisatieprojecten.

In het kader van het creëren van een samenhangende wegencategorisering, waarbinnen wegen die qua functie passen binnen een GOW30 eenzelfde maximumsnelheid hebben, is het gewenst om voor de wegen waarop nog stappen gezet moeten worden op het gebied van inrichting, wel de snelheid al te verlagen. Dit voorkomt dat onwenselijke overgangen ontstaan in snelheden tussen wegen die in functie hetzelfde zijn. Er wordt hier nadrukkelijk gekozen voor uniformiteit en voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Door het herzien van de categorisering van de in dit besluit genoemde wegen naar een GOW30, worden deze wegen conform Duurzaam Veilig in overeenstemming gebracht

met de functie, het gebruik en de inrichting van deze wegen. Voor de wegen die op dit moment nog niet volledig voldoen aan de inrichtingskenmerken van een GOW30 geldt dat deze wegen door het opnieuw categoriseren en het verlagen van de maximumsnelheid wel in overeenstemming komen met de functie en het gebruik van deze wegen. Dit in combinatie met de bijkomstige voordelen van het verlagen van de maximumsnelheid, maakt dat het college ook op de wegen waarop later de weginrichting aangepast wordt, al wel de snelheid verlaagt. Het toepassen van een maximumsnelheid van 30 km/uur zorgt er namelijk voor dat:

- routes door de stad, over de in dit besluit genoemde wegen, minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer dat langere afstanden door de stad rijdt. De hoeveelheid doorgaand verkeer neemt daardoor op de GOW30 wegen af;
- de leefbaarheid langs deze wegen verbetert, omdat bij een lagere snelheid makkelijker een lagere geluidbelasting bereikt wordt. Dit draagt tevens bij aan het Actieplan Geluid van de gemeente Amersfoort;
- de oversteekbaarheid van deze wegen verbeterd voor langzaam verkeer;
- dat op deze wegen sprake is van een veiligere snelheid voor langzaam verkeer;
- de kans op een ongeval kleiner is en bij ongevallen die plaatsvinden de ernst van de ongevallen een stuk lager is;

Het verlagen van de maximumsnelheid op gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/u kan ook nadelige gevolgen hebben. Deze nadelige gevolgen kunnen zich uiten in de vorm van:

- een mogelijk langere reistijd voor personenauto's en andere gemotoriseerde voertuigen;
- het verplaatsen van verkeersbewegingen naar erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u;
- hulpdiensten kunnen te maken krijgen met langere aanrijtijden;

De gevolgen voor de reistijd van gemotoriseerd verkeer zullen beperkt blijven. Doordat de effectieve capaciteit van een weg bij een lagere snelheid toeneemt, neemt de kans op vertraging door filevorming op een weg af. Voertuigen mogen dus weliswaar langzamer rijden, maar zullen vooral op drukke momenten eerder minder vertraging ervaren dan meer.

Door de ligging van de GOW30 wegen in het totale verkeersnetwerk van Amersfoort vormen deze wegen nog altijd een veel directere route voor doorgaand verkeer dan aansluitende erftoegangswegen. Daarnaast heeft een GOW30 ten opzichte van een ETW30 inrichtingskenmerken die ervoor zorgen dat op een GOW30 ook grotere stromen verkeer over de weg kunnen, waardoor deze routes op voorhand al aantrekkelijker zijn voor doorgaand verkeer ten opzichte van ETW30 wegen. Enige verplaatsing van verkeer valt natuurlijk nooit uit te sluiten, maar gelet op het hiervoor genoemde zal dit dusdanig beperkt zijn, dat hierdoor geen nadelige effecten ontstaan.

Op 29 april is overleg gevoerd met hulpdiensten, vertegenwoordigd door de Veiligheidsregio Utrecht (VRU), Politie Midden Nederland en de Regionale Ambulance Voorziening Utrecht (RAVU). Vanuit dit overleg is aangegeven door hulpdiensten dat in de basis positief gekeken wordt naar de snelheidsverlaging op de in dit besluit genoemde wegen. Daarbij is aangegeven dat voor hulpdiensten niet zozeer de geldende maximumsnelheid van belang is, maar vooral een goede doorstroming. Met het verlagen van de maximumsnelheid zal de doorstroming in de basis niet

verminderen. Om ook na de verlaging van de maximumsnelheid op de in dit besluit genoemde wegen de bereikbaarheid voor hulpdiensten te waarborgen wordt er een document opgesteld met uitgangspunten waarmee de gemeente rekening kan houden.

Het realiseren van deze maatregelen gebeurt door het plaatsen van verkeersbord A1 (30 km/u) van bijlage 1 van het RVV 1990. Deze borden dienen na ieder kruispunt opnieuw geplaatst te worden. Doordat de GOW30 wegen een dubbelfunctie vervullen ten aanzien van de verblijfs- en verkeersfunctie, blijft sprake van een dominante verkeersroute ten opzichte van de aansluitende erftoegangswegen. Daarom blijven op de kruispunten tussen de GOW30 wegen en de aansluitende erftoegangswegen, conform de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' van het CROW, de voorrangregelingen gehandhaafd.

Gelet op de uitvoeringsvoorschriften van het BABW wordt verkeersbord B1 van bijlage 1 van het RVV 1990 niet toegepast op 30 km/uur wegen. Daarom wordt op kruispunten tussen GOW30-wegen en erftoegangswegen waarop tot nog toe verkeersbord B1 wordt gebruikt, het verkeersbord B1 vervangen door toepassing van de verkeersborden B3, B4, B5 en B6 van bijlage 1 van het RVV 1990. Gelet op artikel 16 van het BABW heeft hiervoor geen besluit te worden genomen.

Belangenafweging

Gelet op artikel 2 van de WVV 1994 en de hiervoor genoemde overwegingen, strekken de hiervoor genoemde maatregelen tot het verzekeren van de veiligheid op de weg en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer.

Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer komt in het geding met het uitvoeren van deze verkeersmaatregelen. De positieve effecten van het verlagen van de maximumsnelheid en de daarmee gediende belangen worden van groter belang geacht dan de beperking van de vrijheid van het verkeer in de vorm van het met een lagere snelheid gebruik mogen maken van de in dit besluit genoemde wegen en de eventuele nadelige gevolgen daarvan.

Gelet op artikel 21a van het BABW is gekeken of als gevolg van de in dit besluit genoemde verkeersmaatregelen sprake is van een toename van de geluidsbelasting. Burgers zijn beschermd tegen geluidstoename door de Basis Geluidsemissie (BGE) onder de Omgevingswet. Nergens worden de wettelijk toegestane waarden overschreden.

De wegen Kapelweg, Pasteurstraat en Jan van der Heijdenstraat worden in 2026 ingericht met klinkerverharding. Met deze combinatie van maatregelen wordt het veiliger en de geluidsbelasting blijft binnen de wettelijk toegestane waarden.

Op de Rustenburgerweg tussen de Weg van de Vrijheid en de Ronhaarstraat, een toename optreedt van meer dan 1,5 dB. Deze toename leidt echter bij de geluidgevoelige gebouwen langs dit wegvak niet tot een overschrijding van de wettelijke standaardwaarde van 53 dB. Het is daardoor niet nodig om geluidbeperkende maatregelen te onderzoeken.

Advies politie

De verkeersspecialist van de politie Midden-Nederland, gemandateerd om namens de korpschef te adviseren in het kader van art. 24 BABW, is om advies gevraagd. Deze heeft aangegeven dat van de zijde van de politie niet ingestemd wordt met de in dit besluit genoemde verkeersmaatregelen.

In haar advies geeft de politie aan dat door de verlaging van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur op de wegen in dit besluit waarop nog niet voldaan wordt aan de inrichtingskenmerken gesteld voor een GOW30 geen sprake is van een zelfhandhavende maximumsnelheid. Voor zover de wegen in dit besluit nog niet

voldoen aan de aan een GOW30 gestelde inrichtingskenmerken die maken dat de maximumsnelheid van 30 km/uur zelfhandhavend is, geldt dat deze wegen op termijn wel zullen voldoen aan deze inrichtingskenmerken. De voordelen van het op dit moment al verlagen van de maximumsnelheid op de wegen die na dit besluit nog niet voldoen aan de inrichtingskenmerken, worden zwaarder gewogen dan de eventuele nadelen daarvan.

De politie geeft aan dat door de toepassing van voorrangskruispunten in combinatie met een maximumsnelheid van 30 km/uur geen noodzaak is om bij kruispunten de snelheid te minderen. Opgemerkt wordt dat gelet op de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' geadviseerd wordt om op GOW30 wegen voorrangskruispunten toe te passen. Op een GOW30 is naast een verblijfsfunctie ook sprake van een verkeersfunctie. Daardoor is ten opzichte van aansluitende erftoegangswegen op een GOW30 sprake van een dominante verkeerbewegingen, waardoor het instellen van voorrangskruispunten gewenst is.

Gelet op de overwegingen in dit besluit ziet de gemeente Amersfoort geen aanleiding om het voorgenomen besluit te herzien.

Ontwerp-BESLUIT

Op grond van voorgaande overwegingen is de gemeente voornemens om:

1. Door middel van het plaatsen van verkeersborden A1-30 van bijlage 1 van het RVV 1990, een maximumsnelheid in te stellen van 30 km/u op de volgende wegvakken:
 - Emmalaan;
 - Koningin Wilhelminalaan;
 - Stationsplein;
 - Utrechtseweg;
 - Vondellaan;
 - Van Campenstraat;
 - Leusderweg, tussen de Daltonstraat en het Prinses Julianaplein;
 - Leusderweg, tussen het Borneoplein en de Timorstraat;
 - Arnhemseweg, tussen de Bisschopsweg en het Prinses Jullianaplein;
 - Bosweg;
 - Vlakakkerweg;
 - Smallepad;
 - Wijersstraat;
 - Brouwersstraat;
 - de parallelweg van de Stadsring tussen het kruispunt met het Smallepad en het kruispunt met de Van Asch van Wijckstraat;
 - Piet Mondriaanlaan;
 - Piet Mondriaanplein;
 - Groningerstraat;
 - Isseltseveld;
 - Heliumweg;
 - Nijverheidsweg-noord, tussen de Amsterdamseweg en de Industrieweg;
 - Nijverheidsweg-noord, tussen de Industrieweg en de Radiumweg;
 - Nijverheidsweg-noord, tussen de Radiumweg en de Heliumweg;
 - Mijnbouwweg;
 - Meridiaan;
 - Kattenbroekerweg;
 - Elly Takmastraat, tussen de bussluis richting de aansluiting van de Hamseweg en de Kattenbroekerweg;
 - Abraham Blankaartsingel;
 - Liendertseweg, tussen de Trekvogelweg en de Ringweg Kruiskamp;
 - Liendertseweg, tussen de Ringweg Kruiskamp en de Van Assenraadstraat;
 - Van Randwijcklaan, tussen de Rustenburgerweg en de Ringweg Kruiskamp;

- Van Randwijcklaan, tussen de Ringweg Kruiskamp en het Neptunesplein;
- Van Randwijcklaan, tussen de Pullstraat en de Flierbeeksingel;
- Flierbeeksingel;
- Lageweg;
- Weg van de Vrijheid;
- Rustenburgerweg, tussen de Weg van de Vrijheid en de Lageweg;
- Basicweg;
- Computerweg;
- Netwerklaan, tussen de Outputweg en de Lichtpenweg;
- Hardwareweg;
- Terminalweg;
- Trompetstraat;
- Bombardonstraat;
- Tamboerijnstraat;
- Het Masker, tussen de Laan der Hoven en de Bedekte Weg;
- Aziëring;
- Afrikaring;
- Australiëring;
- Amerikaring;
- Laan der Hoven, tussen Het Masker en de Aziëring;
- Astronaut;
- Maanlander;
- Ariane, tussen de Astronaut en de Oude Zevenhuizerstraat, met uitzondering van het deel langs Ariane 32 tot Ariane 40B;
- Oude Zevenhuizerstraat, tussen de Ariane en de Zevenhuizerpoort;
- Gaardendreef, tussen de Hooglandsepoort en de Poortersdreef;
- Poortersdreef;
- Zeldertsedreef tussen de Waterdreef en de Watersteeg;
- Bieshaarlaan;
- Zevenhuizerstraat, tussen de kraailandhof en de Pastoor Pieckweg;
- Wiekenweg;
- Hogeweg tussen De Schakelaar en de spoorovergang ter hoogte van Hogeweg 52;
- Amersfoortsestraat tussen de spoorovergang ter hoogte van Hogeweg 52 en de Oude Lageweg;
- Schuilenburgerweg;
- Operaweg;
- Pasteurstraat;
- Jan van der Heijdenstraat;
- Kapelweg;

Situatieschets

De situatieschets met alle wegen die in het kader van de Wegencategorisering 2040 opnieuw gecategoriseerd zijn en waarop de maximumsnelheid wordt verlaagd is als externe bijlage mee gepubliceerd met dit verkeersbesluit.

Bekendmaking

Dit ontwerp-verkeersbesluit wordt gepubliceerd in het gemeenteblad en ligt met ingang van de dag na publicatie voor een termijn van zes weken ter inzage. Daarnaast is het ontwerp-verkeersbesluit in te zien op <https://www.amersfoort.nl/plannen-procedure>

Communicatie

Dit ontwerp-verkeersbesluit wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad van de gemeente Amersfoort en is samen met bijbehorende stukken in te zien via

<https://www.amersfoort.nl/plannen-procedure> op deze website kunt u ook digitaal uw zienswijze indienen

Burgemeester en wethouders van Amersfoort,
namens deze,

Gemeentesecretaris
N.W. Kamphorst

Burgemeester
L.M.M. Bolsius

Amersfoort, 13 juni 2025

Iedereen kan op grond van de Algemene wet Bestuursrecht, na bekendmaking van dit ontwerp-verkeersbesluit binnen zes weken een zienswijze indienen bij het college van burgemeester en wethouders, Postbus 4000, 3800 EA Amersfoort. Een zienswijze moet in ieder geval worden voorzien van een datum, naam en adres van de indiener, een omschrijving van het ontwerp-verkeersbesluit waarover een zienswijze wordt ingediend en de gronden van de zienswijze. **Informatie hierover vindt u op de site.**