



Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035

Amersfoort aantrekkelijk en bereikbaar





Voorwoord

Amersfoort is een fijne stad om te wonen, te werken, te winkelen en te ontspannen. Dat wil dit college graag zo houden. Zeker nu het aantal inwoners hard groeit en er meer woningen nodig zijn. Om de stad ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en klimaatbestendig te houden, zijn keuzes nodig op het gebied van mobiliteit en slim gebruik van de openbare ruimte. Die liggen voor in dit Omgevingsprogramma.

Mobiliteit gaat over hoe we ons verplaatsen in en rond de stad. We gaan allemaal iedere dag de straat op om naar school of werk te gaan, boodschappen te doen of te ontspannen. Om onze stad bereikbaar en leefbaar te houden is het in de toekomst nodig ons anders te verplaatsen. Daarom willen we meer ruimte voor lopen, fietsen en deelmobiliteit en is het belangrijk dat openbaar vervoer aantrekkelijker wordt.

Om inwoners, ondernemers en andere betrokkenen te betrekken bij de keuzes waar we voor staan en te weten te komen wat er bij hen leeft, spraken we het afgelopen jaar met veel mensen en organisaties over mobiliteit. Het waren waardevolle en soms stevige gesprekken. Vooral over parkeren. Er blijven natuurlijk bewoners die tegen het nieuwe parkeerbeleid zijn, maar er is ook meer begrip ontstaan dat niets doen geen optie is. Daarnaast zijn er inwoners die liever vandaag dan morgen parkeerregulering willen in hun wijk. Vooral in wijken rondom het centrum en de stations waar nu veel parkeeroverlast is.

Ik ben trots op dit Omgevingsprogramma Mobiliteit waar we samen met diverse organisaties, ondernemers, inwoners en andere betrokkenen aan hebben gewerkt. De opbrengst van alle gesprekken, bijeenkomsten en enquêtes over mobiliteit hebben we hiervoor gebruikt. Het is een integraal verhaal geworden waarmee we de komende jaren aan de slag willen samen met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere betrokkenen. Met als doel: een bereikbare, inclusieve en leefbare stad waar iedereen gemakkelijk, veilig en snel van A naar B gaat en waarin meer ruimte is voor groen, wonen, voorzieningen, werken, spelen en ontmoeten.



Tyas Bijlholt,

Wethouder Mobiliteit

Samenvatting

Om Amersfoort ook in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden voor iedereen die hier woont, werkt en ontspant, is het nodig dat we anders met mobiliteit omgaan. De Omgevingsvisie Amersfoort 2030 - 40, die de gemeenteraad eind 2023 vaststelde, is hiervoor de basis. In dit omgevingsprogramma werken we de pijler 'Een stad die duurzame mobiliteit omarmt' verder uit tot concreet beleid tot projecten.

Dit document is mede tot stand gekomen door intensieve gesprekken met de stad: in mobiliteitscafé's, met online vragenlijsten en gesprekken rond parkeren. Dat leverde waardevolle inzichten op die bijdroegen aan dit document.

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit gaat uit van drie basisprincipes:

STOMP is een uitgangspunt dat draait om het vooropstellen van actieve vormen van mobiliteit. We stimuleren mensen in de stad om **Stappen**, **Trappen**, met het **Openbaar** vervoer te reizen, gebruik te maken van **Mobility as a Service** (deelmobiliteit), in plaats van de **Privéauto** als uitgangspunt te nemen. STOMP is geen star principe en draait om maatwerk.

Levensaders zijn doorgaande routes die ruimte bieden voor ontmoeten en waar voetgangers en fietsers voorop staan. De beleving staat centraal. Levensaders verbinden **ontmoetingsplekken**; plekken in de buurt met maatschappelijke en/of commerciële voorzieningen.

Ten slotte willen we een bereikbare stad voor iedereen. **Inclusie** is dus ons derde basisprincipe. Inclusieve mobiliteit betekent dat

iedereen op een redelijke wijze een bestemming kan bereiken. Beperkingen in lichamelijke, psychische, financiële zin of welke zin dan ook, mogen daarin zo min mogelijk een rol spelen.

In de Omgevingsvisie staan drie doelstellingen voor de mobiliteitsopgave. We hebben elke doelstelling uitgewerkt in beleid en projecten.

Een bereikbare stad die actieve mobiliteit omarmt

We maken de stad loopvriendelijk

Lopen is voor bijna iedereen de eenvoudigste manier van verplaatsen. Het is bovendien gezond en het maakt de stad aantrekkelijk. We investeren daarom in ons loopnetwerk door toegankelijke, veilige en directe looproutes om zowel noodzakelijke, recreatieve als sportieve verplaatsingen te stimuleren.

We geven fietsers de ruimte

In een compacte stad als Amersfoort is de fiets heel geschikt om de stad en haar omgeving te bereiken voor werken, winkelen en ontspanning. We werken aan een veilig en comfortabel fietsnetwerk dat voor een groot deel samenvalt met de levensaders. Daarnaast investeren we in betere veiligheid voor fietsers, bijvoorbeeld door het verbreden van fietspaden.

We zorgen voor snellere busroutes met toegankelijke haltes

Om het openbaar vervoer verder te verbeteren zetten we in op snellere routes, vooral daar waar er veel bussen rijden. We zetten in

op drie belangrijke corridors waaronder meer snelle verbindingen naar Utrecht Science Park gebruik van maken. We zorgen voor toegankelijke haltes van hoge kwaliteit. De doorontwikkeling van openbaar vervoer doen we in samenhang met onze verstedelijking.

We stimuleren deelmobiliteit

Deelmobiliteit in de hele stad, de toegankelijk, betrouwbaar, flexibel, divers en uitstootvrij is, zorgt voor een alternatief voor eigen autobezit. We reguleren en stimuleren deelmobiliteit en stellen regels op voor projectontwikkelaars en aanbieders van deelvervoer. Ontwikkelaars kunnen bij nieuwbouw kiezen voor twee opties: deelmobiliteit zelf invullen of dit uitbesteden aan de gemeente.

We gaan anders om met parkeren

Om te zorgen dat de groeiende stad leefbaar en bereikbaar blijft, zetten we parkeerbeleid in in een groot deel van de stad. Bij nieuwbouw komen, waar mogelijk, geconcentreerde parkeervoorzieningen, zodat in de rest van het gebied meer ruimte voor groen en ontmoeten is.

Bij betaald parkeren onderscheiden we vijf zones met elk hun eigen doel en daarbij horende regels. Waar mogelijk stimuleren we parkeren in garages. Winkelcentra krijgen een onderling gelijk tarief. Voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart blijft parkeren gratis. Er komen aanvullende regelingen voor bezoekers.

In de zones met betaald parkeren is het mogelijk om met een vergunning te parkeren. Het aantal bewonersvergunningen per

gebied wordt bepaald aan de hand van het huidige aantal openbare parkeerplaatsen. Er zijn verschillende soorten vergunningen beschikbaar voor de diverse doelgroepen. Een bewonersvergunning voor een eerste auto kost € 30,- per jaar. Volgende vergunningen kosten meer.

Een stelsel van corridor-, stadsrand-, wijk- en buurthubs zorgt voor geclusterde parkeerruimte in combinatie met een aanbod van OV- en/of deelmobiliteit, aangevuld met andere voorzieningen.

We verbeteren de wegenstructuur en het verkeersmanagement

Om veiligheid en leefbaarheid te bevorderen, verlagen we de maximumsnelheid op meer plekken naar 30 kilometer per uur. We kijken hierbij naar de gevolgen voor bijvoorbeeld het openbaar vervoer. Alle gemeentelijke wegen buiten de bebouwde kom worden 60 km per uur, met uitzondering van Rondweg Zuid. Deze blijft 80 km per uur. Met slim regionaal verkeersmanagement geven we voorrang aan de voetganger, fiets en openbaar vervoer daar waar dat kan.

We kijken naar de mogelijkheid om de Stadsring te veranderen in een aantrekkelijke levensader. We streven naar een stadsweg met maximaal twee rijstroken voor autoverkeer en voldoende ruimte voor het openbaar vervoer waarbij we waken voor verplaatsing van knelpunten naar andere wegen in de gemeente.

Transitie naar uitstootvrije mobiliteit

We maken uitstootvrije alternatieven mogelijk

We breiden het aantal laadpalen uit. We zorgen ervoor dat dit niet ten koste gaat van ruimte op de stoep. We sluiten de laadvoorzieningen aan op de hubontwikkeling. Een belangrijk vraagstuk is het volle stroomnet. We zetten daarom in op slim laden.

Zero-emissiezones

Voor goederenvervoer voeren we zero-emissiezones in. We beginnen met het kernwinkelgebied in 2025 en breiden die in 2027 uit tot het autoluwe gebied. Voor verschillende soorten voertuigen geldt een overgangperiode.

Versterken landelijke en regionale bereikbaarheid

Samenwerking tussen regio en rijk

Amersfoort staat niet op zichzelf. We werken daarom nauw samen met de andere gemeenten in de Regio Amersfoort, de U10, de Provincie Utrecht en het Rijk via verschillende samenwerkingsverbanden, zoals de Metropoolregio Utrecht en U Ned. Belangrijke overlegmomenten met het Rijk zijn het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport.

Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040

Voor de Regio Amersfoort is de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 uitgewerkt. Hierin staan 25 maatregelen die zorgen voor een samenhangend mobiliteitssysteem voor de lange termijn. Dit pakket bestaat uit vier onderdelen: fiets, het openbaar vervoer en hubs, de auto's en de inzet op andere mobiliteitskeuzes. Deze maatregelen die voor Amersfoort van belang zijn zijn opgenomen in dit omgevingsprogramma.

Amersfoort in het spoornetwerk

Het spoor vormt de ruggengraat van het (inter)nationale en regionale OV-netwerk. De huidige (goede) verbindingen willen we behouden en waar nodig uitbouwen, zoals richting Utrecht en Harderwijk en het behoud van een snel treinproduct richting Amsterdam Centraal.

Uitvoeringsprogramma

Dit programma beslaat 10 jaar met een groot aantal projecten en maatregelen om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Een deel van de projecten zijn afspraken met regio en Rijk. Het is niet mogelijk om alles tegelijk uit te voeren. Daarom zijn de projecten geprioriteerd in 5 categorieën.

De bestaande projecten, studieprojecten en quick wins voeren we het eerste uit. De vierde en vijfde categorie zijn nieuwe uitvoeringsprojecten boven de € 50.000, -. Deze grote projecten hebben we ingedeeld naar eerste en tweede prioriteit aan de hand

van 3 mobiliteitsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie. De eerste doelstelling splitsen we daarbij uit in 3 criteria:

1. Bijdrage aan terugdringen van het autogebruik
2. Bijdrage aan verbetering van leefklimaat en veiligheid
3. Samenhang met de woningbouwopgave

We zoeken de samenwerking met andere (omgevings)programma's en sluiten waar mogelijk slim aan om zo werk met werk te maken.

Monitoring en bijsturing

Om te kijken of we onze doelen ook halen, monitoren we op een groot aantal vlakken actief. Waar nodig stellen we onze maatregelen bij om de doelen te halen. De monitoring vindt elke 2 jaar plaats. Het programma heeft hiermee een adaptief karakter. Elke 4 jaar (aansluitend op de cyclus van de Omgevingsvisie, bij het uitkomen van een nieuw collegeprogramma) evalueren we ook het beleid en stellen we dat waar nodig bij.



Inhoud

Voorwoord	3	4. Transitie naar uitstootvrije mobiliteit	59
Samenvatting	4	4.1 Mogelijk maken uitstootvrije alternatieven	59
1. Inleiding: duurzame mobiliteit in een leefbare stad	11	4.2 Zero-emissiezones: schonere bevoorrading en een gezonder stadshart	60
1.1. Amersfoort in ontwikkeling	11	5. Versterken landelijke en regionale bereikbaarheid	63
1.2 Opzet Omgevingsprogramma Mobiliteit	13	5.1 Samenwerking in de regio en met het Rijk	63
1.3 Participatie over het Omgevingsprogramma Mobiliteit	15	5.2 De Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040	64
1.4 Belangrijkste resultaten van de participatie	16	5.3 Amersfoort in het spoornetwerk	67
2. Onze basisprincipes: ruimte voor mensen en duurzame mobiliteit voor iedereen	19	6. Het uitvoeringsprogramma mobiliteit	71
2.1 Het STOMP-principe: meer actieve en duurzame vormen van mobiliteit	20	6.1 Soorten maatregelen en systematiek van prioritering	71
2.2 Het principe levensaders en ontmoetingsplekken	22	6.2 Projecten en maatregelen met eerste prioriteit	74
2.3 Het principe van inclusieve mobiliteit: Mobiliteit voor iedereen	24	6.3 Grote uitvoeringsprojecten met eerste en tweede prioriteit	79
3. Een bereikbare stad die actieve mobiliteit omarmt	25	6.4 Projecten uit andere programma's	80
3.1 We maken de stad loopvriendelijk	25	6.5 Projecten rond Knooppunt Hoevelaken	83
3.2 We geven fietsers de ruimte	27	6.6 Samenhang met andere (omgevings)programma's	84
3.3 We zorgen voor snellere busroutes met toegankelijke haltes	31	6.7 Handhaving	85
3.4 We stimuleren het gebruik van deelmobiliteit	35	7. Monitoring en bijsturing van het programma	87
3.5 We gaan anders om met parkeren	38	7.1 Regelmatige monitoring van effecten	87
3.6 We verbeteren de wegenstructuur en het verkeersmanagement	53	7.2 Werken volgens de beleidscyclus onder de Omgevingswet	93
		Bijlagen	94
		Bijlage A: Operationele kwaliteitseisen fietsnetwerk	94
		Bijlage B: Mobiliteitsplan inzet deelmobiliteit	96
		Bijlage C: Parkeren	98
		Bijlage D: Prognoses laadpalen en snellaadpunten 2025 en 2030	100
		Bijlage E: Begrippenlijst en afkortingen	112



1. Inleiding: duurzame mobiliteit in een leefbare stad

1.1. Amersfoort in ontwikkeling

Amersfoort staat voor grote opgaven. De stad is voor veel mensen een aantrekkelijke plek om te wonen, te werken en te recreëren. Het aantal inwoners stijgt, zowel in de stad als in de regio. En daarmee groeit ook het aantal verplaatsingen van, naar en binnen de stad. Om die groei en grote maatschappelijke opgaven op te kunnen vangen, zijn complete oplossingen nodig. Het gaat over opgaven op het gebied van wonen, economie, gezondheid, klimaatverandering, energie en mobiliteit. Alleen op die manier houden wij in tijden van groei de stad een prettige plek om in te wonen, te werken en te ontspannen. De [‘Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40’](#) legt daarvoor de basis met een langetermijnvisie voor de leefomgeving van Amersfoort:

“Amersfoort wil een inclusieve en bereikbare stad zijn, waar iedereen gezond kan samenleven in een leefbare omgeving, nu en in de toekomst. Amersfoort wil bijdragen aan de verstedelijkingsopgave, zodat er voor iedereen in de stad een plek is om te wonen en ook dat bedrijven en voorzieningen in de stad behouden blijven of kunnen groeien. Er komen duizenden extra woningen bij, grotendeels binnen de bestaande stad en dicht bij de stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst. Groei vraagt om slim ruimtegebruik en een andere kijk op mobiliteit.”

Meer woningen en voorzieningen betekent dat de druk op de openbare ruimte groter wordt. Om Amersfoort leefbaar en bereikbaar te houden is een mobiliteitstransitie, een verandering in de manier van reizen, noodzakelijk. Als we onze manier van verplaatsen in, door, van en naar de stad niet veranderen, loopt het verkeer in de stad vast. De wegen raken dan te vol, waardoor de bereikbaarheid en leefbaarheid verslechteren. We kiezen daarom voor het aanmoedigen van duurzame en actieve vormen van mobiliteit met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. We bekijken de straten door de ogen van een kind van 8. Het uitgangspunt bij inrichting van straten is dat zij het recht hebben om zelfstandig te lopen of fietsen naar bijvoorbeeld school, vriendjes en de sport- of muziekles. We stellen de menselijke maat centraal in de openbare ruimte, door meer ruimte te geven aan groen en ontmoeten. Dat doen we onder andere aan de hand van het principe ‘levensaders en ontmoetingsplekken’ (zie paragraaf 2.2) zoals beschreven in de ‘Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40’. Daarbij werken we voor de hele stad en dorpen met het gedrag- en ontwerpprincipe ‘STOMP’: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service, Privéauto (zie paragraaf 2.1).

Hoe we de verandering in mobiliteit bereiken, verschilt per plek in de gemeente. Om letterlijk en figuurlijk ruimte te maken voor de wensen en ambities die we hebben, streven naar een verlaging van autobezit en -gebruik. Dat doen we door (dagelijkse) voorzieningen zoveel mogelijk in de buurt te realiseren,

Omgevingsvisie Amersfoort

Gezond samenleven 2030 - 2040



Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is de uitwerking van de Omgevingsvisie Amersfoort voor de opgave ‘Een stad met duurzame mobiliteit’.

minder parkeerruimte voor auto's aan te bieden (vooral in de ontwikkelgebieden). Maar ook meer ruimte voor voetgangers en fietsers te creëren en sneller openbaar vervoer. Naast het mogelijk maken van een aanvullend aanbod van deelmobiliteit en het doorgaande autoverkeer door het centrum en de wijken te beperken. De hele mobiliteitstransitie moet daarnaast bijdragen aan de doelstelling van 55% CO₂-reductie in 2030 ten opzichte van 1990, zoals in het klimaatakkoord staat'. Dit draagt ook bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit, een vermindering van stikstofuitstoot en een vermindering van geluidsoverlast.

De keuzes die wij met dit Omgevingsprogramma Mobiliteit maken hebben effect op de gehele regio Amersfoort. En andersom, de keuzes van de regio hebben invloed op Amersfoort. Daarom is de Regio Amersfoort ook bij de totstandkoming van dit plan betrokken. En is er intensief contact met andere regionale en nationale onderzoeken en ontwikkelingen. Het programma vormt een belangrijke bouwsteen voor de gezamenlijke regionale visie op gezond groeien in nabijheid.

Een stad met een duurzame mobiliteit

Een stad met een duurzame mobiliteit is één van de zes ontwikkelopgaven die invulling moet geven aan de ambities uit de ‘Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40’. Dit Omgevingsprogramma Mobiliteit is de uitwerking van deze ontwikkelopgave en van de drie mobiliteitsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie:

Doelen

1. Een bereikbare stad die actieve mobiliteit omarmt;
2. De transitie naar emissieloze mobiliteit;
3. De versterking van de landelijke en regionale bereikbaarheid.

Dit Omgevingsprogramma Mobiliteit is sterk verbonden met de bredere ontwikkelopgaven voor Amersfoort, zoals woningbouw, economie, leefbaarheid en aanpassingen aan het veranderende

klimaat. Alleen door mobiliteit in samenhang met deze thema's te bekijken, kan de stad de ambitieuze doelen voor 2030 en 2040 realiseren. Met een verschuiving naar de keuze voor meer actief en duurzaam vervoer ('modal shift') als centraal uitgangspunt, werken we aan een gezonde, inclusieve, leefbare en toekomstbestendige stedelijke omgeving.

1.2 Opzet Omgevingsprogramma Mobiliteit

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is geschreven met de 'Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40' als basis.

Dit Omgevingsprogramma Mobiliteit is de uitwerking van de ontwikkelopgave 'Een stad met een duurzame mobiliteit' waarin wordt aangegeven welke maatregelen er worden genomen om de eerdergenoemde doelen uit de omgevingsvisie te behalen.

In hoofdstuk 2 leest u hoe we aan de hand van de volgende drie basisprincipes Amersfoort inclusief, gezond, leefbaar en bereikbaar houden:

- Het stimuleren van duurzame en actieve vormen van mobiliteit.
- Levensaders en ontmoetingsplekken: een netwerk van fijne, leefbare routes en ontmoetingsplekken in de hele stad, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers.
- Het principe van inclusieve mobiliteit: mobiliteit voor iedereen.

In de hoofdstukken 3 t/m 5 leest u de uitgangspunten en het beleid van de verschillende thema's rond mobiliteit. Deze uitgangspunten zijn gekoppeld aan de drie mobiliteitsdoelen uit de Omgevingsvisie. Op basis van deze uitgangspunten is een uitvoeringsprogramma van maatregelen en projecten samengesteld. Dit uitvoeringsprogramma leest u in hoofdstuk 6.

Vervolgens leest u in hoofdstuk 7 hoe we de gevolgen van de maatregelen gaan monitoren om te kunnen beoordelen of we de gewenste resultaten bereiken. Het Omgevingsprogramma Mobiliteit is geschreven voor een periode van ongeveer 10 jaar (tot 2035). Omdat er veel nieuwe ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zijn en het nog niet altijd bekend is wat het effect is van sommige projecten of maatregelen, monitoren we dit programma intensief. Elke twee jaar stellen we het uitvoeringsprogramma waar nodig bij, zodat we in kunnen blijven spelen op actuele ontwikkelingen, nieuwe inzichten en de uitkomst van studieprojecten. Meer hierover leest u in hoofdstuk 7. Tot slot vindt u aan het eind van dit document enkele bijlagen als ondersteuning.

In gesprekken met de stad en de raad in aanloop naar de totstandkoming van dit omgevingsprogramma, is gewerkt met de 7 v's. Deze 7 v's gaan over 7 verschillende mobiliteitsthema's: verdichten, verbinden, verknopen, verleiden, veraangename, verschon en versterken.

In figuur 1 vindt u de symbolen die in dit document in de kantlijn staan om aan te geven op welk thema de maatregel of het beleid van toepassing is.



Verdichten

Welke ruimtelijke mix van wonen - werken - voorzieningen zorgt voor minder (lange) verplaatsingen?

- Compacte stad met gemengde functies (verstedelijkingsopgave)
- Woningbouw nabij OV-knooppunten
- Voetganger- en fietsvriendelijke wijken
- Parkeerbeleid aanpassen per wijk



Verbinden

Hoe bouw je een fijnmazige voetganger- en fietsstructuur op met directe fietsroutes die aansluiten op hoofd fietsroutes?

Hoe stimuleer je ketenmobiliteit door het aanbod van fietsenstallingen, parkeren en deelmobiliteit nabij OV-haltes?

- Veilige en prettige verplaatsing voor iedereen
- Voetgangers- en fietsroutes verbeteren
- OV-routes optimaliseren



Verknopen

Kun je deelmobiliteit aanbieden zoals deel-(e)bikes, -bakfietsen en -auto's? Is selectieve toegankelijkheid voor logistiek in te regelen?

- Stimuleren van diverse vervoerswijzen en mobiliteitsservices
- Stations als centrale knooppunten verbeteren
- Parkeerhubs aan stadsrand creëren
- Buurt- en wijkhubs met deelvervoer ontwikkelen



Verleiden

Kun je bewoners, ondernemers en bezoekers verleiden vaker te lopen, de fiets te pakken of gebruik te maken van deelmobiliteit of OV, door in te zetten op parkeren op grotere afstand van het eigen huis?

- Beïnvloeden van mobiliteitsgedrag naar duurzame vervoerswijzen
- Proposities ontwikkelen bij nieuwbouwonwikkelingen voor duurzame mobiliteit



Veraangenamen

Hoe creëer je aantrekkelijke routes door in te zetten op beleving? Hoe ontwerp je verkeersveilige routes? En hoe zorg je voor ruimte voor groen, verblijven en spelen om zo de verblijfskwaliteit en de sociale veiligheid te optimaliseren?

- Kwaliteitsvolle openbare ruimte met menselijke maat
- Groenere en levendigere straten
- Toegankelijke mobiliteit voor iedereen
- Betere oversteekbaarheid en minder barrières



Verschonen

Hoe kunnen we gebruikers van gemotoriseerd wegverkeer zo goed mogelijk stimuleren om te kiezen voor duurzamere alternatieven?

- Transitie naar emissieloze mobiliteit
- Uitbreiden laadinfrastructuur
- Emissievrije bevoorrading en taxi's in binnenstad



Versterken

Hoe behouden en verbeteren we de plek van Amersfoort in het regionale en landelijke verkeers- en vervoersnetwerk?

- Verbeteren van regionale en landelijke bereikbaarheid
- Samenwerking met regionale en landelijke partners

Figuur 1: De 7V's van verschillende mobiliteitsthema's

1.3 Participatie over het Omgevingsprogramma Mobiliteit

De richting voor het Omgevingsprogramma Mobiliteit staat in de 'Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40'. Daarover is vanaf 2019 op allerlei manieren geparticipeerd: online en buiten op straat en op andere plekken in de stad. Ook was inspraak op het concept van de Omgevingsvisie mogelijk. In de Omgevingsvisie staat beschreven hoe we participatie rond omgevingsprogramma's invullen. Doel van deze participatie is om zo veel mogelijk aan te sluiten bij de verschillende aandachtspunten, wensen en ideeën van belanghebbenden. We zoeken daarnaast naar samenwerking met de stad om de doelen te realiseren.

Bij het opstellen van het Omgevingsprogramma Mobiliteit hebben we op verschillende manieren inwoners, bedrijven en belanghebbenden betrokken. We haalden de wensen, ideeën en zorgen op, maar ook mobiliteitsinitiatieven. We betrokken inwoners, bedrijven en belanghebbenden op de volgende manieren:

- We organiseerden twee Mobiliteitscafé's over het concept Omgevingsprogramma. De opgehaalde inbreng hiervan is meegenomen bij de uitwerking van dit omgevingsprogramma.
- We riepen inwoners en belanghebbenden via verschillende mediakanalen op om een online vragenlijst in te vullen via www.metamersfoort.nl. Een papieren versie was ook beschikbaar;



- De uitwerking van het parkeerbeleid is tot stand gekomen met behulp van de inbreng van bewoners, ondernemers, winkeliers, instellingen en verenigingen. Al deze inzichten zijn gebruikt bij de uitwerking van het beleid. Meer informatie hierover kunt u vinden op [Praten over parkeren](#).

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit en de uitwerking van het parkeerbeleid lagen van eind december 2024 tot en met 16 februari 2025 ter inzage. In die periode zijn ongeveer 460 zienswijzen ingediend. De binnengekomen reacties (zienswijzen) zijn beantwoord in de zienswijzennota. Daarin staat ook of een reactie leidt tot een wijziging van het omgevingsprogramma of in één van de documenten over parkeren.

1.4 Belangrijkste resultaten van de participatie

Uit de Mobiliteitscafés kwam naar voren dat veel mensen nieuwsgierig zijn naar de daadwerkelijke uitvoering. Waar komen bijvoorbeeld de hubs en hoe komen die eruit te zien? Hoe kan de gemeente zorgen voor goed openbaar vervoer als alternatief voor de auto en welke effecten zijn er als de snelheid op veel wegen in de stad wordt verlaagd?



De online vragenlijst, ingevuld door 271 deelnemers, bracht belangrijke punten naar voren, zoals de behoefte aan beter en goedkoper/gratis openbaar vervoer, veilige fietsroutes, meer groen in de stad, en verbeterde toegankelijkheid voor kwetsbare groepen. Deelnemers benadrukten onder andere het belang van groen, goede parkeervoorzieningen, en toegankelijke hubs voor openbaar vervoer en deelmobiliteit. Ook werden zorgen geuit over parkeerkosten en de druk op de Stadsring.

Parkeren

Er zijn inwoners voor wie het invoeren van het nieuwe parkeerbeleid niet snel genoeg kan gaan. Maar er is ook nog steeds onbegrip in de stad over het voortzetten van het parkeerbeleid nadat een meerderheid van de inwoners tijdens het referendum aangaf tegen betaald parkeren te zijn.

Wat duidelijk werd tijdens het participatietraject over de uitwerking van het parkeerbeleid was dat de gemeente concreter moet zijn over wat het parkeerbeleid voor inwoners van een bepaalde wijk betekent. Zoals: waar komt een parkeerautomaat, waar komt meer groen en waar komen de hubs. Zorgen zijn er onder meer over de kosten voor parkeren voor mensen met een laag inkomen, de impact van het parkeerbeleid op het dagelijks leven, de handhaving, de sociale veiligheid bij parkeren in hubs en de betaalbaarheid en frequentie van het openbaar vervoer als alternatief voor de auto. In dit programma geven we daar zoveel mogelijk duidelijkheid over. En waar die duidelijkheid nog niet gegeven kan worden, motiveren we dat.

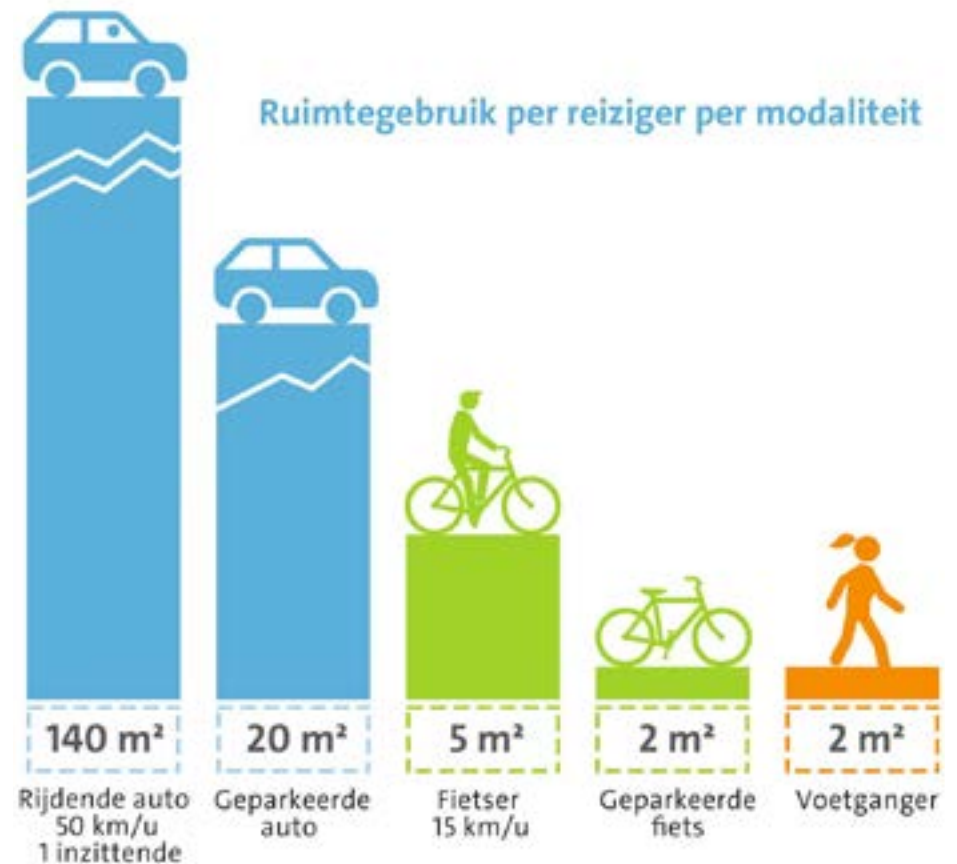




2. Onze basisprincipes: ruimte voor mensen en duurzame mobiliteit voor iedereen

Amersfoort wil een bereikbare, inclusieve stad zijn, waar iedereen gezond kan samenleven. Een stad met goede verbindingen en voldoende ruimte voor ontmoeten, bewegen, groen en natuur. Een stad waarin de menselijke maat (zie pagina 15 van de [‘Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40’](#)) één van de belangrijkste kenmerken blijft en verder wordt versterkt. De druk op de openbare ruimte maakt het niet mogelijk om het autobezit en -gebruik zoals we dat nu kennen mee te laten groeien met de groei en ambities van de stad. De wegen raken dan vol, waardoor de bereikbaarheid en leefbaarheid verslechteren. We kiezen daarom voor het aanmoedigen van duurzame en actieve mobiliteit met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Ook omdat duurzame en actieve vervoerswijzen om minder ruimte vragen dan de auto (zie figuur 2). Ook willen we het openbaar vervoer (ov) goed door laten stromen zodat dit een goed alternatief is voor het gebruik van de auto.

Waar nodig delen we de ruimte anders in. We maken meer ruimte voor groen en ontmoeten, en zorgen ook dat de stad bereikbaar blijft. Daarbij gebruiken we voor de hele stad het STOMP-principe. Daarbij hebben we veel aandacht voor gedrag en de ketenreis. Dat is een combinatie van vervoersmiddelen in één reis (zie 2.1). Verder hebben we extra aandacht voor de levensaders en ontmoetingsplekken (zie 2.2). Vervolgens gaan we ook in op het principe van inclusieve mobiliteit, oftewel mobiliteit voor iedereen (zie 2.3).



Figuur 2: Ruimtegebruik per reiziger per modaliteit (bron: Loopfeiten, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, oktober 2019).

2.1 Het STOMP-principe: meer actieve en duurzame vormen van mobiliteit

STOMP gaat vooral over verandering van gedrag. Amersfoort zet in op actieve mobiliteit. Dat betekent dat we mensen willen stimuleren om te **Stappen**, **Trappen**, met het **O**penbaar vervoer reizen of van deelmobiliteit gebruik maken (**M**obility as a Service) in plaats van dat ze voor de het gebruik van hun **P**rivéauto kiezen. Dat wil niet zeggen dat er geen plek meer is voor auto's, maar mogelijk wel minder of op andere plekken.

STOMP staat voor:

- **S**tappen (lopen)
- **T**rappen (fietsen)
- **O**penbaar vervoer
- **M**obility as a Service (deelmobiliteit)
- **P**rivéauto

We willen bereiken dat bij elke verplaatsing mensen die in Amersfoort wonen of Amersfoort bezoeken de afweging maken welk vervoersmiddel of welke combinatie van vervoersmiddelen het meest geschikt is voor het bereiken van de bestemming. Met maatregelen die sommige keuzes aantrekkelijker maken en andere minder, proberen we de keuze voor een duurzaam vervoersmiddel te beïnvloeden. Meer reizen volgens het STOMP-principe betekent dat we meer aandacht moeten hebben voor het (slim) combineren van verschillende vervoersmiddelen (de ketenreis).



Figuur 3: De omgekeerde STOMP-piramide



Mensen zullen bijvoorbeeld vaker lopen of fietsen naar een bushalte of treinstation. Voor het succes van STOMP is het belangrijk dat deze verschillende manieren van reizen goed op elkaar aansluiten.

STOMP is echter niet star. Het vraagt om keuzes die afhankelijk zijn van de situatie en de plek in de stad. Zo kan het zijn dat op bepaalde plekken, zoals bij kruispunten, het openbaar vervoer voorrang krijgt boven stappen of trappen. Omdat we daarmee ons doel voor sneller en beter openbaar vervoer kunnen waarmaken en de ketenreis verbeteren en aantrekkelijker maken. Ook de privéauto kan op sommige plekken een hogere prioriteit krijgen. Door het autoverkeer meer voorrang te geven bij ring- en rondwegen, leid je het doorgaande verkeer om de stad heen. Daar mogen auto's

sneller rijden, waardoor je makkelijker leefbaarheidsmaatregelen kan nemen binnen de stad. Ook dat draagt uiteindelijk bij aan meer ruimte voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en andere functies, zoals groen en ontmoetingsplekken.

Traditioneel lag de nadruk bij het inrichten van steden vaak op de auto, ook in Amersfoort. Een goed voorbeeld is de Stadsring, die voor voetgangers en fietsers een hindernis is en sterk gericht is op doorstroming van het autoverkeer. Door eerst te kijken naar de behoeften van voetgangers, fietsers en gebruikers van openbaar vervoer, kom je tot een ander ontwerp van de ruimte, waarbij de auto een minder belangrijke rol krijgt. Dat heeft een positieve invloed op een gezonde leefomgeving.

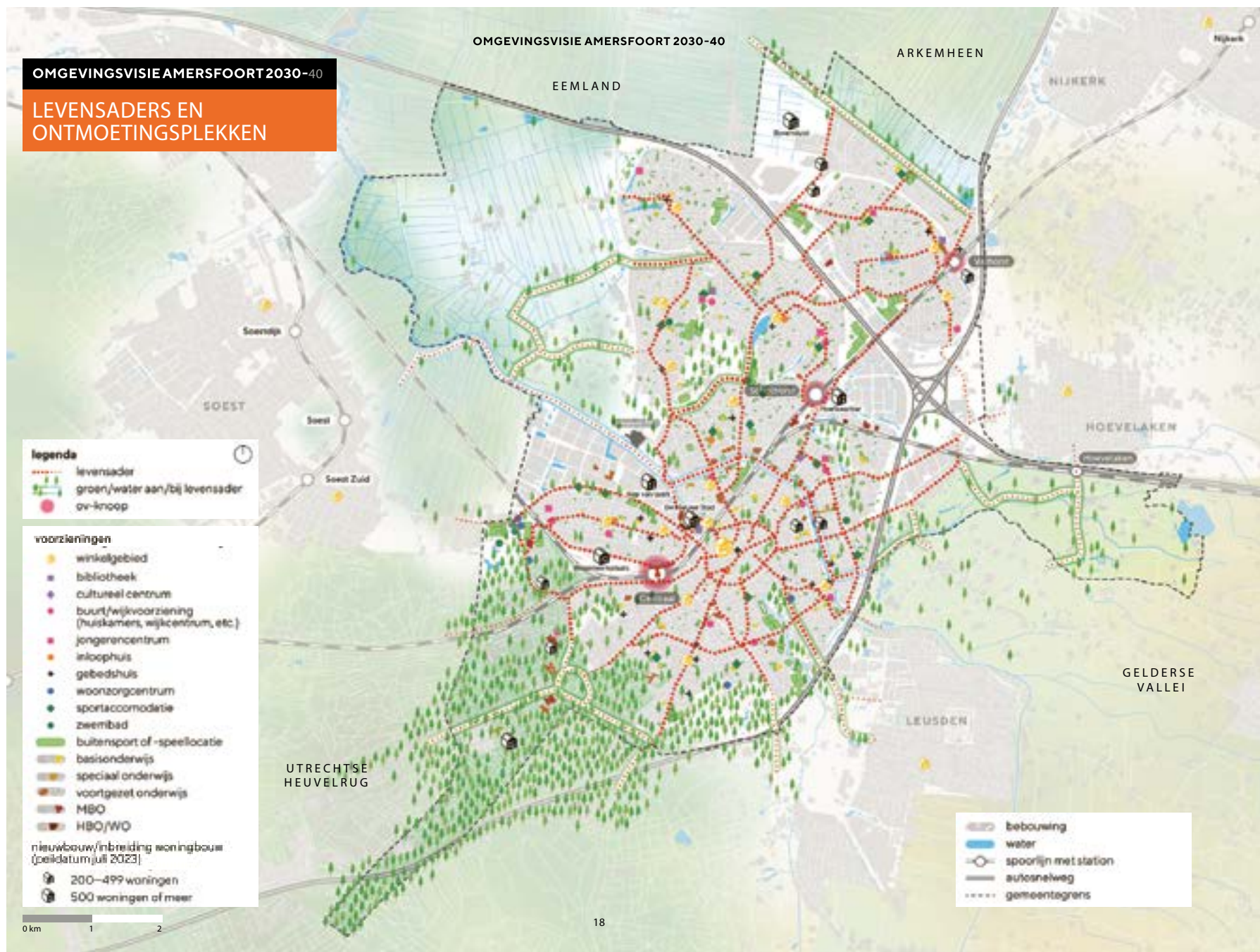


2.2 Het principe levensaders en ontmoetingsplekken

Levensaders zijn doorgaande routes die ruimte bieden voor ontmoeten en waar voetgangers en fietsers voorop staan. De beleving staat centraal. De routes nodigen uit tot lopen of fietsen, omdat ze aantrekkelijk, levendig, ruim opgezet en groen zijn. De levensaders verschillen van elkaar, maar ze zijn herkenbaar door hun levendigheid en ruimte voor voetgangers en fietsers. Ze verbinden de stadsdelen en nieuwe en bestaande wijken. Aan de randen van de stad gaan de levensaders over in groene recreatieve routes als verbinding tussen de stad en het buitengebied. Waar levensaders samenvallen of kruisen met verbindingen die van belang zijn voor het openbaar vervoer (zie paragraaf 3.3), wegen we de belangen zorgvuldig af en streven we naar voldoende kwaliteit voor fietsen, lopen en openbaar vervoer.

Daarnaast verbinden levensaders de ontmoetingsplekken met elkaar. **Ontmoetingsplekken** zijn de plekken in de buurt of wijk waar maatschappelijke en commerciële voorzieningen zijn samengevoegd en waar verschillende groepen uit de samenleving gebruik van maken.

Door deze plekken en voorzieningen te verbinden met levensaders zijn ze makkelijk te vinden. Door in te zetten op deze routes, verbeteren we de samenhang in de stad én de verbinding met nieuwe wijken zoals Langs Eem en Spoor en het Hoefkwartier. Zo ontstaat er een netwerk van fijne, leefbare routes en ontmoetingsplekken in de hele stad.



Figuur4: Levensaders en ontmoetingsplekken



2.3 Het principe van inclusieve mobiliteit: Mobiliteit voor iedereen

In de inleiding gaven we het al aan: we willen een bereikbare stad voor iedereen. Tot nu toe ging het dan vaak over inwoners met een fysieke beperking. Maar het begrip 'inclusie' gaat veel verder dan dat. Inclusieve mobiliteit betekent voor ons dat iedereen op een redelijke wijze een bestemming kan bereiken. Beperkingen in lichamelijke, psychische, financiële zin of welke zin dan ook, moeten daarin zo min mogelijk een rol spelen.

Dat je kunt komen waar je wil, zorgt ervoor dat je mee kunt doen. Dat je bijvoorbeeld op school of op je werk kunt komen, dat je kan winkelen en afspreken met vrienden en familie. We spreken van vervoersarmoede als iemand door gebrek aan vervoersmogelijkheden een reis niet kan maken die hij wel zou willen maken. Bijvoorbeeld omdat er 's avonds laat geen bus rijdt, omdat iemand niet kan fietsen of omdat er geen geld is. Op dit moment hebben we nog onvoldoende inzicht over waar mensen tegenaan lopen bij het voorbereiden en maken van hun reis. We gaan dit de komende jaren onderzoeken, zodat we beter weten wat de gevolgen van onze beleidskeuzes zijn. En in beeld krijgen waar we moeten bijsturen of aanvullende maatregelen moeten nemen. Ondertussen gaan we ook al aan de slag met concrete maatregelen, zoals verbetering van de fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte en gerichte voorlichting- en trainingsinzet voor het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Daarover leest u meer in hoofdstuk 3.

Net als STOMP vraagt inclusieve mobiliteit soms ook om keuzes die afhankelijk zijn van de plek in de stad. Bijvoorbeeld bij tunnels of bruggen. Toegankelijke hellingen vragen veel ruimte en liften zijn kostbaar. Er kunnen zich situaties voordoen waarin we niet op redelijke wijze aan de voorwaarden van toegankelijkheid voor iedereen kunnen voldoen, maar waarbij een extra verbinding voor het grootste deel van de mogelijke gebruikers wel van grote toegevoegde waarde is. In die situaties maken we vanuit de bredere ambities van de Omgevingsvisie en dit Omgevingsprogramma Mobiliteit een afweging voor de plek waar het overgaat. Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat bestemmingen voor iedereen bereikbaar zijn. Dat betekent dat er een redelijk alternatief beschikbaar is voor mensen die niet van de nieuwe verbinding gebruik kunnen maken.

3. Een bereikbare stad die actieve mobiliteit omarmt

In het vorige hoofdstuk maakte u kennis met de drie basisprincipes. In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we deze principes willen toepassen op de verschillende thema's uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit.

3.1 We maken de stad loopvriendelijk

- Veilig en toegankelijk: We investeren in ons loopnetwerk door toegankelijke en veilige looproutes, met brede stoepen, veiliger oversteken en minder obstakels.
- Rechtstreeks en comfortabel: We verbinden looproutes aan elkaar en maken meer rechtstreekse routes. Waar mogelijk krijgen voetgangers meer voorrang en kortere wachttijden bij oversteekplaatsen.



Lopen is voor bijna iedereen de meest toegankelijke vorm van verplaatsen. Het geeft vrijheid en zelfstandigheid.

Daarbij maakt lopen de stad ook aantrekkelijk, omdat er meer aandacht is voor de kwaliteit en beleving van de looproute en minder voor de snelheid van verplaatsing.

Lopen in de stad lijkt vanzelfsprekend. Bijna overal zijn voetpaden en trottoirs. Daardoor lijkt lopen al vrij goed geregeld voor voetgangers in het verkeer. De ruimte voor de voetganger in de schaarse openbare ruimte staat echter onder druk. Denk bijvoorbeeld aan zaken die plek innemen op de stoep zoals laadpalen, fout geparkeerde auto's, ondergrondse containers en overhangend groen. Ook voorzieningen voor voetgangers zijn niet overal op orde, zoals een bankjes. Er was niet altijd genoeg aandacht voor aantrekkelijke en toegankelijke looproutes.

Lopen wordt aantrekkelijker en maakt gezond

Ons doel is om van Amersfoort een loopvriendelijke stad voor iedereen te maken, waar mensen in de openbare ruimte vaker en verder gaan lopen en verblijven. Om meer mensen aan te moedigen om te lopen, richten we onze openbare ruimte groen, aantrekkelijk, verkeersveilig en toegankelijk in. En halen we barrières voor voetgangers zoveel mogelijk weg. Ook verbeteren we looproutes en maken nieuwe verbindingen. We spelen hierbij slim in bij het bestaande onderhoudsprogramma van de openbare ruimte om zo werk met werk te maken.

Waar mobiliteit meestal gericht is om je snel en comfortabel te verplaatsen naar je gewenste bestemming, heeft lopen meerdere functies. Naast de noodzakelijke verplaatsing van A naar B, gebeurt



lopen recreatief (wandelen in het park, beweeggrondjes), sociaal (lunchwandeling, winkelen), zakelijk (wandelend vergaderen) en sportief (hardlopen). Deze redenen om te lopen dragen niet direct bij aan de mobiliteitstransitie, maar zijn wel belangrijk voor een gezonde en leefbare stad. Ook vinden deze verschillende vormen van lopen meestal plaats op hetzelfde netwerk van voetpaden. Daarom is er in dit omgevingsprogramma aandacht voor alle loopvormen. Daarnaast vergroot vaker recreatief lopen de kans op een keuze voor lopen in het dagelijks vervoer van mensen.

Recreatieve looproutes zijn ook onderdeel van het [Omgevingsprogramma Groen-Blauw 2040](#) en het Deelomgevingsprogramma Beleefbaar groen.

Het loopnetwerk



Voor voetgangers verbeteren we het loopnetwerk en maken we het aantrekkelijker om te lopen. Het actuele loopnetwerk is te vinden op [Amersfoort in Beeld](#). Het netwerk bestaat uit (functionele) en groene (recreatieve) routes van hoge kwaliteit. Voor dit loopnetwerk gelden de volgende uitgangspunten:

- We zetten in op een **rechtstreeks en comfortabel** loopnetwerk. We verbinden looproutes met elkaar en maken het loopnetwerk uitnodigend. We maken meer directe routes over en onder (snel) wegen, spoor en water. Waar mogelijk geven we voetgangers en fietsers bij kruispunten meer voorrang en verminderen de wachttijden. We hebben daarbij aandacht voor groene, levendige looproutes met genoeg schaduw ([Omgevingsprogramma Groen-Blauw 2040](#)). Ook zorgen we voor bewegwijzering en voorzieningen zoals bankjes en openbare toiletten.
- We zorgen voor een **veilig en toegankelijk** loopnetwerk. En voor meer doorlopende voetpaden, waardoor men minder hoeft over te steken. We verlichten de looproutes waar dat nodig en wenselijk is. We richten looproutes in voor iedereen, door te letten op de toegankelijkheid voor mensen met een (visuele) beperking en ouderen. De minimale obstakelvrije loopruimte is 2 meter. Dit is de ondergrens voor de benodigde ruimte voor voetgangers om elkaar te kunnen passeren. Op hoogwaardige looproutes van het loopnetwerk - die intensiever worden gebruikt - is deze minimale maat niet toereikend. Op basis van de richtlijnen van het CROW wordt voor elke route de gewenste loopruimte bepaald.

Het loopnetwerk vormt de basis voor het meer en verder kunnen lopen in de stad. Looproutes over dit netwerk zijn heel belangrijk om mensen meer in beweging te krijgen. We maken en verbeteren daarom looproutes en [beweeggrondjes](#) en ontmoetingsplekken.

We gaan daarnaast de voetganger meer aandacht geven bij wegwerkzaamheden, omleidingsroutes en bij gladheidsbestrijding.

3.2 We geven fietsers de ruimte

- Vlot, veilig en comfortabel: We investeren in veilige, comfortabele fietspaden, breiden het fietsnetwerk uit en leggen nieuwe verbindingen aan tussen wijken en voorzieningen.
- Kwalitatieve voorzieningen voor fietsparkeren: We breiden het aantal stallingen uit. In het centrum moedigen we gebruik van gratis en bewaakte stallingen aan.

De fiets vervult een sleutelrol voor mobiliteit in de stad en daarbuiten. In een compacte gemeente als Amersfoort is de fiets heel erg geschikt om de stad en haar omgeving te bereiken voor werken, winkelen, recreatie en ontspanning. Omdat bijna iedereen kan (leren) fietsen en de fiets in verhouding een betaalbaar vervoersmiddel is, speelt de fiets ook een belangrijke rol in de inclusieve stad die we willen zijn. Het brengt gezondheid, vrijheid en de mogelijkheid om mee te doen aan de maatschappij.

Een vlot, veilig en comfortabel fietsnetwerk

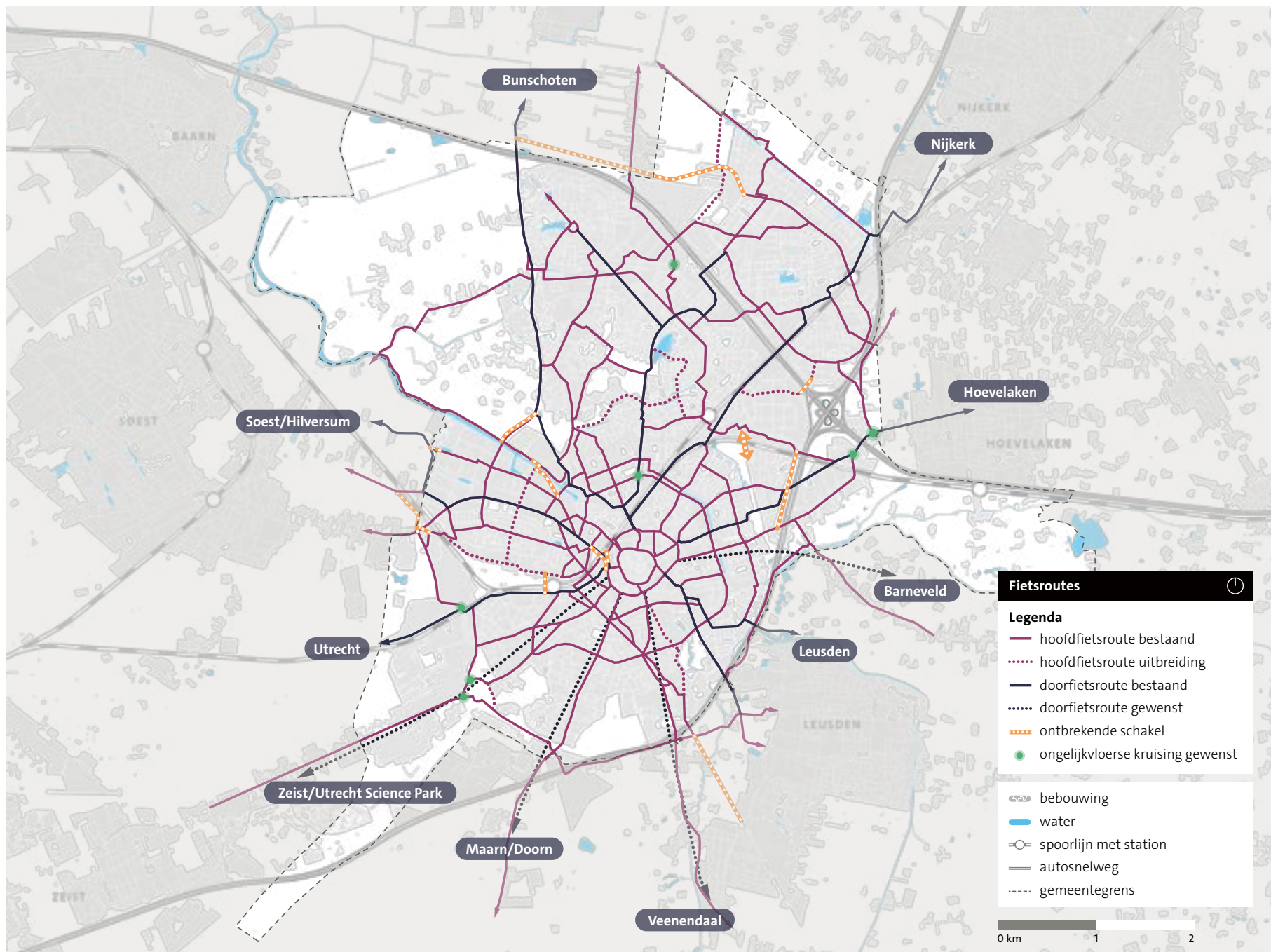


Om meer mensen te verleiden om de fiets te gebruiken, werken we aan een verbindend, veilig en comfortabel fietsnetwerk (figuur 5). De levensaders vallen daar vaak mee samen. We maken hierbij onderscheid in hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en een basisfietsnetwerk. De hoofdfietsroutes

verbinden alle belangrijke bestemmingen met elkaar: woongebieden, werklocaties, stations, middelbare scholen, centrum, ziekenhuis, verpleegcentra, sportcomplexen en winkelcentra. De doorfietsroutes zijn vooral regionale routes over langere afstanden. Hier fietsen fietsers vlot door omdat er genoeg ruimte is, minder obstakels zijn en fietsers vaker voorrang op ander verkeer krijgen. Alle andere fietspaden en wegen waarop men kan fietsen, beschouwen we als het basisfietsnetwerk. De eisen waaraan aan het fietsnetwerk moet voldoen (zoals breedte en soort verharding) staan in bijlage A. Aanpassingen proberen we zoveel mogelijk in samenhang met standaard onderhoud te realiseren.

Er ontbreken een aantal schakels in het fietsnetwerk. Waar mogelijk voegen we hier nog nieuwe verbindingen toe, zoals naar en door Bovenduist. Hiermee maken we het netwerk nog beter en zorgen we voor kortere en snellere routes. Bij verkeerslichten verminderen we de wachttijd voor voetgangers en fietsers, maar met behoud van 'doorstroming van het openbaar vervoer'. Op een paar drukke kruispunten zien we mogelijkheden voor goed toegankelijke, ongelijkvloerse kruispunten (fiets- en voetgangerstunnels of -bruggen). Verder geven we op belangrijke fiets- en looproutes vaker voorrang voor voetgangers en fietsers, zolang dat niet ten koste gaat van de veiligheid.

De fietsveiligheid staat onder druk. Het aandeel fietsers in de ongevallencijfers stijgt. Binnen de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid werken we samen met Provincie Utrecht en andere wegbeheerders aan maatregelen gericht op de grootste risico's. Als het gaat over infrastructuur dan zijn dat drukke fietspaden, onveilig ingerichte fietspaden en 30- en 50-wegen zonder fietsvoorzieningen waar de inrichting niet aansluit bij de



maximumsnelheid. In Amersfoort pakken we dat op de volgende manier aan.



Door de groei van het aantal fietsers en de verschillende soorten fietsen op het fietspad (zoals elektrische fietsen en bakfietsen), zoeken we naar mogelijkheden om bestaande fietspaden te verbreden. Waar het kan, halen we obstakels (zoals paaltjes en stoepranden) weg of maken ze beter zichtbaar. Ook gaan we verder met de aanpak van plekken waar veel fietsongevallen gebeuren. Op veel wegen binnen de bebouwde kom in Amersfoort brengen we de snelheid op de rijbaan terug naar 30 km per uur (zie ook paragraaf 3.6). Op wegen waar fietsers de rijbaan delen met ander verkeer zorgt dat voor een lager risico op ongevallen tussen fietsers en auto's. 50 km per uur rijden is vaak te hard om op tijd te stoppen. En als er tóch nog een ongeval plaatsvindt, dan is er bij een lagere snelheid veel minder kans op ernstig letsel.

Het verleden leert ons dat meer ruimte voor de fiets vaak ter plekke ten koste is gegaan van voetpaden en groen. En ook in de toekomst zullen er plekken zijn waar noodzakelijke verbeteringen aan fiets- en voetpaden ten koste gaan van groen. Dat groen komt terug op andere plekken in de openbare ruimte. Bijvoorbeeld door in andere projecten te kiezen voor minder bestrating of een smallere rijbaan. We willen dat meer ruimte voor de fiets in beginsel ten koste gaat van de ruimte voor gemotoriseerd verkeer. Per saldo willen we ook meer groen winnen dan verliezen..

Er zijn ook straten waar de aanpassing naar 30 km per uur samen kan gaan met het weghalen van vrijliggende fietspaden. Bijvoorbeeld op de Hooglandseweg-noord en Vermeerstraat,

waar meer kwaliteit en bewegingsruimte voor fietsers (op de rijbaan) hand in hand is gegaan met meer ruimte voor groen en voetganger. Dat lukt alleen als de veiligheid en het gemak voor fietsers daardoor verbeteren.

Veilig lopen en fietsen naar school



Een veilige schoolomgeving is een omgeving waar jonge fietsers en voetgangers zonder conflicten met gemotoriseerd verkeer de school kunnen bereiken en verlaten. Het halen en brengen met de auto zorgt voor het meeste gemotoriseerde verkeer op school(fiets)routes en in de schoolomgeving. Daarmee zorgt het autogebruik van ouders voor het grootste risico op verkeersonveiligheid van kinderen. Het Omgevingsprogramma zet in op een mobiliteitstransitie richting duurzame en actieve mobiliteit en minder verplaatsingen met de auto. Daarmee wordt de verkeersveiligheid op schoolroutes en in schoolomgevingen ook verbeterd.

Op scholen gaan we actief aan de slag met fietsstimulering. De stimuleringsinzet is er enerzijds op gericht om leerlingen te enthousiasmeren en vaardigheden aan te leren, en anderzijds om ouders te verleiden hun kinderen te voet of fiets naar school te brengen.

We staan ook open voor experimenten met een Schoolstraat. Dat houdt in dat de straat vóór school wordt afgesloten voor auto's tijdens breng- en haaltijden. Ervaringen in andere gemeenten leren wel dat de slagingskans afhankelijk is van de inzet vanuit de school zelf. Daarom verbinden we onze medewerking hier alleen aan indien het initiatief vanuit school/ouders wordt genomen en

zij ook verantwoordelijkheid dragen voor de (dagelijkse) inzet van ouders rondom de afsluiting.

Voorzieningen voor fietsparkeren



Meer fietsen betekent ook dat er meer en betere plekken nodig zijn om je fiets te stallen. De fiets wordt veel gebruikt in combinatie met het openbaar vervoer. Daarom zijn vooral rondom de ov-knopen meer en betere stallingen nodig. Op de stations Amersfoort Centraal (zuid- en noordzijde), Schothorst en Vathorst werken we samen met ProRail, NS en Provincie Utrecht aan aantrekkelijke stationsomgevingen, met meer stallingsplaatsen binnen.

In het centrum moedigen we fietsers aan om meer gebruik te maken van de gratis en bewaakte stallingen. Minder geparkeerde fietsen op straat, betekent hier meer ruimte voor voetgangers en een aantrekkelijke openbare ruimte. We kiezen in het kernwinkelgebied en op de pleinen niet voor een algeheel fietsparkeerverbod. We zien de fiets als oplossing, niet als probleem. De (in pandige) stallingen hebben niet genoeg plek om het straatparkeren volledig te vervangen en we hebben niet de middelen om hierop voldoende te handhaven. We blijven monitoren of het fietsen op straat stallen op een veilige en manier gebeurt en niet zorgt voor ontoegankelijkheid en een rommelig straatbeeld.

Voor nieuwbouw introduceren we fietsparkeernormen zodat we kunnen toetsen of er voldoende fietsparkeervoorzieningen komen voor de beoogde doelgroep en hun bezoeker. Daarnaast stellen we eisen aan de kwaliteit en toegankelijkheid van fietsenstallingen

(zie ook de Amersfoortse bouwbrief) en kijken we naar mogelijkheden om bij ontwikkelingen meer ruimte te maken voor (brom) fietsen die vervoer met de auto kunnen vervangen, zoals een elektrische (deel)bakfiets of een scooter.

In de vooral oude wijken is voor bewoners niet altijd ruimte om de fiets in de woning, schuur of tuin te stallen. Waar mogelijk breiden we het aantal stallingsplaatsen in de openbare ruimte uitbreiden en onderzoeken we of hier ook behoefte is aan buurtstallingen.

Gedragsbeïnvloeding en stimulering



Fietsstimulering houdt niet op bij het verbeteren van infrastructuur en stallingsvoorzieningen. Het gaat ook over gedragsbeïnvloeding en het wegnemen van andere belemmeringen. Met gerichte voorlichting en educatie en probeer- en lesaanbod proberen we ook het veilige fietsgebruik onder forenzen, ouderen, nieuwe Nederlanders en rondom basisscholen te vergroten. Dat doen we in samenwerking met onze partners zoals Provincie Utrecht, Goedopweg, SRO, SportUtrecht en Stichting Integratiewerk.

3.3 We zorgen voor snellere busroutes met toegankelijke haltes

- Snellere routes: We zetten in op snellere routes en geven bussen meer prioriteit bij kruispunten. We zetten in op drie belangrijke corridors en snelle regionale verbindingen zoals naar Utrecht Science Park.
- Toegankelijke haltes: We richten haltes toegankelijk in, verbeteren de instap voor iedereen en verbeteren het aanbod van voorzieningen.



Om de bus aantrekkelijker te maken als alternatief voor de auto zijn grote veranderingen voor het openbaar vervoer noodzakelijk. De Provincie Utrecht is hierbij een belangrijke partner voor ons, omdat ze opdrachtgever voor het openbaar vervoer per bus zijn. Om de bus vaker te laten rijden, zijn snellere busroutes nodig, vooral dáár waar de meeste bussen rijden. Een belangrijk voorbeeld hiervan is de verbinding Amersfoort – Utrecht Science Park die in het kader van MIRT-afspraken tussen Rijk en Regio nu verder wordt uitgewerkt.

Provinciale plannen

De Provincie Utrecht beschrijft in het [OV-netwerkperspectief 2025-2035](#) een systeem met U-liner, U-link en U-bus. U-liner en U-link

zijn vormen van Bus Rapid Transit (BRT): een netwerk van snelle bussen die vaak rijden. U-link zijn stadsbussen die met een hoge betrouwbaarheid en frequentie de stad en de direct omliggende gebieden verbinden, net als een metro. U-liners zijn de bussen die zoveel mogelijk over de snelweg over langere afstanden rijden, met ‘intercity’-kwaliteit. Vooral voor de verbindingen naar de noordelijke wijken van Amersfoort en naar omliggende kernen is het belangrijk dat buslijnen sneller worden en vaker rijden. Hierdoor kunnen we de verstedelijking in de regio mogelijk maken en een aantrekkelijk alternatief bieden voor de auto. Dit speelt binnen onze gemeente en op de regionale verbindingen, bijvoorbeeld naar Leusden, Soest, Utrecht Science Park, Bunschoten en Woudenberg/Veenendaal. Vanaf eind 2025 zal het lijnennet beetje bij beetje, via de jaarlijkse vervoerplannen, worden aangepast.

Het HOV-Anker van Amersfoort: GA voor Goud

Een goed openbaar vervoer is de ruggengraat van een duurzaam mobiliteitsnetwerk waarmee de stad verbonden is met de regio en daarbuiten.

Op basis van het bovengenoemde OV-netwerkperspectief van de Provincie Utrecht, de lokale en regionale hubvisies en de ruimtelijke plannen, werken gemeente en provincie samen aan ‘Het HOV-Anker van Amersfoort: GA voor Goud’. Een visie voor de langere termijn, waarin we ons netwerk vastleggen, rekening houdend met wat we nu al weten over de ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en bewegen in de stad.

Binnen deze visie is ‘Het Anker’ de kern van het BRT-netwerk met als middelpunt Metropoolpoort Amersfoort Centraal. Van hieruit

loopt een as die verbinding maakt met de Stadsring en de Nieuwe Poort naar hubs aan de randen van de stad en naar de regio. We gaan op deze routes, corridors genoemd, voor goud. Dat betekent dat de bus op deze corridors voorrang en ruimte krijgt, waardoor de bus als het gaat om reistijd en betrouwbaarheid concurrerend is in vergelijking met de auto. Door in te zetten op snellere bus routes, zeker op de corridors van het 'HOV-Anker' is het mogelijk om bussen in een hogere frequentie te laten rijden. Een hoge frequentie wordt door de busreiziger het sterkst gewaardeerd.

Een Metropoolpoort is een hoogstedelijk centrumgebied in de MRU. Een Metropoolpoort heeft een hoge tot zeer hoge bebouwingsdichtheid met veel ruimte voor wonen, werken, detailhandel en voorzieningen. Om dit te kunnen realiseren is een optimale ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer minimaal vereist, evenals goede fietsverbindingen.



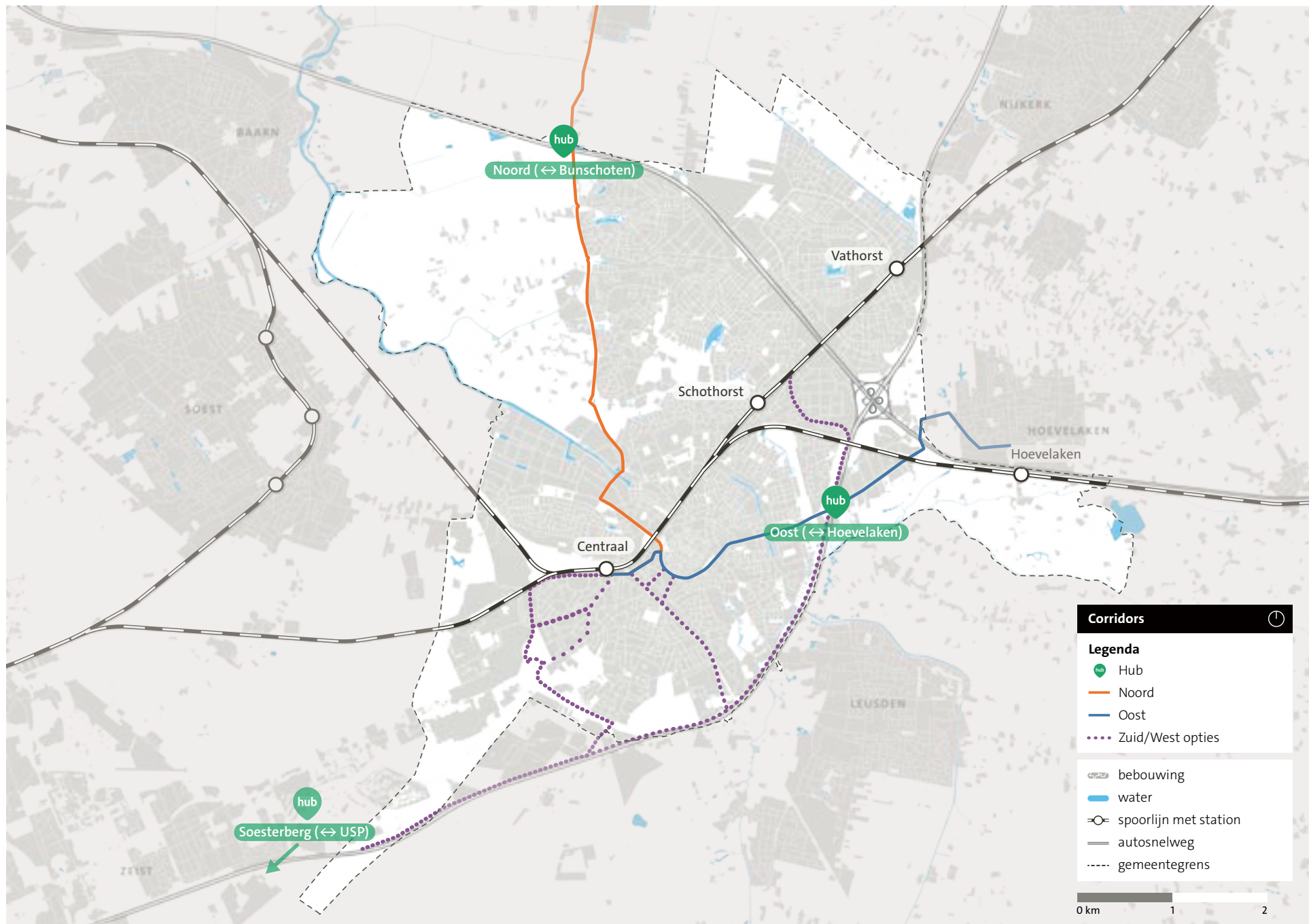
We zien in de toekomst, in samenhang met twee stadsrandhubs, (zie ook paragraaf 3.5.5) drie corridors waar verschillende lijnen (zowel U-liner, U-link en U-bus) van profiteren.

- De verbindingroute Noord loopt van Amersfoort Centraal via de Stationsstraat, Van Asch Van Wijckstraat, Stadsring, De Nieuwe Poort, Amsterdamseweg, Industrieweg, Maatweg en de N199 naar een nog te realiseren stadsrand-/corridorhub ter hoogte van de A1. Deze corridor verbindt de noordelijke wijken, waaronder Bovenduist, maar ook Bunschoten snel met het stadscentrum en Amersfoort Centraal. En biedt daarbij een aantrekkelijke P&R-optie voor bestemmingsverkeer naar Amersfoort.

- De verbindingroute Oost gaat via de Stationsstraat en de Van Asch Van Wijckstraat de andere kant de Stadsring op en loopt vervolgens via de Hogeweg naar een stadsrandhub ter hoogte van de A28. Van deze hub kunnen ook Liendert, Rustenburg, De Wijken en Hoevelaken profiteren en biedt daarbij een aantrekkelijke P&R-optie voor bestemmingsverkeer naar Amersfoort. Een route via de Kersenbaan is ook een optie die we nader onderzoeken. Om deze corridor succesvol te laten zijn, is wel extra aanbod van openbaar vervoer nodig. We onderzoeken de mogelijkheden samen met de provincie Utrecht en de provincie Gelderland als opdrachtgevers van het openbaar vervoer.
- De verbindingroute Zuid/West verbindt Amersfoort met Utrecht Science Park, Soest en/of Zeist. Afhankelijk van een ongelijkvloerse kruising met de Barchman Wuytierslaan kan deze corridor lopen via de Daam Fockemalaan, de Prins Frederiklaan of de Utrechtseweg.

In figuur 6 op pagina 32 staan de routes.

Om dit mogelijk te maken, richten we ons als wegbeheerder, vooral op de belangrijkste openbaar vervoerroutes, op een zo goed mogelijke doorstroming van de bus. Bijvoorbeeld door vrijliggende busbanen, voorrang voor busverkeer bij kruispunten en waar mogelijk het beperken van conflicterende verkeersstromen. Zwaartepunt van het openbaar vervoer, niet alleen voor de stad maar voor de hele regio, is het busstation bij Amersfoort Centraal met ongeveer 2000 busbewegingen per dag. Ook op de Stationsstraat/Van Asch Van Wijckstraat rijden 1700 bussen per dag. De routes vanaf het station via De Nieuwe Poort naar de Bunschoterstraat en via de Stadsring naar Leusden vormen het openbaar vervoer-ankerpunt van Amersfoort.



Figuur 6: Het BRT-netwerk van Amersfoort

Afspraken over de routes met provincie

 Om het (hoogwaardig) openbaar vervoer als ruggengraat voor een duurzaam mobiliteitssysteem te laten werken, zijn langetermijnafspraken nodig tussen de provincie als opdrachtgever van het openbaar vervoer en de gemeente als wegbeheerder. We zijn in overleg met Provincie Utrecht over het vastleggen van het netwerk van de BRT-routes en 'het HOV-Anker' voor een langere periode. Dit in samenhang met de verstedelijking in de stad. Meer hierover staat in het uitvoeringsprogramma in hoofdstuk 6.

U-bus

 Het openbaar vervoer heeft ook een sociale functie. Ook minder mobiele reizigers, zoals ouderen en mensen met lichamelijke klachten, willen met het ov naar hun bestemming kunnen reizen. We hebben daarom niet alleen oog voor de reiziger die snel van A naar B wil, maar ook voor de kleinere groep reizigers die liever dichtbij instapt en daarbij een lagere frequentie voor lief neemt. We willen dat deze fijnmazige bus ('U-bus') minimaal 2 keer per uur blijft rijden in meeste bestaande wijken. We streven naar een maximale (hemelsbrede) afstand tussen haltes van 400 meter. Soms is het beter dat de U-bus wordt vervangen door een oplossing op maat. Een voorbeeld hiervan is de wijkbus die door het Soesterkwartier rijdt. Bij oplossingen op maat blijft goed openbaar vervoer, volgens bovengenoemde uitgangspunten, in de wijk centraal staan. Op dit moment wordt de wijkbus Soesterkwartier door vrijwilligers gereden. Dit kan een toevoeging zijn op het bestaande openbaar vervoer, maar de basis van het openbaar vervoer in de wijk moet gedragen worden door een professioneel openbaar vervoersbedrijf met betaalde chauffeurs. Daarom is er behoefte aan



een professionele buslijn in het Soesterkwartier. De professionele buslijn met betaalde chauffeurs moet goed aansluiten bij de behoefte van de wijk.

Toegankelijke haltes en superhaltes



We richten in 2025 zoveel mogelijk bushaltes volledig toegankelijk in. Dat betekent dat haltes op de goede hoogte zijn. Ze zijn vanuit de omgeving gelijkvloers te bereiken. Ook zijn ze voorzien van geleide lijnen voor reizigers met een visuele beperking.

Ook andere reizigers hebben voordeel van toegankelijke bushaltes. Bijvoorbeeld die met bagage of een kindwagen. Ook zij hebben behoefte aan een comfortabele in- en uitstap.

Langs de belangrijke openbaar vervoer-routes maken we superhaltes. Deze bieden meer voorzieningen dan een gewone bushalte en liggen wat verder uit elkaar. De afstand naar de halte vanuit de wijk is soms langer. De halte moet daarom een aantrekkelijke plek zijn. Bij een superhalte is het gemakkelijk om je fiets te parkeren, kun je overdekt wachten en is de toegankelijkheid van het hoogste niveau. Ook is de actuele reisinformatie duidelijk zichtbaar. Deelvervoer is beschikbaar, en bij sommige haltes werken we aan uitgebreidere voorzieningen zoals een watertappunt, kiosk, pakketkluis of de mogelijkheid voor het parkeren van de auto in de buurt.

3.4 We stimuleren het gebruik van deelmobiliteit

- We zetten in op een toegankelijk, betrouwbaar, flexibel, divers en uitstootvrij aanbod van deelvervoer (deelfietsen, -scooters en -auto's).
- We reguleren en stimuleren deelmobiliteit in de bestaande stad en bij nieuwbouw.

We streven naar een uitgebreid en toegankelijk netwerk van deelmobiliteit in de hele stad, dat betrouwbaar, flexibel, divers en

uitstootvrij is. Dit netwerk is beschikbaar in alle wijken, bij OV-knooppunten, bedrijventerreinen, stadsranden en in buurthubs. Het netwerk bedient verschillende doelgroepen voor korte en langere ritten. Het doel is om deelvervoer en openbaar vervoer naadloos samen te voegen via Mobility as a Service (MaaS). Hierdoor vereenvoudigen en stimuleren we het gebruik. MaaS is het concept voor het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via één platform of app. Daarmee kunnen inwoners op maat van deur-tot-deur reizen met de deelfiets, -auto, -scooter, trein, tram, bus en zelfs de eigen auto en fiets. In de regio Utrecht werken we samen om ervaring op te doen met MaaS-partijen.

We reguleren en stimuleren deelmobiliteit en stellen regels op voor projectontwikkelaars en aanbieders van deelvervoer. Ook ondersteunen we bewoners die overstappen op deelauto's, zoals vaste parkeerplaatsen en de aanleg van meer groen in de straat. We gaan probeertegoeden verstrekken voor deelmobiliteit en openbaar vervoer en we proberen inwoners te stimuleren hun eigen auto tijdelijk elders te parkeren. Na een proefperiode kiezen ze definitief voor deelmobiliteit of hun eigen auto of een combinatie daarvan. Daarnaast moedigen we via [GoedopWeg](#) werkgevers aan om duurzame mobiliteit voor hun medewerkers te stimuleren.

Markontwikkelingen en vergunningsstelsel

De markt van deelmobiliteit is op dit moment nog steeds in ontwikkeling. Er zijn overnames, faillissementen en fusies. Het grootste deel van deelvervoeraanbieders is op dit moment nog niet bereid langjarige contracten aan te gaan. Bijvoorbeeld via een



In gesprek over parkeren op de markt bij winkelcentrum Emiclaer.

concessie. Daarom kiezen we voor een open vergunningstelsel zonder een maximaal aantal aanbieders. Zo bieden we altijd de mogelijkheid aan nieuwe aanbieders om snel aanbod in de stad te plaatsen. We bieden ontwikkelaars de mogelijkheid om ons bij gebiedsontwikkeling een grotere regierol te laten pakken om zo versnippering in aanbod tegen te gaan en een grotere afzetmarkt te creëren voor aanbieders. Hierin trekken we dan samen op met ontwikkelaars en aanbieders van deelmobiliteit en MaaS.

Deelmobiliteit in hubs

Om de vindbaarheid en bereikbaarheid van deelmobiliteit te vergroten, leggen we buurthubs aan waar deelmobiliteit wordt aangeboden. We zorgen voor goede zichtbaarheid en toegankelijkheid van deelvoertuigen, vooral bij overstappunten. We werken ook aan een zo goed mogelijke plaatsing in parkeergarages en bij parkeerterreinen. Ook onderzoeken we welke combinaties van deelmobiliteit goed werken.

Deelmobiliteit bij nieuwbouw



Ons beleid voor het inzetten van deelmobiliteit bij nieuwbouwwontwikkelingen geven we publiekrechtelijk vorm en borgen we via de Omgevingsvisie, dit omgevingsprogramma, omgevingsplannen en de omgevingsvergunningen.

In het Omgevingsplan staat dat bij ontwikkelingen altijd getoetst moet worden aan de meest recente Beleidsregels parkeernormen. Onderdeel van de Beleidsregels parkeernormen zijn verschillende mogelijkheden om de parkeereis (het aantal aan te leggen parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm) anders in te vullen dan door de aanleg van parkeerplaatsen, bijvoorbeeld door het toepassen deelmobiliteit.



Ontwikkelaars hebben hierbij twee opties:

1. De Parkeereis kan voor een gedeelte door de ontwikkelaar zelf met deelmobiliteit worden ingevuld, als de ontwikkelaar een mobiliteitsplan indient. Zo'n mobiliteitsplan (zie bijlage B) stelt de initiatiefnemer op en maakt onderdeel uit van de

onderbouwing van het aanbod aan deelmobiliteit als het omgevingsplan of de buitenplanse omgevingsplanactiviteit verandert. Als een ontwikkelaar de deelmobiliteit (wat afhankelijk van de locatie verplicht kan zijn) inzet, toetsen we of er genoeg parkeerplaatsen voor deelvoertuigen (waaronder deelauto's) in het plan zijn voorzien, zoals is vastgelegd in de Beleidsregels parkeernormen. De afspraken over de inzet van deelmobiliteit komen in het mobiliteitsplan van de ontwikkelaar te staan.

2. De ontwikkelaar kan er ook voor kiezen om het aanbod uit te besteden aan de gemeente. De ontwikkelaar betaalt daarvoor een bedrag voor:
 - a. locatie in de publieke ruimte (indien beschikbaar);
 - b. het aanbod van de deelmobiliteit inclusief een bijdrage voor 'betaalbaarheid' (tegoeden en korting voor bewoners op gebruik);
 - c. de organisatie van de mobiliteit (afspraken maken met aanbieders, monitoring, optimalisatie, plaatsen, proposities, etc.).

De tweede optie werken we in de komende periode nog verder in detail uit.

Het open vergunningstelsel zoals we dat nu kennen biedt partijen de mogelijkheid om in deze snel veranderende markt kunnen toetreden als bijvoorbeeld partijen fuseren of failliet gaan. Zo kunnen we snel weer aanbod in de stad toelaten. Daarnaast biedt het open vergunningstelsel de mogelijkheid om aanbod van deelaanbieders, die door de ontwikkelaars zijn aangetrokken, toe



te laten in de openbare ruimte in de stad. Zij kunnen dan ook een vergunning deelmobiliteit aanvragen

We onderzoeken of het maken van afspraken met aanbieders (inclusief kortingspakketten) past binnen het vergunningstelsel of dat we via concessies meer regie kunnen nemen en de risico's voor ontwikkelaars kunnen beperken.

3.5 We gaan anders om met parkeren

- We breiden betaald- en vergunningparkeren uit naar groot deel van de stad, om de leefbaarheid, bereikbaarheid en klimaatbestendigheid te verbeteren. Bij betaald parkeren onderscheiden we vijf zones met verschillende tijden en tarieven, waarmee we overloop naar naastgelegen zones zo veel als mogelijk voorkomen.
- Het tarief voor de eerste bewonersvergunning is 30 euro per jaar. Naast bewoners kunnen bedrijven, hulpverleners, mantelzorgers, scholen en maatschappelijke instellingen een vergunning aanvragen. Ook is er een vergunning voor autodelen en een bezoekersregeling voor bewoners.
- Op locaties waar winkels en andere voorzieningen bij elkaar zitten, wordt een laag parkeertarief gehanteerd.
- Bij nieuwbouw komen, waar mogelijk, geconcentreerde parkeervoorzieningen en lagere parkeernormen.



We zetten parkeerbeleid in om meer duurzame vervoerswijzen te stimuleren en meer ruimte te creëren voor onze ruimtelijke ambities en uitdagingen zodat de stad bereikbaar blijft. In het [Deelomgevingsprogramma Parkeren deel 1 \(DOP Parkeren 1\)](#) is vastgelegd op welke manier we willen sturen met parkeerbeleid. De manier waarop we parkeerregulering willen

invoeren staat beschreven in paragraaf 3.5.1. Parkeerregulering.

Het belangrijkste uitgangspunt van DOP Parkeren 1 is dat we betaald parkeren en vergunningparkeren in stappen uitbreiden naar de hele stad.

In het eerste deel van de stad wordt tot 2035 parkeerregulering ingevoerd. Dit zijn de wijken Eemkwartier, Isselt, Soesterkwartier, De Berg Noord en Zuid, Nederberg, Leusderkwartier, Vermeerkwartier, Randenbroek, Kruiskamp, De Koppel, Schuilenburg, Liendert, Rustenburg, Schothorst Noord en Zuid, Zielhorst en De Hoef. In deze wijken is nu al parkeeroverlast omdat in een naastgelegen wijk al betaald parkeren en vergunningparkeren is ingevoerd. Of we verwachten er parkeeroverlast door de uitbreiding van parkeerregulering. Om te voorkomen dat in wijken die grenzen aan de ontwikkelgebieden Langs Eem en Spoor en Hoefkwartier parkeeroverlast ontstaat, omdat deze gebieden worden ontwikkeld met een lage parkeernorm (weinig parkeerplaatsen), voeren we hier betaald parkeren en vergunningparkeren in.

Met de invoering van betaald parkeren en vergunningparkeren zorgen we dat iedereen die in de wijk moet zijn met de auto, hier kan parkeren. Daarnaast maken we ruimte voor bijvoorbeeld voetgangers, fietsers en groenvoorzieningen om hittestress en wateroverlast tegen te gaan of te voorkomen.

In paragraaf 3.5.3 Planning en fasering staat beschreven in welke volgorde we gereguleerd parkeren in de wijken willen invoeren. In de bestaande wijken in Kattenbroek, Hoogland, Nieuwland, Vathorst en Hooglanderveen voeren we betaald parkeren niet voor 2035 in. In het bosgebied, Stoutenburg Noord en het Buitengebied West komt geen parkeerregulering.

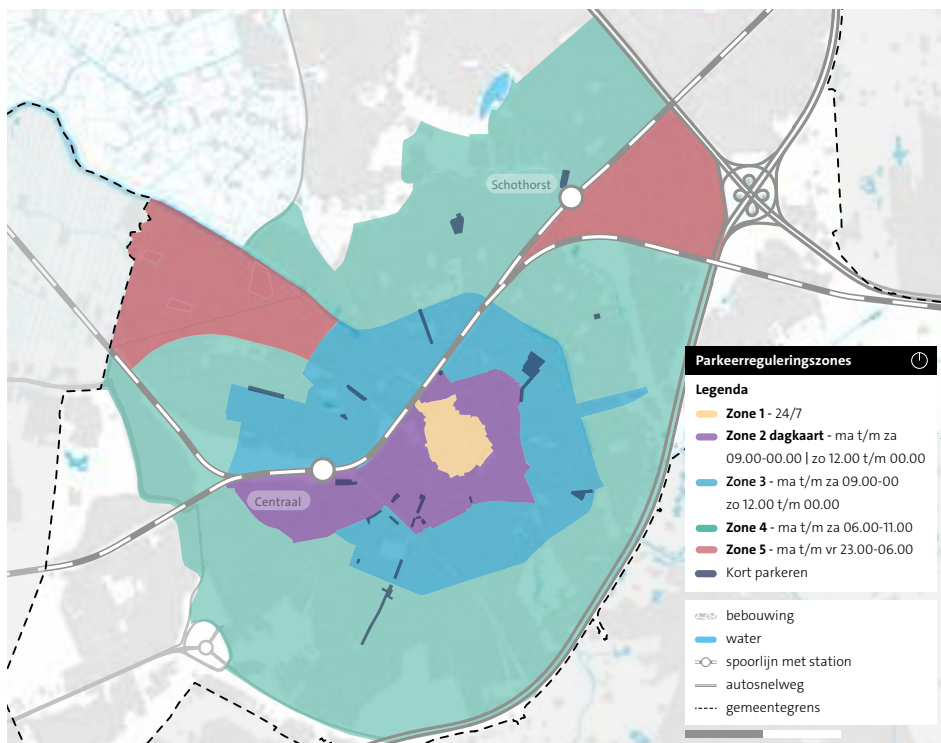
Op sommige plekken heeft alleen het invoeren van parkeerregulering onvoldoende effect om meer ruimte te maken voor bijvoorbeeld het tegengaan van hittestress, wateroverlast na hevige regenbuien of voor voetgangers en fietsers. Uit nadere onderzoeken en analyses moet blijken waar dat het geval is. Op die plekken kan er een noodzaak zijn om de uitgifte van parkeervergunningen op straat verder in te perken, waardoor de benodigde ruimte ontstaat. We doen dat alleen als het aanbod van alternatieve vervoerswijzen op orde is in combinatie met de mogelijkheid om tweede en derde auto's op afstand te kunnen parkeren. De strategie voor het realiseren van hubs staat beschreven in paragraaf 3.5.5 Hubs. Hoe we omgaan met de uitgifte van vergunningen staat beschreven in paragraaf 3.5.2 Vergunningen.

Bij de bouw van nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen maken we andere keuzes voor het autogebruik en autobezit. We willen bij nieuwe ontwikkelingen direct het autogebruik terugdringen. In de ontwikkelgebieden Langs Eem en Spoor en Hoefkwartier, waar hoogwaardig openbaar vervoer aanwezig is, hanteren we lage parkeernormen voor bewoners met verplichte inzet van deelmobiliteit. Ontwikkelaars moeten door middel van een mobiliteitsplan aantonen hoe ze in de mobiliteitsbehoefte van toekomstige gebruikers kunnen voorzien. We maken het in de rest van de stad voor ontwikkelaars mogelijk om deelmobiliteit in te zetten door daar een lage parkeernorm tegenover te stellen. Bij nieuwbouw komen, waar mogelijk, centraal in het gebied parkeervoorzieningen, zodat in de rest van het gebied meer ruimte voor groen en ontmoeting is. Er blijft ruimte voor parkeerplaatsen voor gehandicapten, deelauto's en andere specifieke doelgroepen zoals artsen. Deze uitgangspunten zijn nader uitgewerkt in de Beleidsregels parkeernormen.

3.5.1 Parkeerregulering

In het DOP Parkeren deel 1 staat dat parkeerregulering in Amersfoort een combinatie van betaald parkeren en vergunningparkeren is. Met vergunningparkeren en betaald parkeren hebben we meer grip op wie, waar, wanneer en hoe lang parkeert. Daarnaast kunnen we door de invoering van betaald parkeren als gemeente handhaven en krijgen we de opbrengsten van de boetes. Deze inkomsten gebruiken we om de handhaving en onze ambities zoals vergroening te kunnen bekostigen. Deze paragraaf beschrijft hoe we daar invulling aan geven. In een zogeheten Aanwijzingsbesluit betaald en vergunningparkeren staat vermeld voor wie en waar betaald parkeren en vergunningparkeren gaat gelden. De fasering, tijden en tarieven in dit Omgevingsprogramma zijn indicatief in die zin dat in het Aanwijzingsbesluit kleine wijzigingen voorgesteld kunnen worden. Het Aanwijzingsbesluit is leidend voor de uitvoering.”

Om te voorkomen dat een bewoner na invoering van parkeerregulering zijn auto('s) in de voortuin parkeert, wordt de meldplicht voor het realiseren of veranderen van een inrit/uitweg omgezet naar een vergunningsplicht. Hiervoor worden de regels in de VFLOA (Verordening Fysieke Leef Omgeving Amersfoort) aangepast. De aangepaste regels worden bij de 1e wijziging van het omgevingsplan overgenomen. De regels voor het parkeren in de voortuin zijn in Amersfoort momenteel niet eenduidig. Er wordt op verschillende plekken geparkeerd in de voortuin waar dat planologisch juridisch niet mag, maar daar is nooit tegen opgetreden. Er komt een inventarisatie van de bestaande situatie. Parkeren op eigen terrein wordt gelegaliseerd als er geen zwaarwegende redenen zijn om dit niet toe te staan. Zijn die er wel, bijvoorbeeld bij een verkeersonveilige situatie, dan wordt het niet toegestaan. Via een thematische wijziging



Figuur 7: Parkeerreguleringszones met reguleringstijden

van het omgevingsplan wordt geregeld waar in Amersfoort parkeren in de voortuin niet is toegestaan door het opnemen van een werkingsgebied 'Wonen-parkeren niet toegestaan'. Als mensen daarna nog een auto op eigen terrein parkeren zonder inrit of zelf een inrit aanleggen of uitweg naar de openbare weg creëren, dan wordt het getoetst op basis van de nieuwe regels. Op deze manier ontstaat er een eenduidige regeling in heel Amersfoort.

Reguleringszones

In figuur 7 is te zien waar op welke tijden betaald parkeren gaat gelden. Het gebied is ingedeeld in vijf zones. De zones verschillen

in tijden en tarieven. Onder de kaart staat een korte toelichting per zone en wat we ermee willen bereiken. In bijlage C staan de zonegrenzen eveneens beschreven.

Zone 1

Zone 1 is de autoluwe binnenstad. Hier moet het voor bezoekers aantrekkelijk zijn om te verblijven, voor ondernemers aantrekkelijk zijn om er een winkel of horecazaak te hebben en voor bewoners moet het aantrekkelijk zijn om er te wonen. In zone 1 zijn geen parkeerplaatsen op straat voor bezoekers meer. Dat heeft de aantrekkelijkheid van de binnenstad sterk verbeterd. In zone 1 mogen alleen bewoners met een parkeervergunning op straat parkeren. We onderzoeken de mogelijkheid om het parkeren in parkeergarages voor bewoners mogelijk te maken, met als doel om alle openbare parkeerplaatsen in de autoluwe binnenstad weg te halen. Het blijft voor bewoners wel mogelijk om bij de woning te kunnen laden en lossen. Bezoekers van bewoners parkeren met een bezoekersregeling in één van de openbare parkeergarages.

Bezoekers van winkels en horeca parkeren in de openbare parkeergarages die verspreid om de autoluwe binnenstad heen liggen. Het aantal algemene gehandicaptenparkeerplaatsen in en rond de autoluwe binnenstad wordt uitgebreid, zodat mensen met een gehandicaptenparkeerkaart dicht bij hun bestemming kunnen parkeren.

Bedrijven kunnen één parkeervergunning aanvragen om dichtbij te kunnen parkeren. Medewerkers van bedrijven die geen eigen parkeergelegenheid hebben, parkeren in een parkeergarage. We starten een proef om bedrijven ook de mogelijkheid te bieden

om voor hun medewerkers een vergunning aan te vragen om te parkeren op de parkeerterreinen Achter Davidshof en Stadhuisplein. Na een jaar evalueren we deze maatregel en onderzoeken we of die aansluit bij de behoefte en of deze uitgebreid of versoerd moet worden. Daarbij monitoren we de bezetting van beide terreinen voor en na invoering van deze maatregel. Deze proef starten we ongeveer een half jaar na de start van fase 1, zodat we eerst inzicht hebben in het gebruik van deze parkeerterreinen onder het nieuwe parkeerregime.

Als de grens van de autoluwe binnenstad in de toekomst wijzigt, dan verandert zone 1 mee met de nieuwe grenzen van het autoluwe gebied.

Zone 2

In zone 2 is het doel om de woonstraten vrij te houden van parkeerders die in de binnenstad of station Amersfoort Centraal moeten zijn. Daarom voeren we hier vergunningparkeren met een dagkaart in van maandag t/m zaterdag tussen 9.00 uur 's ochtends en 00.00 uur 's nachts en op zondag vanaf 12.00 uur 's middags tot 00.00 uur 's nachts. Bewoners kunnen op straat parkeren met een parkeervergunning. Voor bezoekers van bewoners is de digitale bezoekersregeling beschikbaar, waarmee zij tegen gereduceerd tarief op straat kunnen parkeren.

Bezoekers van bedrijven, winkels, horeca en overige voorzieningen kunnen parkeren in een openbare parkeergarage. Binnen zone 2 is altijd op maximaal 400 meter loopafstand een openbare parkeergarage aanwezig.

Voor het gebied tussen zone 1 en de plantsoenen/ stadsring betekent dit dat alle parkeerplaatsen met betaald parkeren worden omgezet in vergunningparkeren met een dagkaart. Voor bewoners van dit gebied blijft het mogelijk om met een vergunning op straat te parkeren. Ook voor dat gebied onderzoeken we de mogelijkheid voor bewoners om in parkeergarage te parkeren. Bezoekers van bewoners in dit gebied kunnen met een bezoekersregeling in één van de openbare parkeergarages parkeren. De proef waarbij bedrijven uit de binnenstad een parkeervergunning kunnen aanvragen voor hun medewerkers om te parkeren op de parkeerterreinen Achter Davidshof en Stadhuisplein, gaat ook voor dit gebied gelden. In de rest van deze zone kunnen bedrijven afhankelijk van het aantal medewerkers meerdere bedrijfsvergunningen aanvragen om op straat te parkeren.

Om te kunnen handhaven met een scanauto is het noodzakelijk om in deze zone een vorm van betaald parkeren in te voeren. Dat is mogelijk door betaald parkeren met alleen dagkaarten aan te bieden. Hierdoor blijft de situatie voor bewoners nagenoeg gelijk aan de huidige situatie, omdat we verwachten we dat nauwelijks van de dagkaart gebruik zal worden gemaakt.

Zone 3

Voor zone 3 is het doel ook om de woonstraten vrij te houden van parkeerders die in de binnenstad of op station Amersfoort Centraal moeten zijn. Er zijn alleen in zone 3 geen openbare parkeergarages op loopafstand beschikbaar. Omdat deze zone relatief dicht bij de binnenstad en het station ligt voeren we hier van maandag t/m zaterdag tussen 9.00 uur en 00.00 uur en op zondag tussen 12.00 uur en 00.00 uur betaald parkeren met vergunningparkeren in. Het

parkeertarief is in lijn met het tarief in de parkeergarages. Bezoek van bewoners kan tegen gereduceerd tarief op straat parkeren met de digitale bezoekersregeling. Klanten van bedrijven zonder eigen parkeergelegenheid kunnen ook op straat parkeren voor het reguliere uurtarief.

Zone 4

Het doel voor zone 4 is om overloop van bewoners en werknemers vanuit naastgelegen gebieden met parkeerregulering of vanuit naastgelegen gebieden met een lage parkeernorm te voorkomen. Voor dit doel is het niet nodig om de hele dag betaald parkeren in te stellen. Om de impact voor dit gebied zo laag mogelijk te houden, voeren we hier betaald parkeren met vergunningparkeren in van maandag tot en met zaterdag tussen 6.00 uur en 11.00 uur. Het tarief in dit gebied is gelijk aan het tarief in zone 3.

De grens tussen zone 3 en 4 is gebaseerd op een logische scheiding tussen buurten. Daardoor verwachten we dat er beperkt sprake zal zijn van overloop tussen zone 3 en 4 en vanuit zone 4 naar naastgelegen gebieden met vrij parkeren.

De wijken waarin we na 2035 gereguleerd parkeren invoeren, voegen we te zijner tijd toe aan zone 4.

Zone 5

Zone 5 zijn de bedrijventerreinen Isselt en De Hoef. Ook hier is het doel om overloop van bewoners vanuit naastgelegen gebieden te voorkomen met gereguleerd parkeren of vanuit naastgelegen gebieden met een lage parkeernorm. Het verschil met zone 4 is

dat we op bedrijventerreinen de bedrijfsvoering van bedrijven zo min mogelijk willen beïnvloeden. Daarom voeren we hier betaald parkeren in van maandag t/m vrijdag tussen 23.00 uur 's avonds en 06.00 uur de volgende dag. Het uitgangspunt blijft wel dat zowel medewerkers als bezoekers van bedrijven op eigen terrein parkeren. We onderzoeken of het mogelijk is om bedrijventerreinen 's avonds en 's nachts af te sluiten.

Winkel- en voorzieningengebieden

In zones 2, 3 en 4 zijn verschillende locaties met meerdere winkels, horeca of bedrijven die klanten ontvangen. Deze locaties hebben het eerste en tweede uur een laag uurtarief. Vanaf het derde uur wordt het tarief flink duurder. Dit heeft als doel om de parkeerplaatsen in de buurt van/ nabij deze locaties beschikbaar te houden voor bezoekers.

Aangezien de vertegenwoordigers van winkelgebieden hebben aangegeven zo min mogelijk onderling te willen concurreren op basis van het parkeertarief, geldt overal hetzelfde tarief én worden de winkelcentra Euterpeplein, Leusderweg, Neptunusplein, Meridiaan, het parkeerterrein Vogelplein bij Jumbo Wiekslag en een gedeelte van de Noordewierweg gelijk met fase 1 gereguleerd. Ook geldt in alle winkelgebieden dat op maandag tot en met zaterdag overdag en op zondagmiddag betaald parkeren geldt, ook als de betaald parkeertijden in de betreffende zone korter zijn.

Deze tijdelijke situatie bestaat maximaal 2 jaar, omdat dan de laatste fase wordt uitgevoerd. De Lidl Wiekslag (Liendert) en Balladelaan (Schothorst) en de Albert Heijn aan de Amsterdamseweg en Leusderweg hebben een eigen

parkeerterrein. Voorafgaand aan de uitvoering van fase 1 gaan we met de eigenaren in overleg of ze het eigen terrein gaan afsluiten of dat de gemeente het terrein voor hen gaat reguleren. Winkelcentrum Schothorst en de Albert Heijn aan de Albert Schweitzersingel gaan met de eigen fase mee in de regulering omdat we verwachten dat het uitwijkgedrag naar deze winkelgebieden beperkt zal blijven.

In overleg met de winkel- en voorzieningengebieden bespreken we of uitsluitend betaald parkeren gewenst is of dat hier ook vergunninghouders mogen parkeren.

Bij winkel- en voorzieningengebieden in het deel van Amersfoort dat tot 2035 nog niet gereguleerd wordt, blijft het parkeren voorlopig gratis.

Tarieven parkeren op straat

Parkeertarieven zijn een belangrijk sturingsmiddel om invloed uit te kunnen oefenen op het parkeergedrag en daarmee het behalen van beleidsdoelen. Omdat het vaststellen van de tarieven een bevoegdheid van de raad is, beperken we ons hier tot het toelichten van de tarievenstructuur. Voor de tarieven wordt binnen de zones onderscheid gemaakt tussen parkeren in woonstraten en parkeren bij winkel- en voorzieningengebieden.

Tarieven bij regulier betaald parkeren in woonstraten:

Zonenummer	Tarief	Tijden
1	n.v.t.	n.v.t.
2	Dagkaart	Ma t/m za 09.00 tot 00.00 uur Zo 12.00 tot 0.00 uur
3	In lijn met uurtarief in parkeergarages	Ma t/m za 09.00 tot 00.00 uur Zo 12.00 tot 00.00 uur
4	In lijn met uurtarief in parkeergarages	Ma t/m za 06.00 tot 11.00 uur
5	In lijn met uurtarief in parkeergarages	Ma t/m vr 23.00 tot 06.00 uur

Als de tarieven in de gemeentelijke parkeergarages wijzigen, veranderen de tarieven voor parkeren op straat in dezelfde verhouding mee.

We doen een voorstel aan de raad om een tarief vast te stellen.

Bezoekersregeling

Bewoners betalen een gereduceerd tarief voor hun bezoek. Om misbruik te voorkomen is hier een maximumaantal uren per kwartaal aan verbonden. In de binnenstad (zone 1 en het deel van zone 2 binnen de Stadsring) is de bezoekersregeling geldig in de openbare parkeergarages. In de rest van zone 2 en in de zones 3 en 4 kan de bezoekersregeling worden gebruikt voor parkeren op straat in de eigen vergunningzone.

Iedereen die in een gebied met gereguleerd parkeren woont kan de bezoekersregeling aanvragen, behalve als er bij de bouw van de woning op eigen terrein bezoekersparkeerplaatsen zijn aangelegd.

Een bewoner betaalt maximaal 4 uur per kalenderdag, ook als de bezoeker langer parkeert. Er kunnen maximaal 10 kentekens van bezoekers gelijktijdig aangemeld zijn. Voor bedrijfsmatige activiteiten bij de woning, zoals een verbouwing of een reparatie, kunnen bedrijven vergunningen aanvragen. Ook voor mantelzorgers is een aparte vergunning beschikbaar.

Bewoners die digitaal minder vaardig zijn, kunnen in de bibliotheken hulp krijgen bij het aanvragen van de bezoekersregeling en het opladen van saldo. Ze kunnen de kentekens van het bezoek telefonisch doorgeven. Voorafgaand aan de invoering van het betaald en vergunningparkeren organiseren we per gebied een bijeenkomst om mensen te helpen.

Gehandicaptenparkeerkaart

Voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart (GPK) blijft het

parkeren op betaalde parkeerplaatsen gratis. Via de ParkerenPlus-app moet men straks het kenteken van de auto doorgeven. Dit is nodig om te kunnen handhaven met een scanauto. De app ParkerenPlus is een landelijke app die straks in alle grote gemeenten van Nederland wordt gebruikt. GPK-houders kunnen in alle gemeenten die bij deze app zijn aangesloten gebruik maken van de financiële voordelen voor GPK-houders. Ook kunnen GPK-houders in deze app zien welke regels er gelden in andere gemeenten die de app gebruiken.

3.5.2 Vergunningen

In de zones met betaald parkeren is het mogelijk om met een vergunning te parkeren. Hiervoor zijn verschillende soorten vergunningen beschikbaar voor bewoners, bedrijven en thuiszorginstellingen. De maatschappelijke vergunning voor verenigingen en stichtingen en de onderwijsvergunning voor scholen is nieuw. Hiermee kunnen werknemers en vrijwilligers van deze instellingen tegen een gereduceerd tarief parkeren.

Ook een vergunning om motoren op straat te kunnen parkeren, een bedrijfsvergunning die 24/7 geldig is en een vergunning om op straat elektrisch te kunnen laden als dit op eigen terrein niet mogelijk is, zijn nieuw. Daarnaast zijn bestaande bedrijfsvergunningen naar aanleiding van de participatie met bewoners en doelgroepen tegen het licht gehouden en zonodig aangepast. Zo is de beschrijving van organisaties die gebruik kunnen maken van de hulpverlenersvergunning uitgebreid en beter toetsbaar bij de aanvraag. En is de algemene bedrijfsvergunning uitgebreid om beter passend te zijn bij verschillende soorten bedrijven. De camper-/caravan-/

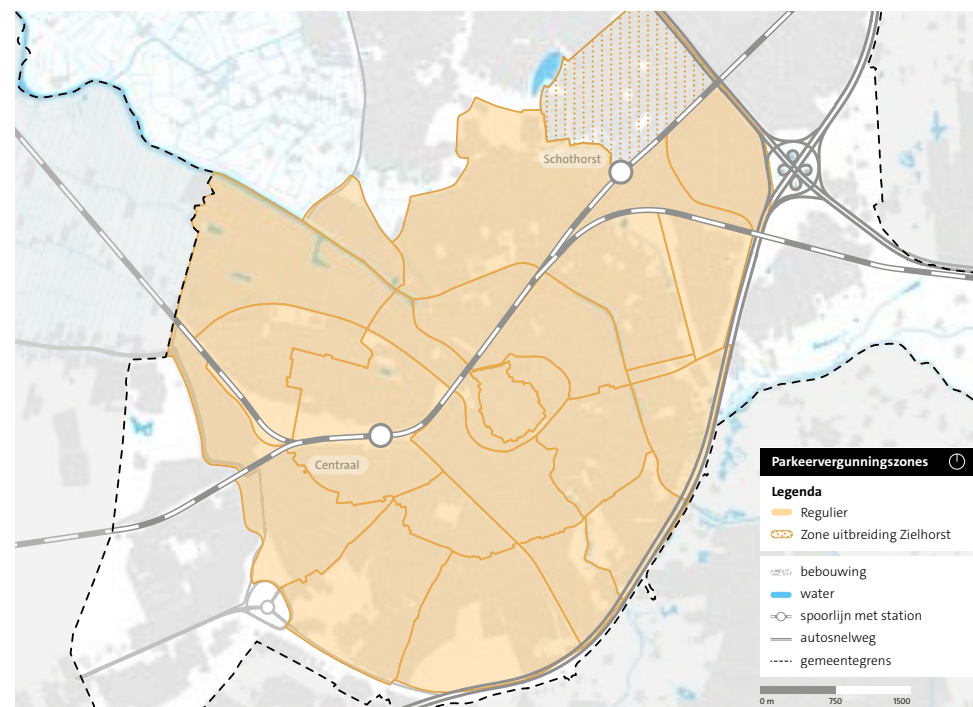
aanhangervergunning is aangepast van een vergunning die elke keer opnieuw voor 3 dagen moet worden aangevraagd naar een vergunning voor een jaar die bij het gebruik geactiveerd moet worden. Alle soorten vergunningen en de voorwaarden om daarvoor in aanmerking staan in het Besluit Uitgifte Parkeervergunningen.

Bewonersvergunning

Bewoners kunnen een parkeervergunning krijgen voor het vergunningzone waarin ze wonen. De gebiedsindeling is gebaseerd op logische grenzen van een buurt/wijk/dorp of op basis van barrières zoals het spoor, water, een park, bos of een drukke weg. Bij het bepalen van de omvang van gebieden hebben we gezocht naar een balans tussen aantal huishouders en het aantal parkeerplaatsen. Hiermee borgen we dat bewoners in de buurt van hun woning kunnen parkeren. In figuur 8 is de gebiedsindeling van de verschillende zones weergegeven.

Aantal vergunningen per vergunningzone

Het aantal bewonersvergunningen per zone hebben we bepaald aan de hand van het huidige aantal openbare parkeerplaatsen. Uitzondering hierop is reguleringszones 1, zie paragraaf 3.5.1. Daar geven we maximaal één vergunning per adres uit omdat het aantal parkeerplaatsen op straat in zone 1 beperkt is. Bewoners van reguleringszone 1 met een parkeervergunning kunnen in de hele binnenstad parkeren. Het aantal parkeerplaatsen wordt met een parkeeronderzoek in kaart gebracht. We tellen alle parkeerplaatsen mee waar nu ook auto's geparkeerd worden, tenzij ze gevaarlijk geparkeerd staan of het zicht belemmeren.



Figuur 8. Parkeervergunningzones

Als auto's half op de stoep geparkeerd worden, tellen we die dus ook mee in de capaciteit. Parkeerplaatsen waar alleen betaald geparkeerd kan worden (bijvoorbeeld bij winkelcentra), worden niet meegenomen in de capaciteit. Omdat uit ervaring blijkt dat nooit alle vergunninghouders gelijktijdig aanwezig zijn, geven we 15% meer bewonersvergunningen uit dan dat er parkeerplaatsen zijn. Dat noemen we het vergunningenplafond.

Bij de invoering van parkeerregulering wordt voor elke eerste vergunningaanvraag die voldoet aan de voorwaarden een parkeervergunning verleend. De voorwaarden voor de uitgifte van vergunningen staan in het Besluit uitgifte parkeervergunningen. Of je in aanmerking komt voor een tweede of volgende vergunning

is afhankelijk van het vergunningenplafond. Alle aanvragen voor tweede vergunningen krijgen voorrang op aanvragen van derde en vierde vergunningen. Drie jaar na invoering van betaald parkeren en vergunningparkeren worden maximaal drie vergunningen per adres verleend indien er voldoende parkeerplekken zijn in het vergunningsgebied. Het is vanaf dat moment niet meer mogelijk om een vierde en volgende vergunningen aan te vragen. Ook lopende vierde en volgende vergunningen worden vanaf dat moment niet meer verlengd, ongeacht of er een alternatief in de omgeving beschikbaar is.

Op plaatsen waar het invoeren van parkeerregulering onvoldoende effect heeft om de ruimtelijke ambities te verwezenlijken of ruimtelijke vraagstukken het hoofd te bieden, komen zogeheten hubs. Op plekken waar woningen binnen het verzorgingsgebied van een wijk- of stadsrandhub komen te liggen, geldt dat de eerste auto met een vergunning in principe in de omgeving van de woning op straat geparkeerd kan blijven worden. Voor een tweede of volgende auto is betaald parkeren op afstand in een wijk- of stadsrandhub het alternatief. Ook kan men kiezen voor alternatieven zoals deelmobiliteit. De mogelijkheid voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart bestuurder om een gehandicaptenparkeerplaats op kenteken in de nabijheid van hun woning aan te kunnen vragen blijft bestaan.

Geen recht op parkeervergunning

Als er sprake is van POET (Parkeren Op Eigen Terrein) of GROEP (Geen Recht Op Parkeervergunning) heeft dit consequenties voor de uitgifte van vergunningen. In de Beleidsregels POET en GROEP staat beschreven in welke gevallen er sprake is van POET of GROEP. Welke consequenties het hebben van POET of GROEP heeft voor de uitgifte

van parkeervergunningen is vastgelegd in het Besluit uitgifte parkeervergunningen. Als er bijvoorbeeld sprake is van GROEP komen de bewoners niet in aanmerking voor een bewonersvergunning.

Kosten bewonersvergunning

Veel inwoners zijn afhankelijk van een auto. Daarom wordt de vergunning voor parkeren op straat voor de eerste auto betaalbaar. Bij invoering van parkeerregulering in 2025 bedraagt het tarief voor de eerste parkeervergunning 30 euro per jaar. Dat heeft de raad bij de vaststelling van DOP Parkeren deel 1 besloten met [Amendement 2023-154a](#). We stellen aan de raad voor om dit tarief ook voor bestaande vergunninggebieden te laten gelden.

De prijs voor een tweede vergunning ligt hoger dan voor een eerste vergunning. Een derde vergunning is weer duurder dan een tweede. Zo willen we stimuleren dat mensen bewuster nadenken over hun mobiliteitsbehoefte en of de privéauto daar het meest geschikte vervoersmiddel voor is. Daarnaast zijn de hogere tarieven nodig om kostenneutraal uit te komen.

Het uitgangspunt is dat het systeem van betaald parkeren op straat met vergunningparkeren minimaal kostendekkend moet zijn. De kosten van het verstrekken van vergunningen, het aanschaffen, afschrijven en onderhouden van parkeerautomaten, het aanbieden om via een mobiele telefoon betaald te parkeren, handhaving met een scanauto en door BOA's, parkeeronderzoeken, en de kosten van medewerkers moeten hieruit betaald worden. Eventuele extra inkomsten zetten we in voor hubs, deelmobiliteit, extra (kwaliteit van) voet- en fietspaden, beter openbaar vervoer, meer groen of speelplaatsen.

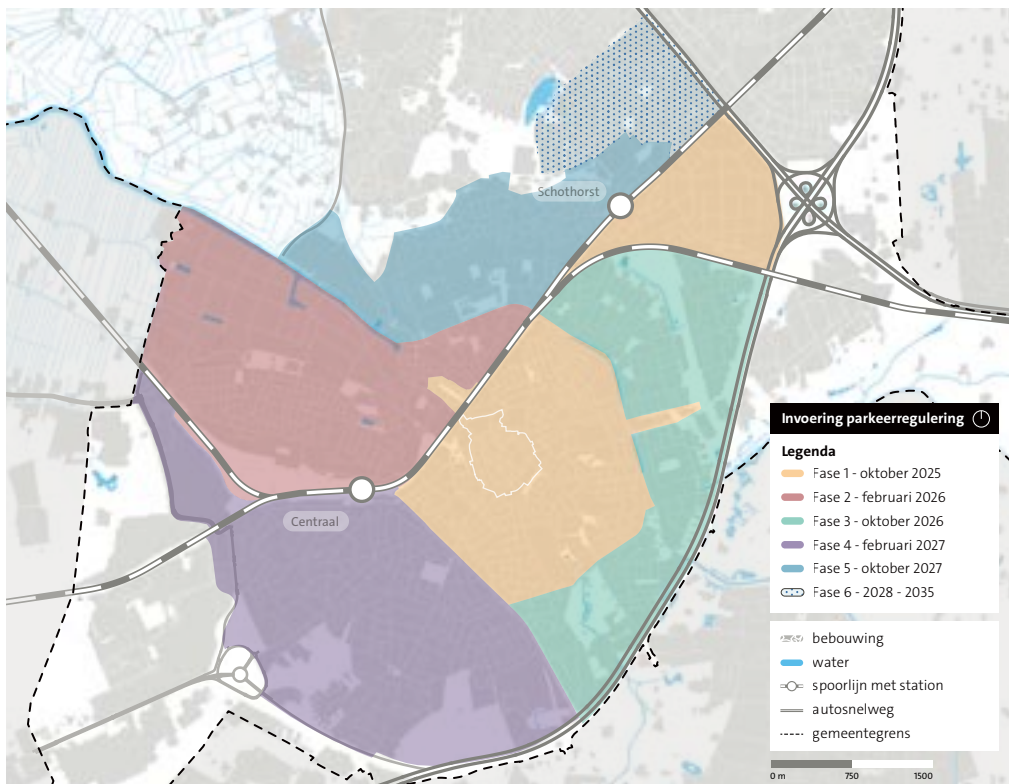
De inkomsten uit betaald parkeren bestaan uit parkeergelden van kortparkeerders en inkomsten uit parkeerboetes voor het niet betalen van parkeergeld (naheffingsaanslagen). In onderstaande tabel is de tarievenstructuur per reguleringszone aangegeven voor bewonersvergunningen. De zonenummers komen overeen met de zones voor betaald parkeren uit de paragraaf 3.5.1 Parkeerregulering. We stellen aan de gemeenteraad voor om onderscheid te maken in de tarieven voor tweede en derde bewonersvergunningen in zone 2 en 3 ten opzichte van zone 4. Zone 4 heeft namelijk maar 5 uur regulering per dag ten opzichte van 15 uur per dag in zone 2 en 3.

Ook stellen we de raad voor om een tarief vast te stellen volgens de systematiek in onderstaande tabel. De raad neemt uiteindelijk een besluit over de tarieven voor parkeervergunningen in de Verordening parkeerbelastingen.

Zone	1e vergunning	2e vergunning	3e en volgende vergunningen
1	€30	n.v.t.	n.v.t.
2+3	€30	Hoger tarief dan eerste vergunning	Hoger tarief dan tweede vergunning
4+5	€30	Goedkoper dan zone 2 en 3, maar nog steeds duurder dan de eerste vergunning	Goedkoper dan zone 2 en 3, maar nog steeds duurder dan de tweede vergunning

De tarieven worden jaarlijks geïndexeerd. De gemeenteraad kan hier per jaar gemotiveerd van afwijken.





Figuur 9: Kaart fasering betaald parkeren

3.5.3 Planning en fasering

Het uitbreiden van betaald parkeren met vergunningparkeren voeren we stapsgewijs door. Door de omvang van het uit te breiden gebied is het praktisch gezien niet mogelijk om het gebied zorgvuldig in één keer te reguleren. De uitbreiding wordt daarom ingedeeld in zes deelgebieden. De gekozen gebieden zijn aaneengesloten gebieden met logische natuurlijke begrenzingen, waarmee we een (tijdelijk) nieuw waterbedeeld effect zo veel mogelijk voorkomen. Als logische begrenzing hebben we barrières en grenzen gekozen die in de

bestaande stad aanwezig zijn zoals spoorlijnen, water, grote wegen, grote parken en bossen. Het aantal adressen per fase ligt tussen de 5.000 en 8.000 adressen. Uit ervaring weten we dat dit praktisch uitvoerbaar is. In figuur 9 staat de fasering weergegeven.

We starten in de wijken waar de parkeerproblemen het grootst zijn en waar we verwachten dat parkeerproblemen gaan optreden door grootschalige woningbouw met lage parkeernormen. Daarnaast hebben we in de planning rekening gehouden met locaties waar grootschalige herinrichtingen zijn gepland. Als tijdens werkzaamheden een deel van de parkeerplaatsen niet bereikbaar is en het niet logisch is om al parkeerautomaten en borden te plaatsen als de openbare ruimte nog op de schop gaat, wordt daar betaald parkeren met vergunningparkeren gelijktijdig met de oplevering ingevoerd. Dit speelt in de wijk Liendert.

De planning voor de fasering is als volgt:

Fase	Startmaand
1	Oktober 2025
2	Februari 2026
3	Oktober 2026
4	Februari 2027
5	Oktober 2027
6	Als daar na invoering van fase 5 aanleiding voor is

3.5.4 Overgang naar nieuw parkeerbeleid

Op het moment dat we het parkeerbeleid invoeren, starten we met het in gang zetten van een transitie. De verwachting is dat het invoeren van parkeerregulering op termijn leidt tot minder geparkeerde auto's op straat. Dit effect treedt niet direct op. Na invoering van parkeerregulering kunnen bewoners vergunningen aanvragen voor hun auto's en die kunnen ze, zoals ze gewend zijn, op straat in de buurt van hun woning blijven parkeren. Los van dat er voor het parkeren betaald moet worden, blijft de impact van parkeerregulering in het begin beperkt. Het parkeerbeleid wordt geleidelijk verder aangescherpt op plekken waar dat noodzakelijk is. Bij de herinrichtingen van openbare ruimte, waarbij de hele openbare ruimte tussen de erfgrenzen van woningen opnieuw wordt ingericht, kunnen we niet al voorsorteren op een toekomstige situatie. Op dit moment zijn de auto's er immers nog.

Omdat we maar eens in de 40 jaar een herinrichting in een straat uitvoeren, willen we wel op de toekomst voorsorteren. Daarom houden we er bij herinrichtingsprojecten rekening mee dat in de toekomst 25% van de parkeerplaatsen opgeheven kan worden. In eerste instantie leggen we alleen het aantal parkeerplaatsen terug die op het drukste moment bezet zijn. Door op voorhand samen met inwoners na te denken waar ruimte vrijgespeeld kan worden en hoe deze ruimte in de toekomst ingezet kan worden, ontstaat er meer inzicht in wat het parkeerbeleid voor een straat kan opleveren. Door parkeerplaatsen die later opgeheven kunnen worden bij elkaar te leggen, kan deze ruimte in de toekomst relatief eenvoudig worden heringericht, zonder dat de hele straat open gegraven hoeft te worden. Deze uitgangspunten werken we uit in de 'Leidraad parkeren bij herinrichtingen'.

3.5.5 Hubs



Hubs bieden alternatieve parkeergelegenheid op afstand en de mogelijkheid om over te stappen op een andere vervoersvorm.

Als er een hub is, kunnen we in een gereguleerde zone meer invloed uitoefenen op welke doelgroep waar parkeert en ontstaat er meer ruimte op straat voor bijvoorbeeld om de gevolgen van wateroverlast bij zware regenval of hittestress bij aanhoudende droogte tegen te gaan en voor groen, spelen of ontmoeten.

Stadsrandhubs

Stadsrandhubs zijn parkeerterreinen of parkeergarages. Ze bieden, naast laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen, bij voorkeur ook voorzieningen als pakketkluizen, horeca- en vergaderfaciliteiten. Bezoekers aan de stad die met de auto komen, parkeren straks bij voorkeur aan de rand van de stad. Van daaruit kan men met openbaar vervoer, met een deelfiets of deelscooter naar de plaats van bestemming doorreizen. Na een bezoek aan de stad kan men snel weer terug naar deze hub. Een goede openbaar vervoerverbinding met de belangrijkste bestemmingen is een vereiste. Op dit moment hebben we twee specifieke locaties voor stadsrandhubs in beeld: een hub Noord aan de A1 bij de aansluiting met de N199 en een hub Oost aan de A28 bij de aansluiting met de Hogeweg. De omvang van de hub kan verschillen per locatie. De grootte is afhankelijk van welke doelgroepen we hier willen laten parkeren en of deze stadsrandhub ook samenvalt met een wijkhub. We houden daarom rekening met 500 tot 1000 parkeerplekken.

De stadsrandhubs kunnen samenvallen met regionale corridorhubs, waarbij autoverkeer van de belangrijkste invalswegen wordt

verleid om het openbaar vervoer te pakken richting de stad en regionale bestemmingen. Deze corridorhubs kunnen ook buiten de stad liggen, en zijn op dit moment onderdeel van een studie in samenwerkingsverband tussen Rijk en regio in U Ned.

Bij het ontwerp van deze hubs besteden we aandacht aan de sociale veiligheid, zowel op de hubs zelf, als bij de fiets- en looproutes rond, van en naar de hub. Dat betekent dat die route veilig moet zijn door voldoende verlichting en sociale controle.

Een stadsrandhub moet zowel in prijs, reistijd als betrouwbaarheid aantrekkelijk zijn voor bezoekers. Dat houdt in dat:

- een stadsrandhub een fors lager parkeertarief heeft dan in de binnenstad zelf;
- het ov-aanbod (zowel reistijden en frequentie) of deelvervoer naar de binnenstad concurrerend is met het doorrijden met de auto naar de binnenstad;
- het parkeeraanbod voor bezoekers aan de binnenstad verschuift van de binnenstad naar de hubs. Met de eigenaren en exploitanten van parkeergarages in de binnenstad gaan we hierover in gesprek.

Wijkhubs

Wijkhubs zijn plekken in de stad waar bewoners hun 2e of 3e auto's op afstand parkeren. Ook werknemers die in de wijk werken parkeren hier. Bewoners kunnen hun 1^e auto met een vergunning in de buurt van de woning blijven parkeren. Een wijkhub realiseren we als alleen parkeerregulering onvoldoende ruimte op straat oplevert. Het is op dat moment een alternatief om het aantal parkeervergunningen in

vergunningzones verder te beperken. Een wijkhub kan ook voorbezoek met de digitale bezoekersregeling gebruikt worden. Zo zorgen we ervoor dat de parkeerdruk in de woonstraten lager wordt en er ruimte ontstaat voor een andere inrichting.

Omdat we de wijkhubs vooral binnen de bestaande stad willen realiseren, is het een opgave om hiervoor geschikte en beschikbare locaties te vinden. We werken dit nader uit.

Om te stimuleren dat de schaarse parkeerruimte ook zo maatschappelijk en inclusief mogelijk wordt ingezet, werken we een wijkhub in het Hoefkwartier verder uit als casus in het [JUSTNEXUS-onderzoeksproject](#). Dit vierjarige project wordt uitgevoerd door een breed samenwerking van onderzoekers en maatschappelijke partners onder leiding van de Universiteit Utrecht en wordt gefinancierd door Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO). Het project zal onderzoeken hoe op het snijvlak van mobiliteit, energie en huisvesting rechtvaardige duurzaamheidstransities kunnen worden bevorderd.

Buurthubs

Buurthubs zijn kleinschalige locaties van hooguit enkele parkeerplaatsen waar, binnen 300 meter van woningen, wordt voorzien in aanbod van deelscooters, deelfietsen en deelbakfietsen en bij voorkeur ook in een of meer deelauto's. Zo vergroten we de keuzemogelijkheden aan vervoersmiddelen voor bewoners en bezoekers. De deelfietsen en deelscooters hoeven niet op dezelfde plaats teruggezet te worden en je kunt ze dus ook voor een enkele reis gebruiken. We denken aan 130 buurthubs in de stad om een goed dekkend netwerk te hebben.

Tabel 1: Overzicht verschillende hubtypen

Hubtype	Parkeren	Deelmobiliteit	Voorzieningen
Buurthub	Geen parkeerplekken voor privéauto's.	Deelscooters en -fietsen. Optioneel deelauto.	Optioneel laadpunt.
Wijkhub	Primair parkeren voor tweede en derde auto's van bewoners en werknemers. Indien nodig, visite van bewoners.	Openbaar vervoer, deelscooters, deelfietsen en deelauto's.	Bijvoorbeeld pakketpunt, kinderdagverblijf, winkels, gezondheidsvoorzieningen, openbaar vervoer-halte, laadpalen.
Stadsrandhub	Grote capaciteit, parkeren binnenstad-bezoekers en werknemers.	Openbaar vervoer, deelscooters, deelfietsen en deelauto's.	Bijvoorbeeld pakketpunt, kinderdagverblijf, winkels, gezondheidsvoorzieningen, openbaar vervoer-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.

Planning

De eerste uitbreiding voor de stadsrandhub Noord is in 2022 opgenomen in de MIRT-afspraken tussen Rijk en Regio. Het gaat hierbij om een uitbreiding van de huidige carpoolplaats. Daarnaast is de hub opgenomen in de studie Corridorhubs van onderzoeksprogramma U Ned. Hierbij wordt ook een corridorhub bij Soesterberg meegenomen die ook aantrekkelijk is voor bestemmingen binnen Amersfoort. Voor de stadsrandhub Oost

kijken we naar kansen om mee te liften met andere projecten of kansen die zich voordoen bij het verwerven van grond. De randvoorwaarden voor een stadsrandhub moeten op orde zijn.

Voor de wijkhubs wordt eerst gekeken of er met een eerste hub ervaring kan worden opgedaan. Bij voorkeur is dat bij aanvang met een parkeerterrein dat als hub wordt ingericht, waarna er gestuurd kan worden in de omliggende buurten met meer sturend parkeerbeleid. Voorwaarde is dat er parkeerregulering de komende



jaren gefaseerd wordt ingevoerd in die buurten. De eerste wijkhub kan naar verwachting in de loop van 2026 beschikbaar zijn, mits een goede locatie beschikbaar is.

De eerste buurthubs zijn in 2022 aangelegd. In 2027 zijn alle circa 130 buurthubs zijn aangelegd.

Sociale veiligheid

Een belangrijk aandachtspunt voor de hubs is de sociale veiligheid. Met name 's avonds en 's nachts en als de hubs op plekken liggen met weinig levendigheid, moet dit goed geregeld worden. Iedereen moet hier veilig gebruik van kunnen maken. Ook de route naar of van huis moet veilig zijn. Goede verlichting en een route langs woonbebouwing helpt daarbij.

Kosten

De kosten van het aanleggen van wijk- en stadsrandhubs zijn

kosten van eventuele grondverwerving, stichtingskosten, exploitatiekosten en beheer en onderhoud. Het spreekt voor zich dat de verschijningsvorm (een al bestaand gemeentelijk parkeerterrein of bijvoorbeeld een te bouwen parkeergarage) en de grootte van de hub de kosten bepalen. Zo kunnen de stichtingskosten voor één hub variëren van enkele tonnen tot tientallen miljoenen euro's. De jaarlijkse kosten van beheer en exploitatie zijn voor parkeergarages enkele tienduizenden euro's.

Hubs zijn een middel in het mobiliteitssysteem van Amersfoort om verschillende vormen van mobiliteit samen op één plek in een wijk aan te bieden en om de parkeerdruk in de woonstraten te verlagen om ruimte te bieden aan een andere inrichting. Een goed werkend systeem van mobiliteitshubs in de stad voorziet in mobiliteit voor iedereen via aanbod van deelmobiliteit, vermindert vervoersarmoede en leidt tot minder auto's in de woonstraten. Meer groen en plaatsen voor ontmoeten en spelen zorgen voor minder uitstoot van schadelijke stoffen en meer sociale cohesie in een buurt. Dat zijn maatschappelijke baten, die zich lastig laten berekenen.

Dit betekent dat bereidheid nodig is om flink te investeren in hubs. Via abonnementen (en verhuur van ruimten in een gebouwde wijk-/stadsrandhub) kan een beperkt deel van de kosten structureel gedekt worden. We onderzoeken of hiervoor ook landelijke subsidies mogelijk zijn.

We ontwikkelen een strategie voor de stadsrand- en wijkhubs en starten een pilot voor een eerste wijkhub op maaiveld. In deze pilot brengen we de haalbaarheid, kosten en kansen en effecten in beeld.

3.5.6 Parkeren voor vrachtwagens

De private truckparking voor vrachtwagens aan de A28 ter hoogte van de Hogeweg komt te vervallen. Omdat er landelijk ook onvoldoende parkeercapaciteit langs snelwegen is, waar chauffeurs voor langere tijd kunnen rusten, kijkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met andere partijen (overheden, bedrijven en brancheverenigingen) naar manieren van om de vestiging van meer private, beveiligde parkings langs het onderliggende wegennet te stimuleren.

Daarnaast dient Rijkswaterstaat ervoor te zorgen dat er langs de snelwegen voldoende parkeerplaatsen voor vrachtwagens zijn, zodat de chauffeurs om de 2 uur kunnen rusten. Het is van belang dat er een alternatief komt omdat de kans bestaat dat vrachtwagens anders ergens in de stad geparkeerd worden en overlast gaan geven. Wij zijn hebben Rijkswaterstaat de suggestie gedaan om tijdelijk een vrachtwagenparkeerterrein aanleggen op grond van het Rijk welke voorlopig niet wordt gebruikt voor Knooppunt Hoevelaken. Rijkswaterstaat zou kunnen verkennen of kan dit qua eigendom, gebruik van grond, ontsluiting, inrichting (onder andere sanitaire voorzieningen nodig) en beheer (toezicht).

Overigens is het parkeren van vrachtwagens (voertuigen die, met inbegrip van de lading meer dan 6 meter zijn) op de weg binnen de bebouwde kom alleen toegestaan op werkdagen, maandag tot en met vrijdag, van 08.00 uur tot 18.00 uur. Hiervoor geldt artikel 5.8 van de Algemene Plaatselijke Verordening. Buiten deze tijden moeten vrachtwagens op daarvoor geschikte voorzieningen, zoals een truckparking, parkeren.

3.6 We verbeteren de wegenstructuur en het verkeersmanagement

- We zetten in op veiligheid en leefbaarheid en verlagen op meerdere plekken, de maximumsnelheid voor autoverkeer van 50 naar 30 of van 70 naar 50 kilometer per uur.
- We richten de Stadsring zorgvuldig anders in, waarbij we kijken wat nodig is voor het openbaar vervoer en waarbij fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen.



Het is nodig om in de stad de verkeersstructuur en de rijsnelheden te veranderen zodat Amersfoort voor iedereen een goed bereikbare, verkeersveilige en leefbare stad blijft. De nadruk ligt op kwaliteit van de openbare ruimte, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid voor onze inwoners en alle weggebruikers. Niet op een kortere reistijd voor de auto.

Veiliger verkeer: autoverkeer naar 30 kilometer per uur



We streven in Amersfoort naar een slachtoffervrij verkeerssysteem. Dat is ons hoogste doel. 'Duurzaam Veilig Wegverkeer' is daarom al sinds de jaren '90 een belangrijk uitgangspunt voor de inrichting van wegen. Het gaat hierbij om twee soorten wegen:

- Gebiedsontsluitingswegen (GOW) met een verkeersfunctie, voorrang op kruispunten en gescheiden fietspaden;
- Erftoegangswegen (ETW) met een verblijfsfunctie, geen belijning, gelijkwaardige kruispunten en fietsers en auto's op dezelfde rijbaan.

Op de meeste erftoegangswegen in Amersfoort mogen auto's 30 kilometer per uur rijden. Deze wegen zijn ook op die manier ingericht. Bijvoorbeeld met verkeersdrempels. Op bedrijventerreinen is dat nog niet het geval. Fietsers en gemotoriseerd verkeer rijden samen op de rijbaan. Vanwege verkeersveiligheid maken we daarom deze wegen ook onderdeel van een 30 km-zone.

Alle gemeentelijke erftoegangswegen én gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom komen in een 60 km-zone te liggen, met uitzondering van Rondweg Zuid. Deze blijft 80 km per uur. Daarmee blijft Rondweg Zuid een snellere route buiten de stad om ten opzichte van routes over bijvoorbeeld de Stadsring. Daarnaast leent Rondweg Zuid zich qua vormgeving en ligging minder goed voor een maximumsnelheid van 60 km per uur. Voor de buitengebieden wordt nog bezien of en waar een verlaging naar 30 kilometer per uur mogelijk is.

Veel gebiedsontsluitingswegen hebben zowel een verkeers- als een verblijfsfunctie. Fietsers en autoverkeer rijden daar vaak op dezelfde rijbaan. Nu zijn dat meestal nog wegen met een maximumsnelheid van 50 km per uur. Maar 30 km per uur is op zulke wegen veiliger. Vooral waar fietsers samen met autoverkeer op dezelfde rijbaan rijden, is het veiliger om de snelheid terug te brengen naar 30 km per uur. Het risico op ongevallen tussen fietsers en auto's neemt dan flink af. En als er toch nog een ongeval plaatsvindt, dan is er bij een lagere snelheid veel minder kans op ernstig letsel.

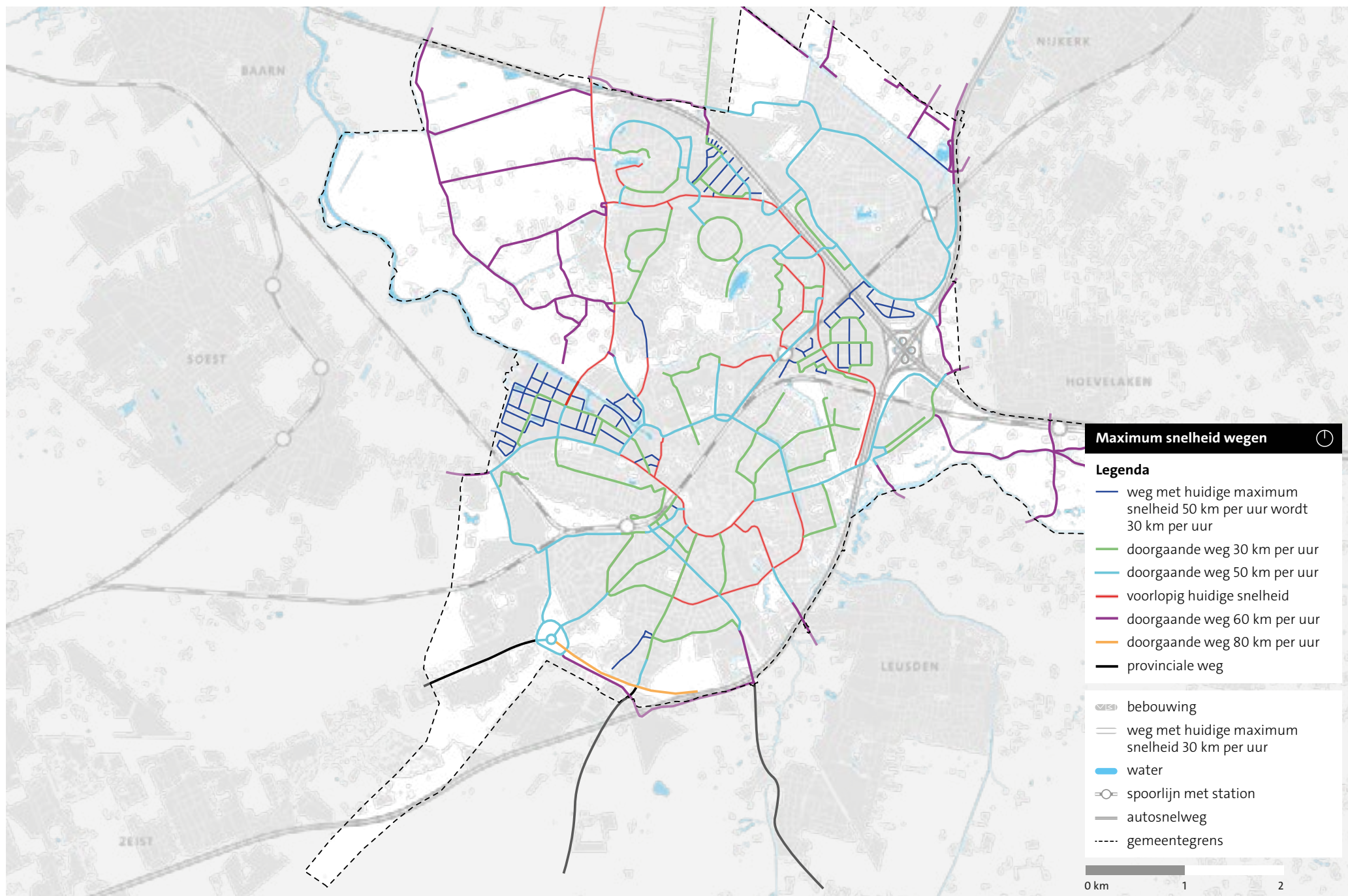
Een lagere maximumsnelheid heeft daarnaast nog andere positieve effecten:

- De fiets scoort beter in vergelijking met de auto. Het wordt daardoor aantrekkelijker om de fiets te pakken.
- Routes door de stad over 30 km per uur wegen zijn minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Het doorgaande verkeer blijft dan meer op gewenste routes die hiervoor ook ingericht zijn.
- De leefbaarheid langs de weg verbetert: bij een lagere snelheid kan er makkelijker een lagere geluidbelasting bereikt worden (waarmee een bijdrage geleverd wordt aan het Actieplan Geluid) en is het makkelijker om een weg over te steken.

Daarom gaat op veel wegen binnen de bebouwde kom in Amersfoort de snelheid terug naar 30 km per uur. Ook op wegen binnen de bebouwde kom waar je nu 70 km per uur mag rijden, hebben we de ambitie om de snelheid terug te brengen, in dit geval naar 50 km per uur. Hierbij gelden dezelfde redenen als bij de snelheidsverlaging naar 30 km per uur.

In figuur 10 op pagina 55 staat welke maximum snelheid op welke weg gaat gelden. Op de in lichtblauw en paars aangegeven wegen blijft de maximum snelheid hoger. Dit zijn de gewenste routes voor het verkeer dat in de stad moet zijn. Op de rijkswegen A1 en A28 wikkelen we zoveel als mogelijk het doorgaande verkeer af.

Bij de invoering eind 2025 geven we de (nieuwe) toegestane snelheid met bebording aan. Later richten we de wegen ook anders in zodat de maximumsnelheid van die weg duidelijk herkenbaar is. Het aanpassen van de inrichting gebeurt het eerst op wegen die toe zijn aan groot onderhoud en op wegen waarop de veiligheidsrisico's



Figuur 10: Maximum snelheid wegen

voor fietsers nu het grootst zijn. In 2025 wordt hiervoor een Plan van aanpak opgesteld.

Voor de wegen die met rood zijn aangegeven in figuur 10, bijvoorbeeld de Stadsring en Ringweg Randenbroek, is een snelheidsverlaging ook gewenst, maar deze houden we voorlopig (in de eerste fase waarbij alleen de bebording wordt aangepast) op de huidige snelheid. Verder onderzoek in 2025 moet uitwijzen of de snelheidsverlaging mogelijk is zonder grote verkeersopstoppen op andere plekken. Daarbij kijken we ook naar onze ambities om het openbaar vervoer te verbeteren. Voor wat betreft de Bunschoterstraat streven we er naar de snelheid in overleg met de provincie te verlagen.

Er wordt concreet in beeld gebracht welke maatregelen genomen kunnen worden om het openbaar vervoer door te laten stromen bij een lagere snelheid (bijvoorbeeld door de verlegging van bushaltes of door aanpassing van de verkeerslichten). Voor de “rode” routes wordt uiteindelijk een integrale afweging gemaakt of, en tegen welke voorwaarden, de toegestane maximumsnelheid verlaagd kan worden, waarbij doorstroming van het openbaar vervoer en de auto, bediening van gebieden door het openbaar vervoer, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en geluid een rol spelen.

Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement (GNV)

Een belangrijk onderdeel voor het slagen van de mobiliteitstransitie is goed verkeersmanagement. We werken in Amersfoort al jaren met regionaal verkeersmanagement en blijven dit voortzetten en verbeteren, ook samen met de regio. We werken hierbij in het regionaal samenwerkingsverband Multimodaal Verkeersmanagement (MUVm).

GNV is een systeem dat op ieder moment de hoeveelheid verkeer meet en verkeerslichten aanstuurt op basis van een aantal regels. Het systeem draagt op verschillende manieren bij aan een betere verkeersdoorstroming en een betere leefbaarheid:

- Op drukke momenten zorgt het ervoor dat op kruispunten grote stromen autoverkeer gedoseerd worden toegelaten. Zo krijgen voetgangers en fietsers meer mogelijkheden krijgen om over te steken (dosering op kruispuntniveau).
- Als op drukke momenten het verkeer vastloopt, zorgt het systeem ervoor dat de wachtrijen staan op plekken waar die het minste overlast veroorzaken: het voorkomt zo lange wachtrijen in straten waar mensen wonen en verblijven (dosering op netwerkniveau).
- Het systeem zorgt ervoor dat de bus blijft doorrijden: als op het eerste kruispunt de bus (via een busstrook of een vrijliggende busbaan) vóór een rij met auto's komt, zorgt dit systeem ervoor dat de bus bij de volgende kruispunten ook doorrijdt.

We zetten GNV in om de infrastructuur zo efficiënt mogelijk te gebruiken en waar mogelijk voetgangers, fietsers en openbaar vervoer meer ruimte te geven bij verkeersregelingen. Tegelijkertijd blijft een goede doorstroming van het autoverkeer op ring- en rondwegen belangrijk om verkeersopstoppen te voorkomen. Verkeersopstoppen kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties. Dat kunnen we onder andere voorkomen door GNV.

Levensader Stadsring

De Stadsring is een levensader waarvoor extra maatwerk nodig is. Het is een uitzondering op de andere levensaders. De Stadsring

is eind jaren '50 van de vorige eeuw aangelegd. Dit was een tijd waarin veel verbeteringen en innovaties voor het autoverkeer zijn doorgevoerd om het groeiend aantal auto's op de weg aan te kunnen. De inrichting van de Stadsring was toen sterk gericht op het autoverkeer. Nu zien we vooral de nadelen van zo'n doorgaande verkeersweg vlak langs het centrum. De Stadsring zorgt voor een hindernis voor voetgangers en fietsers tussen de wijken om de binnenstad met de binnenstad. In plaats van dat het de wijken met de binnenstad verbindt. Voetgangers en fietsers kunnen maar op een paar plaatsen oversteken en hebben te maken met wachttijden door verkeerslichten, verkeerslawaaï en uitstoot van uitlaadgassen.

“De Stadsring houdt de binnenstad gevangen en gesloten. Deze barrière zou moeten verdwijnen zodat de binnenstad als gezellig centrum verder groeit.”

- Uit samenvatting participatie omgevingsvisie, 2021

Met de groei van het centrum en toenemende verstedelijking (zoals Langs Eem en Spoor) is het nog belangrijker om duidelijke keuzes te maken zodat het centrum leefbaar en aantrekkelijk blijft voor bewoners en bezoekers. Hiervoor is een goed netwerk nodig van veilige en aantrekkelijke loop- en fietsroutes en het opheffen van hindernissen. De Stadsring scheidt nu het netwerk. Daarom richten we de Stadsring anders in.

Tegelijkertijd is de Stadsring een hele belangrijke route voor het openbaar vervoer en hulpdiensten. Zoals ook staat in paragraaf 3.3 is de Stadsring onderdeel van het Anker van Amersfoort. De meeste openbaar vervoer-routes gaan over deze levensader. Daarmee is de Stadsring de belangrijkste openbaar vervoer-as die Amersfoort heeft. We maken de Stadsring een leefbaar onderdeel van het centrum,

waarbij we streven naar een verbetering van de doorstroming van de bussen en hulpdiensten.

We onderzochten of het mogelijk is de Stadsring helemaal af te sluiten (of te onderbreken) voor autoverkeer. Dit leidt echter tot grote negatieve effecten op andere plaatsen, zoals verkeersopstoppingen. We kunnen de Stadsring als wegverbinding daarom niet helemaal missen. We kiezen voor een zorgvuldige verandering van de Stadsring in een aantrekkelijke levensader. Die past bij de ruimtelijke kwaliteit van het centrum. We maken de Stadsring een leefbaar onderdeel van het centrum, waarbij we streven naar een verbetering van de doorstroming van de bussen en hulpdiensten. En zonder dat ergens anders in de stad problemen ontstaan doordat het autoverkeer vastloopt. Uit onderzoek blijkt dat het mogelijk is om, onder voorwaarden, twee rijstroken voor autoverkeer (één per richting) en twee busbanen (één per rijrichting) te realiseren. Daarnaast is een aanpassing van de rotonde De Nieuwe Poort nodig om alle nieuwe ontwikkelingen rondom Langs Eem en Spoor mogelijk te maken.

Een ambitie voor de toekomst is om te kijken naar de stadsbrede (auto)verkeerscirculatie, bijvoorbeeld door binnenstedelijk verkeer minder directe routes te geven en zo het STOMP-principe verder te versterken. Op die manier wordt het mogelijk om minder verkeer over bijvoorbeeld de Stadsring en de Amsterdamseweg te laten rijden. In steden als Groningen, Houten en Gent zijn hier al succesvol ervaringen mee opgedaan. Het opstellen van zo'n plan vraagt echter om zorgvuldigheid, capaciteit en leidt mogelijk ook tot nieuwe infrastructurele ingrepen, waardoor dit op korte termijn niet haalbaar is. Een eerste stap die we nu zetten is het terugbrengen van het aantal rijstroken voor het autoverkeer op de Stadsring. Hiermee wordt het voor doorgaand verkeer minder aantrekkelijk om deze route te nemen.



4. Transitie naar uitstootvrije mobiliteit



In de 'Omgevingsvisie Amersfoort 2030-40' staat de doelstelling: het terugdringen van geluidsoverlast en het verbeteren van de luchtkwaliteit om zo bij te dragen aan een gezondere leefomgeving. Gemotoriseerd verkeer is in Amersfoort een grote bron van luchtvervuiling. Vooral de uitstoot van stikstofdioxide is een groot probleem. Door strengere Europese regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit moet de uitstoot de komende jaren flink omlaag. Om dit te bereiken, werken we aan een overgang naar vervoer zonder fossiele brandstoffen. Dit sluit niet alleen aan bij onze leefbaarheidsdoelstellingen, maar ook bij het Klimaatakkoord en de aangescherpte Europese regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit.

- We breiden het aantal laadpalen uit. We zorgen dat het niet ten koste gaat van de stoep en houden rekening met de energietransitie.
- Voor goedervervoer voeren we zero emissiezones in in de binnenstad, eerst in het kernwinkelgebied (2025) en vervolgens in het autoluwe gebied (2027).

4.1 Mogelijk maken uitstootvrije alternatieven

De uitbreiding van de laadinfrastructuur is een noodzakelijk onderdeel van deze transitie. Dit geldt voor zowel openbare als particuliere laadoplossingen. Ook houden we rekening met verschillende laadsnelheden en laden voor verschillende gebruikersgroepen. We ondersteunen de uitbreiding van het openbare laadnetwerk en volgen we de marktontwikkelingen voor



waterstofvervoer. Er is een forse uitbreiding van laadinfrastructuur nodig door de verwachte groei van elektrische voertuigen, ook wanneer er sprake is van minder of geen groei van het wagenpark. Voorspellingen laten zien dat het aantal standaard openbare laders moet groeien van de 600 van nu naar ongeveer 2000 in 2030. Ook het aantal snelladers moet omhoog (zie bijlage D). De ontwikkelingen rond netcongestie zijn hierbij een belangrijke uitdaging. Dit bepaalt of we openbare laadpalen kunnen plaatsen. Hiervoor werken we aan 'slim laden' maatregelen. Ook binnen het Omgevingsprogramma Energie.

Om de uitbreiding van het benodigde aantal openbare laadpalen efficiënt te laten verlopen, is het belangrijk om te onderzoeken of invoeren van een meer proactieve en strategische aanpak voor het plaatsen mogelijk is. Daarbij kijken we ook naar de mogelijkheden voor het strategisch plaatsen van openbare laadpalen, prijs en netcapaciteit. Naast het plaatsen op basis van voorspellingen, gebruiksdata en beschikbare netcapaciteit. We geven hiermee meer duidelijkheid en vertrouwen aan inwoners en ondernemers om de overstap naar elektrisch vervoer te maken met passende laadvoorzieningen (zie tabel in de bijlage D).

Netcongestie vraagt om een flexibele benadering en maatregelen die passen bij de actualiteit. Uitgangspunt voor openbare laadpalen is hierbij dat we netcongestie voorkomen door het openbaar opladen van elektrische voertuigen. Of in ieder geval niet verergeren. En dat we nadelige gevolgen voor de elektrische rijder en de mobiliteitstransitie zo beperkt mogelijk houden. Dit doen we bijvoorbeeld door maatregelen voor de toepassing van 'slim laden' verder uit te werken. Ook in lijn met het Actieplan Netcongestie. We zoeken hierbij ook de verbinding met het Omgevingsprogramma Energie. Onderdelen

van 'slim laden' zijn bijvoorbeeld uitgesteld laden en (tijdelijk) met minder vermogen laden. Zie hoofdstuk 6 voor het volledige overzicht van 'slim laden' maatregelen. In de vorige alinea staat dat we een meer proactieve aanpak onderzoeken bij het plaatsen van openbare laadpalen. Netcongestie nemen we hierin zo goed mogelijk mee.

Bij de inpassing van laadinfrastructuur in de openbare ruimte, houden we rekening met de veiligheid en netcapaciteit. Om de stoep zo vrij mogelijk te houden, plaatsen we nieuwe laadpalen in principe niet op de stoep. Dit sluit aan bij de doelstellingen en uitgangspunten rondom lopen (zie paragraaf 3.1). Ook bij de ontwikkeling van buurt-, wijk- en stadsrandhubs passen we laadinfrastructuur zo goed mogelijk in (zie paragraaf 3.5.5). Om de bestaande situatie met verlengde private aansluitingen (VPA) beter te reguleren, stellen we uitgebreidere regels op voor het gebruik van kabelmatten. Men gebruikt een VPA om een elektrische auto op een openbare parkeerplaats op te laden vanaf een laadpunt op eigen terrein. Daarbij loopt er een kabel door de openbare ruimte. Bijvoorbeeld over de stoep van het oplaadpunt bij de eigen woning, naar de auto.

4.2 Zero-emissiezones: schonere bevoorrading en een gezonder stadshart

Zero emissie zone(s)



Voor goederenvervoer voeren we zero-emissiezones in ([raadsbesluit](#)). We beginnen met het kernwinkelgebied in



2025, en vervolgens met het autoluwe gebied in 2027 (zie figuur 11). In de zero-emissiezones mogen alleen uitstootvrije bestel- en vrachtauto's komen. Door de schone en stillere bestel- en vrachtauto's verbetert de luchtkwaliteit en verminderd de hoeveelheid geluidsoverlast.

Voor verschillende soorten voertuigen geldt een overgangperiode tot 2030. Er zijn ook ontheffingsmogelijkheden voor specifieke diensten, bijvoorbeeld marktvoertuigen. We doen onderzoek naar mogelijke uitbreiding van deze zones naar andere gebieden, of uitbreiding met andere vervoersmiddelen. We streven namelijk naar het invoeren van meerdere zero-emissiezones in voor verschillende soorten vervoersmiddelen zodra dit juridisch mogelijk is. Denk aan taxi's, personenvervoer, brommers en touringcars. We stelden een 'logistiek makelaar' aan om ondernemers te ondersteunen bij de omschakeling naar emissievrije bevoorrading.

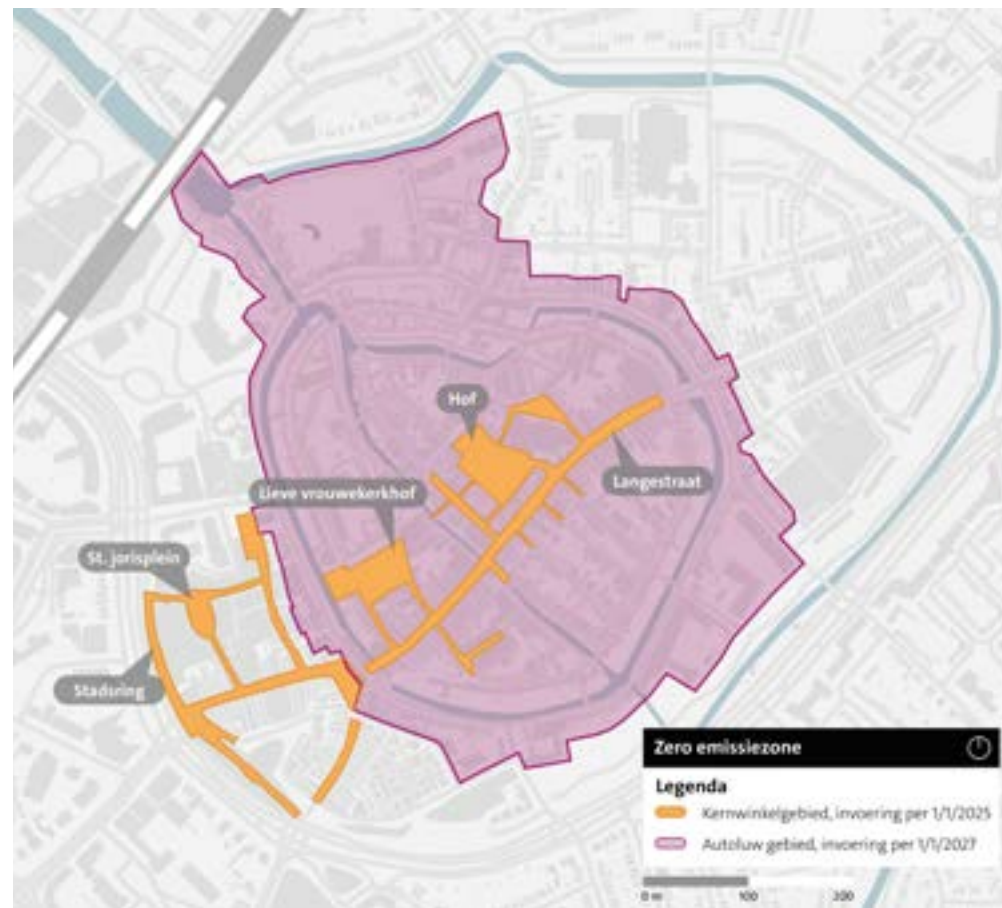
Laadinfrastructuur voor zware voertuigen

De overstap naar schone bevoorrading kan niet zonder de voorzieningen die hiervoor nodig zijn. Laadinfrastructuur voor zware voertuigen past echter niet in de openbare ruimte. Daarom zoeken we met de markt naar mogelijkheden om op private openbaar toegankelijk grond, geschikte laadinfrastructuur te realiseren. Net zoals bij de totstandkoming van het waterstofstation op het bedrijventerrein Wieken-Vinkenhoef.

Logistiek Platform Utrecht



Daarnaast richtten we samen met de gemeente Utrecht, Provincie Utrecht en de Hogeschool Utrecht, het Logistiek



Figuur 11: Zero emissiezone van Amersfoort

Platform Utrecht (LPU) op. Het LPU is een samenwerking tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen. Het doel is om door uitwisseling van kennis en het opbouwen van netwerken de verschillende logistieke activiteiten binnen de regio Amersfoort - Utrecht te versterken en verduurzamen. Het platform verbindt de verschillende bedrijven die hier gevestigd zijn en biedt daarmee ook een ontwikkelgebied voor jonge studenten uit de logistieke sector in de regio.



5. Versterken landelijke en regionale bereikbaarheid

- We werken nauw samen met de regio, provincie en het rijk in verschillende samenwerkingsverbanden zoals de Metropoolregio Utrecht en U Ned.
- We verbeteren het regionale fietsnetwerk, ov-netwerk, hub-netwerk en autonetwerk, onder andere samen met Regio Amersfoort met de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040.

5.1 Samenwerking in de regio en met het Rijk



Het mobiliteitssysteem van gemeente Amersfoort is onderdeel van een groter geheel. Net zoals de opgaven voor verstedelijking, energie, groen en economie. Daarom werkt Amersfoort nauw samen met de andere gemeenten in Regio Amersfoort, de 16 gemeenten in de U10, de Provincie Utrecht en het Rijk. Dit gebeurt via verschillende samenwerkingsverbanden en overleggen, zoals het NOVEX-Gebied Utrecht-Amersfoort, Metropoolregio Utrecht (MRU), U Ned, Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) en het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT).

In het programma NOVEX werken overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland. In het onderzoeksprogramma U Ned werken onder andere Rijk, Provincie, NS, ProRail, Rijkswaterstaat, Waterschappen en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio's Utrecht en Amersfoort op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Amersfoort en Utrecht vormen samen een belangrijk verkeersknooppunt voor Nederland, over de weg en over het spoor. Deze centrale plaats in het stedelijk netwerk Nederland wordt in de komende decennia steeds belangrijker, zoals staat beschreven in de [Voorontwerp Nota Ruimte](#) van het Rijk. In deze Nota is meer aandacht voor de groei in regio's Noord-, Oost- en Zuid- Nederland. Ook de rol van Amersfoort als verbindingspunt tussen de Randstad en de zogenaamde 'bandstad', waaronder de Foodvalley, wordt belangrijker. Bij de ontwikkeling van het mobiliteitsbeleid houdt de gemeente Amersfoort rekening met deze en andere nationale en regionale ontwikkelingen.

Een belangrijke basis voor dit omgevingsprogramma is het [Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort \(Gezond Groeien in Nabijheid\)](#). In dit document staat vanuit onder meer het [Regionaal Ontwikkelbeeld 'Regio Amersfoort Centraal'](#), een perspectief beschreven voor het NOVEX gebied Utrecht-Amersfoort. Dit is gericht op mobiliteit en verstedelijking: wonen, werken en de voorwaarden hiervoor zoals groen, water en energie.

Op dit moment werken wij dit document binnen U Ned verder uit tot een Adaptief Programma en een Regionale Investeringsagenda. In 2022 stelde U Ned de Mobiliteitsstrategie 2040 vast. In 2024 volgt de Regionale Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 (paragraaf 5.2).

Het gebiedsonderzoek Spoorzone Amersfoort en Heuvelrugzone (onderdeel van U Ned), geeft inzicht en beslisinformatie voor het waarmaken van het Ontwikkelperspectief 2040 NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort. Het gaat over de ruimtelijk-programmatische ontwikkeling in deze gebieden voor de lange termijn (periode 2030-2040 met een doorkijk naar 2050). Het onderzoek richt zich vooral op de verstedelijking in de metropoolpoort Amersfoort met behoud en versterking van de kwaliteiten van het gebied: bereikbaarheid en leefbaarheid. Zie ook de [video](#) van Regio Amersfoort over het Gebiedsonderzoek.

Het onderzoek bestaat uit twee fases:

1. Opstellen van mogelijke ontwikkelrichtingen op basis van analyse van de ruimtevraag en het laadvermogen in dit gebied. Deze fase is afgerond in 2024.
2. Effectanalyse en beoordeling van de ontwikkelrichtingen wat leidt naar één overkoepelende ontwikkelrichting met de voorwaarden voor de netwerken en systemen. Dit onderzoek wordt afgerond in het derde kwartaal van 2025.

De resultaten van dit gebiedsonderzoek hebben de komende jaren invloed op de verdere uitwerking van het Omgevingsprogramma Mobiliteit.

Amersfoort heeft bestaande afspraken met andere gemeenten, de provincie Utrecht en het Rijk over mobiliteitsmaatregelen. Deze staan ook in dit omgevingsprogramma. Belangrijk zijn onder andere de afspraken die we maakten met het Rijk voor de verstedelijkingsopgave tot 2030 (Mobiliteitspakket en Versnellingsafspraken) in [BO-MIRT'22](#). In de Raadsinformatiebrief 2022-098 '[Uitkomst BO MIRT najaar 2022](#)' leest u deze afspraken terug.

In de rest van dit hoofdstuk beschrijven we maatregelen in Amersfoort die regionaal en zelfs landelijk effect hebben.

5.2 De Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040



Voor de Regio Amersfoort is de U Ned Mobiliteitsstrategie 2024 uitgewerkt in de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040. Deze agenda bevat een pakket maatregelen dat zorgt voor een samenhangend mobiliteitssysteem met oplossingen voor de lange termijn.

Dit pakket bestaat uit vier onderdelen:

A. Samenhangend fietsnetwerk:

We versterken in de regio het netwerk van fietsroutes van hoge kwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Hiermee maken we de fiets aantrekkelijker dan de auto. Dit draagt bij aan slimmer ruimtegebruik in stedelijk gebied, duurzaamheid en gezondheid.

B. Goed netwerk van openbaar vervoer en hubs:

Station Amersfoort Centraal is in de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 het centrale punt van het mobiliteitssysteem van de regio Amersfoort. Het is een belangrijk station voor de hele regio op het kruispunt van landelijke spoorverbindingen. Amersfoort Centraal is in zekere zin ook 'Bunschoten Centraal' en 'Woudenberg Centraal'. Vanuit hier bouwen we aan sterke netwerken tussen stad en regio waarin de ov-infrastructuur en mobiliteitshubs een grote rol spelen. De kwaliteit van deze netwerken en verbindingen is voorwaardelijk voor de groeiopgave in de hele regio, zowel op regiopoorten als in vitale kernen.

We willen dat station Amersfoort Centraal geschikt blijft voor het groeiend aantal reizigers. Daarover maken we nu plannen met de provincie Utrecht en de partijen die actief zijn rond het spoor. Via de verbindingroutes uit paragraaf 3.3 rijden de bussen naar de regio. Daarnaast werken we samen met NS, ProRail en Provincie Utrecht aan station Amersfoort Schothorst. We vergroten de capaciteit van station Amersfoort Schothorst, zodat ook dit station de groei van het aantal reizigers aankan. Schothorst moet een OV-knoop worden van hoge kwaliteit, dat recht doet aan het gebied: een aantrekkelijke, groene omgeving, een goede overstap en een upgrade van het huidige station. U leest onze visie voor de trein in paragraaf 5.3.

Daarnaast realiseren we hubs langs de snelwegen om autoverkeer op te vangen. Deze hubs krijgen een zo efficiënt mogelijk inrichting, met oog voor ruimte- en energiegebruik.

C. Stevig Wegennet voor de auto:

Knooppunt Hoevelaken en de rijkswegen A1 en A28 zijn belangrijke onderdelen van het nationale en regionale wegennet. Als Knooppunt Hoevelaken niet goed functioneert, veroorzaakt dit files en sluitverkeer waardoor bereikbaarheid op het landelijk, regionale en gemeentelijke wegennet verslechtert. De plannen om Knooppunt Hoevelaken aan te pakken om de huidige problemen op te lossen zijn vergesloopt. Deze plannen maken het knooppunt met aanliggende A1 en A28 ook klaar voor de toekomst. Door onder meer de grote stikstofopgave en financiële tekorten bij het Rijk besloot de minister van Infrastructuur en Waterstaat in 2023 om een aantal grote infrastructuurprojecten te pauzeren, waaronder Knooppunt Hoevelaken. In de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 staat een aantal maatregelen die er tijdens deze pauze voor moeten zorgen dat de doorstroming op de A1 en de A28 verbetert. Hierdoor vermindert de druk op het onderliggende wegennet en blijft het daarnaast mogelijk om de plannen voor de bouw van extra woningen en werkgelegenheid uit te voeren. Onderdeel daarvan is het aanpassen van de aansluitingen van Bunschoten en Hoevelaken op de A1. Daarmee komt voor de grootschalige woningbouwontwikkelingen. De maatregelen van Knooppunt Hoevelaken staan in paragraaf 6.5.

D. Inzet op andere mobiliteitskeuzes:

Met de provincie en de gemeente Utrecht, de U10, Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werken we binnen '[Goedopweg](#)' samen om mensen aan te moedigen om een andere keuze te maken bij het reizen. We stimuleren het gebruik van fiets en openbaar vervoer, het thuiswerken of het reizen buiten de spits. Dit doen we samen met partijen zoals werkgevers, woningbouwontwikkelaars, scholen, publiekstrekken en evenementenorganisaties. Vanaf 2025 sluit ook de Regio Amersfoort aan bij dit initiatief.

Versterken draaischijf Midden-Nederland Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040

Waarom?

Meer mensen, meer auto's, minder ruimte

Draaischijf nationale wegen- en OV-net

De capaciteit bereikt de grens. Samenhangende keuzes zijn nodig om te voorkomen dat de draaischijf nog verder dichtsluit.

Groeiende regio

Er wonen 20% meer inwoners in de regio over 25 jaar. Het mobiliteitssysteem moet meegroeien om de regio leefbaar en draaiend te houden.

Ruimtedruk

Meer inwoners betekent meer auto's, die vragen relatief veel ruimte. De druk op de ruimte is groot, daarom moeten we efficiënt met de ruimte omgaan.



Wat?

Samenhangend mobiliteitssysteem: fiets, OV én auto

- Verankering gezondheid en veiligheid in mobiliteitssysteem via STOMP-principe.
- Verschillende modaliteiten vullen elkaar aan in een samenhangend systeem.
- Fiets en OV volwaardig alternatief voor auto.
- Sterke regionale OV-verbindingen met Amersfoort Centraal als ankerpunt.
- Hubs verbinden wegen, fiets en OV met elkaar.
- Minder files en sluipverkeer en geen overvolle treinen en bussen tijdens de spits.

Hoe?

Een regionaal pakket aan maatregelen



A. Samenhangend fietsnetwerk



B. Drogend netwerk van ov en hubs



C. Robuust wegennet voor vrachtauto's



D. Inzet op andere mobiliteitskeuzes



5.3 Amersfoort in het spoornetwerk



Per spoor is Amersfoort van oudsher goed verbonden met de rest van Nederland en daarbuiten. De groei van Amersfoort is er zelfs voor een deel aan te danken. We willen dat Amersfoort een verbindingspunt blijft en dit verder uitbouwen. Amersfoort is de perfecte plek om ook de door het Rijk aangewezen regio's voor grootschalige woningbouw, met de Randstad te verbinden. Dit levert waardevolle verbindingen op. Met deze uitgebouwde functie als nationaal verkeersknooppunt de Draaischijf van Nederland, blijven we een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bewoners, bedrijven en instellingen.

De provincie Utrecht neemt een belangrijke positie in het (inter)nationale vervoersnetwerk van Nederland; de provincie functioneert als draaischijf voor zowel personen- als goederenvervoer, over weg, water en spoor.
Bron: Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029, Provincie Utrecht

Amersfoort Centraal heeft daarbij een groeiend aantal internationale treinverbindingen. Er rijden Intercity's naar Hannover en Berlijn, maar ook nachttreinen naar Berlijn, Dresden, Wenen en Praag. We verwachten verdere uitbreiding naar andere internationale steden. We werken hier graag aan mee.

Hoewel we in alle richtingen een goede bereikbaarheid willen,



heeft de verbinding met Amsterdam onze speciale aandacht. Door het zogenaamde 'OV-SAAL'- besluit; het besluit over de treinbediening van Schiphol- Amsterdam- Almere- Lelystad, dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat op 28 september 2020 nam, gaat de bediening van Amsterdam veranderen met ingang van 2033. Alle Intercity's rijden dan naar station Amsterdam Zuid. Met het rijk is afgesproken te zoeken naar verbeteringen voor de reizigers die door de keuze voor dit model een langere overstaptijd of langere reistijd ervaren op de verbindingen naar

Amsterdam Centraal uit Amersfoort/ 't Gooi. Dit doet NS in een optimalisatiestudie.

Een andere belangrijke bestemming is Utrecht Centraal. Op deze verbinding zijn in de toekomst extra Intercity's nodig.

Voor een blijvend goede bediening van al onze Amersfoortse stations via het spoor, hebben we onze partners op rijks- en regioniveau nodig. We zien mogelijkheden in efficiëntere routes van het spoorgoederenvervoer en lobbyen hiervoor actief bij de betrokken partijen.

Op regionaal niveau speelt het spoor een belangrijke rol en is het de ruggengraat van het openbaar vervoer. We zetten samen met onze partners in de regio in op regelmatig rijdende treinverbindingen met de regionale schakels Nijkerk, Barneveld en Zeist. Dat doen we onder meer door een toename van de Sprinter Harderwijk-Amersfoort(-Utrecht). De treinverbinding met Foodvalley via Barneveld verbindt twee regio's met een verstedelijkingsopgave. Het belang van deze treinverbinding neemt in de toekomst verder toe. We spannen ons met Barneveld en Regio Foodvalley in om deze verbinding waar mogelijk verder te verbeteren. Samen met onze partners versterken we het openbaar vervoer tussen Amersfoort en Utrecht. Zowel per spoor naar Utrecht Centraal als per bus van hoge kwaliteit naar Utrecht Science Park

Ook andere bestemmingen in de stad en regio houden we goed bereikbaar met Bus Rapid Transit (BRT)-verbindingen zoals beschreven in paragraaf 3.3.







6. Het uitvoeringsprogramma mobiliteit

Tot zover is dit Omgevingsprogramma Mobiliteit een samenstelling van ambities, doelstellingen en uitgangspunten. In dit hoofdstuk zetten we deze ambities, doelstellingen en uitgangspunten om in een duidelijk uitvoeringsprogramma van maatregelen. Hiermee willen we de 3 mobiliteitsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie behalen en de gewenste mobiliteitstransitie bereiken. En zo onze stad leefbaar en bereikbaar te houden. Deze 3 doelen zijn:

1. Een bereikbare stad die actieve mobiliteit omarmt
2. Transitie naar emissieloze mobiliteit
3. Versterking van de landelijke en regionale bereikbaarheid

Zoals eerder aangegeven (in 1.1) schrijven we dit programma voor een periode van ongeveer 10 jaar (tot 2035). We stellen het uitvoeringsprogramma geregeld bij of vullen het aan als er nieuwe inzichten zijn of als er extra maatregelen nodig zijn om de doelen te bereiken. Het is daarmee een adaptief programma. Om te bepalen of bijstelling nodig is monitoren we op de doelen. Over de monitoring leest u meer in hoofdstuk 7.

6.1 Soorten maatregelen en systematiek van prioritering

Om de mobiliteitstransitie te bereiken, is een groot aantal verschillende projecten en maatregelen nodig. Het gaat om:

- Deels voortzetting van bestaand beleid, deels nieuw beleid;
- Projecten waarvan uitvoering mogelijk is (uitvoeringsprojecten). Maar ook projecten waarvoor eerst nog verder onderzoek nodig is (studieprojecten);
- Kleine, maar ook grote projecten die veel investeringen vragen.

Als we al wel zeker weten dát we een maatregel willen en kunnen uitvoeren, maar alleen nog onderzoek nodig is h^oe we de maatregel gaan uitvoeren, beschouwen we de maatregel niet meer als studieproject, maar als uitvoeringsproject.

Een deel van de projecten komt voort uit afspraken met de regio en het Rijk. Dit gaat onder andere over de eerdergenoemde afspraken over een pakket aan mobiliteitsmaatregelen voor de woningbouw en de versnellingsafspraken uit BO MIRT '22.

Het is niet mogelijk om de projecten en maatregelen allemaal tegelijk uit te voeren. Dat gaat geleidelijk in de komende jaren.

Daarom zijn de projecten geprioriteerd.

Een deel van de projecten wordt binnen andere (omgevings) programma's uitgevoerd, zoals Langs Eem en Spoor of Vathorst. Die projecten zijn niet meegenomen in de prioritering van dit omgevingsprogramma, omdat deze afhankelijk zijn van eigen plannings- en budgetten. Deze projecten vindt u terug in paragraaf 6.4. Bij het prioriteren van de projecten van Mobiliteit hebben we wel gelet op de verbinding met andere (omgevings)programma's, met name als het gaat om de woningbouwopgave. Dat blijven we ook in de toekomst doen.

Daarnaast zijn er projecten die samenhangen met de reconstructie van knooppunt Hoevelaken. Deze hebben voor ons een hoge prioriteit, maar voor uitvoering zijn we afhankelijk van het Rijk. Deze projecten parkeren we daarom tot de afspraken met het Rijk duidelijk zijn. Hierover is meer te lezen in paragraaf 6.5.

De overige projecten hebben we ingedeeld in 5 categorieën.

Projecten die logisch zijn om als eerste uit te voeren betreffen de volgende 3 categorieën:

1. **Bestaande projecten** waar al 100% dekking voor is en die in lijn zijn met dit Omgevingsprogramma Mobiliteit. Het is namelijk niet effectief en efficiënt om te stoppen met projecten die al zijn gestart of helemaal voorbereid.
2. **Studieprojecten.** Voor veel maatregelen is nog verder onderzoek nodig naar bijvoorbeeld de ruimtelijke of financiële haalbaarheid of de uitvoerbaarheid. Het is belangrijk om daar

snel inzicht in te krijgen. De uitkomst van de studie geeft immers aan welke maatregelen we in een latere fase kunnen uitvoeren. Dit Omgevingsprogramma Mobiliteit is namelijk een 'adaptief' programma. Dat betekent dat we in de loop van tijd nog projecten toevoegen of wijzigen.

3. **Quick wins.** Hierbij gaat het om in verhouding kleine projecten (tot en met € 50.000, -). Dit zijn mogelijkheden om met kleine ingrepen toch snel verbeteringen te maken.

De projecten en maatregelen die in deze 3 categorieën vallen zijn terug te vinden in paragraaf 6.2

De vierde en vijfde categorie zijn de nieuwe uitvoeringsprojecten boven de 50.000 euro. Deze grote projecten hebben we ingedeeld naar eerste en tweede prioriteit.

Ze zijn geprioriteerd waarin ze bijdragen aan de eerdergenoemde 3 mobiliteitsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie aan het begin van dit hoofdstuk.

Het eerste doel: een bereikbare stad die actieve mobiliteit omarmt, betekent dat we naar minder autogebruik streven. De achterliggende doelen daarvan zijn:

- Verbetering van de leefbaarheid en veiligheid;
- De woningbouwopgave voor Amersfoort mogelijk maken;
- De bereikbaarheid in stand houden.

Deze doelstelling is uitgewerkt in drie criteria (a, b en c) waarop we deze categorie projecten prioriteren:

a. Bijdrage aan terugdringen van het autogebruik

De meeste maatregelen hebben tot doel om actieve vervoerwijzen, openbaar vervoer en deelmobiliteit aantrekkelijker te maken in vergelijking met het gebruik van de auto. Sommigen maatregelen zijn daarvoor belangrijker dan andere.

b. Bijdrage aan verbetering van leefklimaat en veiligheid

Sommige maatregelen zijn vooral (of ook) ingegeven door de wens om de stad aantrekkelijker, groener en veiliger te maken. Projecten die hier sterk aan bijdragen, krijgen een hogere prioriteit, vooral op levensaders en in woonwijken.

c. Samenhang met de woningbouwopgave

Een deel van de maatregelen hangt direct of indirect samen met de gewenste ontwikkeling van de grote woningbouwlocaties in Amersfoort: Langs Eem en Spoor, Hoefkwartier en Bovenduist. Maatregelen die bijdragen aan een goede ontsluiting voor vervoer van de gewenste woningbouw, krijgen een hogere prioriteit. In veel gevallen zijn dat ook maatregelen waarover landelijk en/of regionaal afspraken zijn, bijvoorbeeld in het BO-MIRT.

De tweede en derde mobiliteitsdoelstelling uit de Omgevingsvisie nemen we rechtstreeks over als criteria **d** en **e** voor de prioritering van maatregelen.

d. Bijdrage aan transitie naar emissieloze mobiliteit

Alle projecten die bijdragen aan terugdringing van het autogebruik, zorgen automatisch ook voor minder uitstoot van schadelijke gassen. Bij het criterium 'transitie naar emissieloze mobiliteit' kijken we daarom alleen naar maatregelen die bij gelijkblijvend autogebruik tóch voor minder uitstoot zorgen. Dat

zijn eigenlijk alleen de maatregelen die verband houden met elektrisch laden en zero-emissiezones. Deze maatregelen scoren meestal minder hoog op de andere criteria, maar juist wel op dit criterium.

e. Versterking van de landelijke en regionale bereikbaarheid

Als laatste criterium voor de prioritering kijken we naar de mate waarin projecten ook buiten de grenzen van de stad zorgen voor verbetering van de bereikbaarheid. Dit is om twee redenen van belang:

1. Mobiliteit houdt niet op bij de grenzen van de stad;
2. Deze projecten werken we vaak samen met ander overheden uit en financieren we ook samen.



6.2 Projecten en maatregelen met eerste prioriteit

Hieronder staan de projecten en maatregelen waarmee we als eerste willen starten of doorgaan. Opgedeeld in de categorieën: bestaande projecten (Tabel 2), studieprojecten (Tabel 3) en quick wins (Tabel 4).

Tabel 2: Bestaande projecten

Bestaand project	Beleidsonderdeel
Ontbrekende schakels: loop- en fietsverbinding De Hoef - Rustenburg	Lopen/Fietsen
Fietsveilig Amersfoort Westzijde (Noord: Fietsingrepen bos noordzijde en doorsteek Silverein)	Fietsen
Stallen: continueren inzet pop-up stalling binnenstad	Fietsen
Stallen: continueren campagne en gedragsinterventies	Fietsen
Ontbrekende schakel AP Hilhorstweg - Nijverheidsweg Noord	Fietsen
Doorfietsroute Amersfoort - Hilversum	Fietsen

Bestaand project	Beleidsonderdeel
Fietsveiligheid: Herinrichting rotonde Borneoplein	Fietsen
Fietsveiligheid: Herinrichting Abraham Blankaartsingel - Sara Burgerhartsingel	Fietsen
Fietsveiligheid: Herinrichting Abraham Blankaartsingel - Nijenrode	Fietsen
Fietsveiligheid: Herinrichting kruising Ringweg Randenbroek - Euterpeplein - Schuilenburgerweg	Fietsen
Fietsveiligheid: Herinrichting kruising Ringweg Randenbroek - Mendelsohnstraat	Fietsen
Fietsveiligheid: Herinrichting Leusderweg (Van Campenstraat - Kersenbaan)	Fietsen
Stallen: inpandige stalling station Centraal zuidzijde (Stationsplein)	Fietsen
Stallen: inpandige stalling station Centraal zuidzijde (Stationsplein)	Fietsen
Stallen: inpandige stalling station Schothorst + inrichting plein	Fietsen

Bestaand project	Beleidsonderdeel
Stallen: in pandige stalling station Centraal noordzijde (Mondriaanplein)	Fietsen
Amersfoort Schothorst: Opwaarderen station en stationsomgeving	Openbaar Vervoer
Alle bushaltes volledig toegankelijk inrichten	Openbaar Vervoer
Amersfoort Centraal: Versterken knooppuntfunctie (o.a. vergroten stationshal, kwaliteit busstations, etc.)	Openbaar Vervoer
Inrichten buurthubs voor deelfietsen, -scooters en eventueel deelauto's	Deelmobiliteit
Particulier autodelen stimuleren met wegdoen privéauto's en vergroenen straat	Deelmobiliteit
Mobility Challenge (1 jaar inleveren eigen auto - tegoed voor deelmobiliteit - vergroenen straat)	Deelmobiliteit
Probeertegoed verstrekken aan inwoners en effect onderzoeken	Deelmobiliteit
Fietsstimuleringsprojecten	Fietsen/ Verkeersveiligheid

Bestaand project	Beleidsonderdeel
Multimodaal Netwerkkader (MNK): Regionaal verkeersmanagement	Verkeersmanagement
Invoeren Zero Emissie zones binnenstad (kernwinkelgebied 2025 / autoluw gebied 2027)	Zero-emissie
Netbewust laden mogelijk maken voor bestaande laadpalen	Laadinfra
Combineren opwek, opslag en laden (bidirectioneel laden)	Laadinfra
De Nieuwe Poort vernieuwing	Multimodaal
Openbare ruimte: Centraal station zuidzijde (incl Snoekaertlaan route naar binnenstad)	Multimodaal

Tabel 3: Studieprojecten

Studieproject	Beleidsonderdeel
Voetgangersverbindingen naar Hoogland West (Bunschoterstraat)	Lopen
Doorfietsroutes: Aansluiting Bovenduist op doorfietsroute naar centrum	Fietsen
Doorfietsroutes: uitbreiding regionaal doorfietsroutenetwerk	Fietsen
Stallen: inpandige buurtstalling (oude wijken)	Fietsen
Superhaltes OV	Openbaar Vervoer/ Multimodaal
BRT: Sternetwerk studie (U Link/ U Liner)	Openbaar Vervoer
BRT: Amersfoort – Utrecht Science Park	Openbaar Vervoer
BRT: Verbeteren/ realiseren busroutes DNP/Amsterdamseweg/ Industrieweg/ Maatweg	Wegenstructuur/OV

Studieproject	Beleidsonderdeel
BRT: Amersfoort - Bunschoten	Wegenstructuur/OV
BRT: Ontsluiting Bovenduist ten behoeve van openbaar vervoer	Wegenstructuur/OV
BRT: Verbeteren OV-doorstroming Stadsring	Wegenstructuur/OV
BRT: U Link Soest- Amersfoort- Leusden	Wegenstructuur/OV
BRT: Opwaardering busroute naar HUB Hogeweg	Wegenstructuur/OV
HOV: Amersfoort Noord - Hilversum	Openbaar Vervoer
Stimuleren deelmobiliteit voor doelgroepen/gebieden	Deelmobiliteit
Aanbieden tweewielernetwerk via aanbesteding Provincie, U10 en Regio Amersfoort	Deelmobiliteit

Studieproject	Beleidsonderdeel
Wijk- en stadsrandhubs	Parkeren
Leidraad Parkeren bij herinrichtingen	Parkeren
Evaluatie of vergunningmaatregel voor bedrijven en personeel autoluwe binnenstad aansluit bij behoefte (parkeerterrein Achter Davidshof en Stadhuisplein)	Parkeren
Monitoring gebruik Achter Davidshof en Stadhuisplein	Parkeren
Aanpak onveilige kruisingen	Verkeersveiligheid
Stadsbrede effecten van aanpak Stadsring	Wegenstructuur
Mitigeren effecten voor OV invoering snelheidsverlaging van 50 naar 30 km	Multimodaal
Aanpassingen Prinses Julianaplein	Wegenstructuur/OV
Radiaal Leusderweg 30 km inrichting	Wegenstructuur/ Multimodaal

Studieproject	Beleidsonderdeel
Ringweg Randenbroek tot Kersenbaan	Wegenstructuur/ Multimodaal
MNK: Beleid Netwerkkader	Wegenstructuur/ Multimodaal
Strategisch plaatsen laadpalen	Laadinfra
Makelen / stimuleren laadplekken voor zwaar vervoer (met name bedrijventerreinen)	Laadinfra/Zero-emissie
Plaatsingsstrategie + locaties laadpleinen en snelladers	Laadinfra
Bijzondere locaties aanpak (VVE's, sportclubs etc.)	Laadinfra
Logistieke stromen	Zero-emissie
Stads-/ bouwhubonderzoek	Zero-emissie
Uitbreiden / stadsbreed invoeren van ZE-zones	Zero-emissie

Tabel 4: Quick win projecten

Quick win project	Beleidsonderdeel
Stallen: uitbreiding maaiveld fietsparkeervoorzieningen (oude wijken	Fietsen
Townmaking (via 1-op-1-gesprekken komen tot community's en daar deelmobiliteit agenderen)	Deelmobiliteit
MNK: Implementatie Multimodale Netwerkkaders	Multimodaal
Bewustwording en gedragsverandering over laden buiten de piek (16-20u)	Laadinfra



6.3 Grote uitvoeringsprojecten met eerste en tweede prioriteit

In de tabellen 5 en 6 staan de grote, nieuwe uitvoeringsprojecten geordend naar eerste prioriteit en tweede prioriteit. De prioritering bepaalt de volgorde waarin de gemeente de projecten oppakt. We starten in principe met de projecten met de eerste prioriteit. Het kan wel voorkomen dat een project uit de tweede prioriteit toch al eerder opgepakt wordt, bijvoorbeeld als zich een kans voordoet om een subsidie te verkrijgen of als er een meekoppelkans is met een ander project. De snelheid waarmee de projecten worden uitgevoerd hangt mede af van de beschikbare ambtelijke capaciteit en benodigde middelen.

Belangrijke maatregelen voor het slagen van de mobiliteitstransitie zijn bijvoorbeeld:

Invoering betaald en vergunningparkeren, uitbreiding doorfietsroutes, sneller openbaar vervoer, uitbreiding wegen met maximumsnelheid van 30 km per uur, herinrichting Stadsring, verkeersmanagement en uitbreiding deelmobiliteit.

Een deel van deze projecten staat in de tabel hieronder als uitvoeringsproject. De rest werken we nog verder uit en staan daarom bij studieprojecten (tabel 3).

Tabel 5: Uitvoeringsprojecten eerste prioriteit

Uitvoeringsproject eerste prioriteit	Beleidsonderdeel
Invoering betaald parkeren fase 1 (tot 2035)	Parkeren
Levensader Stadsring	Wegenstructuur
Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement (GNV) (dosering, koppelen VRI's etc.)	Verkeersmanagement
Snelheidsverlaging van 50 naar 30 km	Multimodaal
Hub Noord (Bunschoterstraat)	Parkeren
Amersfoort Centraal: Busstation en Busbuffer moderniseren	Openbaar Vervoer
Fietsveilig Amersfoort Westzijde (midden: onderdoorgang BW-laan)	Fietsen/OV
Fietsveilig Amersfoort Westzijde (zuid: Fietstunnels Stichtse rotonde)	Fietsen
Twee Campagnes per jaar m.b.t. voordelen/bewustwording van lopen en bewegen	Lopen
Continueren stimuleringsmaatregelen deelmobiliteit (zoals stimuleringstegoeden)	Deelmobiliteit
Gedragsverandering naar STOMP	Multimodaal

In de volgende tabel staan projecten met prioriteit twee. We verwachten dat deze lijst nog wijzigt en ook langer wordt, wanneer de uitkomsten van de vele studieprojecten bekend zijn. Als de uitkomst van een studieproject positief is, zal dat vaak leiden tot een nieuw uitvoeringsproject.

Tabel 6: Uitvoeringsprojecten tweede prioriteit

Uitvoeringsproject tweede prioriteit	Beleidsonderdeel
Realisatie ontbrekende schakels en voorzieningen (bankjes ed) loopnetwerk op wijkniveau (die buiten GO/herinrichtingen vallen)	Lopen
Voetgangersbrug Hogekwartier/Hogeweg/Valleikanaal	Lopen
Fietsveiligheid: Aanpak overige ongevalslocaties (Driftakkerweg, Ruimtevaart, Van Randwijcklaan, Lageweg)	Fietsen
Fietsveiligheid: Meer fietspaden veilig inrichten	Fietsen
Aanbieden deelbakfiets	Deelmobiliteit

Bij de toetsing op de afwegingscriteria vielen enkele projecten af:

- Aanpak obstakels op fietspaden: gaat over het deel van de lopende aanpak waar geen financiering voor is. Na uitvoering van de lopende aanpak zijn de belangrijkste obstakels aangepakt. De kosten/baten-verhouding van de overige obstakels is ongunstig.
- Fietsroute Schimmelpenninckstraat: in 2018 kwam geld vrij voor de aanpak van 8 tot 10 fietsveiligheidsknelpunten. Voor het knelpunt Schimmelpenninckstraat werd duidelijk dat daar onvoldoende budget voor is en er niet veel mogelijkheden voor verbetering. Hierdoor is de kosten/baten-verhouding ongunstig.
- Snelfietsroute Het Masker- Nieuwland (fase 3): gaat over het deel van het project waar geen financiering voor is. Fase 1 en 2 zijn in 2023 opgeleverd, inclusief enkele quick wins vanuit fase 3. Voor de overige maatregelen uit fase 3 is de kosten/baten verhouding ongunstig.

6.4 Projecten uit andere programma's

Een deel van de maatregelen die nodig zijn voor de mobiliteitstransitie vallen in de andere programma's. Het opdrachtgeverschap en de budgetten zijn daar belegd, maar de projecten worden ook gevolgd vanuit het programma Mobiliteitstransitie. Deze projecten staan in tabel 7.

Tabel 7: Projecten overige programma's

Projecten overige programma's	Beleidsonderdeel	Programma
Recreatieve routes (paden) buitengebied realiseren	Lopen	Groen blauw
Realisatie 2 ontbrekende schakels Maatweg/Bunschoterstraat/Oude Weg/Eem	Lopen	Stedenbouw en Landschap (S&L)
Recreatieve oeververbinding Eempark	Lopen	Langs Eem en Spoor (LES)
Looproute Soesterpark	Lopen	S&L
Realisatie Wandelknooppuntennetwerk	Lopen	S&L
Klompepad Uiverhoevepad Vathorst - Over de Laak	Lopen	Vathorst
Realisatie nieuwe en verbetering huidige beweeggrondjes	Lopen	S&L
Realiseren Nieuwe Stadsrecreatiekaart (Lopen en Fietsen)	Lopen/Fietsen	S&L
Ontbrekende schakels: Passerelle interwijkverbinding Wagenwerkplaats - De Berg	Lopen/Fietsen	LES
Stallen: verkenning inpandige stalling station Vathorst	Fietsen	Vathorst
Herinrichting Wiekslag fietsstraat & levensader	Fietsen	MJP-OR
Fietsverbinding Boelenhofseweg - Bernard de Roijpad	Fietsen	Groen blauw
Fietsroute langs de Eem of over Nijverheidsweg-Noord	Fietsen	LES

Projecten overige programma's	Beleidsonderdeel	Programma
Fietsroute van Centraal Station naar Kop van Isselt en Puntenburgerlaan	Fietsen	LES
Openbare ruimte: Centraal station noordzijde (Mondriaanplein)	Multimodaal	LES
Route van Centraal Station naar Kleine Koppel	Multimodaal	LES
Gratis openbaar vervoer voor minima	Openbaar Vervoer	Samen Leven
Prioriteitenanalyse Samen: uitvoering actieplan netcongestie	Laadinfra	Energietransitie
Combineren opwek, opslag en laden (solar carports)	Laadinfra	Energietransitie
Radiaal Amsterdamseweg i.v.m. ontsluiting Spoorzone	Wegenstructuur	LES
Aansluiting A1-N199 - Ontsluitingsweg Bovenduist	Multimodaal	Vathorst
Herinrichting Noordewierweg	Wegenstructuur	LES



6.5 Projecten rond Knooppunt Hoevelaken

In 2013 maakten we met het Rijk, de provincies Utrecht en Gelderland en gemeente Nijkerk afspraken over het MIRT project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken. Deze afspraken gaan vooral over het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van de A1 en de A28, het tegengaan van de barrièrewerking van de A1 en de A28 voor mens en dier en maatregelen om de fiets- en autobereikbaarheid te verbeteren (zie ook paragraaf 5.1) Hieronder staat een overzicht van de infrastructurele maatregelen op het onderliggende wegennet.

Tabel 8: Projecten belegd in Knooppunt Hoevelaken

Projecten belegd in Knooppunt Hoevelaken	Beleidsonderdeel
Reconstructie Zevenhuizerpoort/ Zevenhuizerstraat	Fietsen
Fietstunnel Oude Lageweg	Fietsen
Fietspad langs de Outputweg tussen de Hogeweg en Accupad (met uitwisseling Oude Lageweg)	Fietsen
Sociale veiligheid viaduct Dorresteinseweg	Fietsen
Nieuw autoverbinding Danzigweg/ Terminalweg	Wegenstructuur
Aansluiting A1-Hoevelaken Amsterdam/Zwolle (Amersfoortsestraat)	Wegenstructuur
Verbinding Energieweg-Outputweg (VERDER)	Wegenstructuur

In 2023 is het project door de minister van Infrastructuur en Waterstaat samen met andere grote MIRT-projecten op pauze gezet omdat er geen zicht is op de oplossing van het stikstofvraagstuk. Verder was er onvoldoende rijksbudget is om alles uit te voeren. Door grote kostenstijgingen en omdat het beheer en de instandhouding van het rijkswegennet veel aandacht vraagt, is uitvoering van alle MIRT-projecten niet mogelijk. De focus van het Rijk ligt daarom meer bij het beheer en de instandhouding, zodat de bestaande infrastructuur zo goed als mogelijk functioneert.

Met de minister is afgesproken dat er een onderzoek komt naar maatregelen die bijdragen aan het verzachten van de effecten op de regio, als gevolg van het pauzeren van Knooppunt Hoevelaken. Dit is gedaan binnen de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040. Een deel van de 25 maatregelen die in deze agenda staan, hebben een directe relatie met Knooppunt Hoevelaken.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT-2024 hebben Rijk en regio de urgentie van een snelle realisatie van het gepauzeerde MIRT-project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken herbevestigd. Omdat er op dit moment geen zicht is op de volledige herstart is afgesproken dat het Rijk in samenspraak met de regio kijkt naar de mogelijkheden van fasering en opdeling in kleinere projecten. Hierbij is het Ontwerp-Tracébesluit van 2018 het vertrekpunt.

Daarnaast heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat besloten een bedrag beschikbaar te stellen voor een maatregelenpakket uit de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040, ter mitigatie van de effecten van het pauzeren van het project A1/A28 Knooppunt Hoevelaken. Rijk en regio werken het maatregelenpakket in 2025 nader uit. Voor Amersfoort zijn daarbij

vooral de volgende maatregelen van belang;

- Doorfietsroute Amersfoort – Soesterberg – Zeist – Utrecht Sciencepark;
- Doorfietsroute Amersfoort – Veenendaal;
- Aanpak sluipverkeer rondom Knooppunt Hoevelaken (incl. Verkeersmanagement);
- Pre-verkenning BRT Amersfoort – Utrecht Sciencepark;
- Aansluiting A1 - 14 Hoevelaken: aanpassen kruispunten Amersfoortsestraat
- Aansluiting A1 – N199: aanpassen kruispunten N199 Bovenduist

Deze projecten maken al deel uit van dit programma en staan daarom in voorgaande tabellen.

6.6 Samenhang met andere (omgevings)programma's

Dit Omgevingsprogramma Mobiliteit is nauw verweven met de bredere ontwikkelopgaven voor Amersfoort: woningbouw, economie, leefbaarheid, energie en klimaat. De afstemming op programmaniveau vindt met name plaats in de Omgevingsvisie.

Daarnaast is er samenhang in de uitvoering van de projecten. Bij de uitvoering zoeken we verbinding met andere (omgevings) programma's en maken we projecten breder dan alleen mobiliteit. Als we een weg herinrichten bijvoorbeeld, kijken we ook naar veilige oversteekplaatsen voor dieren om de biodiversiteit te verbeteren. En naar het gebruik van circulair materiaal. Een ander

voorbeeld is toegankelijke bushokjes, die we ook klimaatbestendig inrichten. De uitvoering van de maatregelen vraagt daarom vaak om maatwerk, ook buiten mobiliteit.

We leggen de maatregelen van andere programma's naast elkaar om de gewenste verbinding te maken en kijken hierbij naar samenhang. Door maatregelen van andere (omgevings) programma's en het Meerjarenuitvoeringsprogramma Openbare Ruimte (MJP-OR) te combineren of goed af te stemmen, pakken we gebieden of straten waar mogelijk in één keer aan. Zo voorkomen we meerdere onderhouds- of aanpassingsmomenten. We gebruiken onder andere digitale kaarten die we op elkaar leggen om knelpunten op te lossen en koppelkansen te benutten.

6.7 Handhaving

Bij een groot aantal (fysieke) projecten kijken we niet alleen naar de haalbaarheid, maar ook naar de handhaafbaarheid. We evalueren zorgvuldig of de maatregelen die we voorstellen, op de korte en lange termijn kunnen handhaven. Voor dit soort projecten stellen we een handhavingsplan op. Voor sommige projecten zetten we bovendien extra middelen in, zoals bij de invoering van betaald en vergunningparkeren en projecten op het gebied van deelmobiliteit. Bij deze projecten is handhaving een belangrijk onderdeel voor het bereiken van het gewenste effect en het garanderen van de leefbaarheid.



7. Monitoring en bijsturing van het programma

7.1 Regelmatige monitoring van effecten

Zoals eerder aangegeven, moeten de maatregelen uit dit Omgevingsprogramma Mobiliteit bijdragen aan de 3 mobiliteitsdoelstellingen uit de Omgevingsvisie:

1. Een bereikbare stad die actieve mobiliteit omarmt;
2. Transitie naar emissieloze mobiliteit;
3. Versterking van de landelijke en regionale bereikbaarheid.

Het achterliggende doel is verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid. Hiervoor is minder autogebruik noodzakelijk. Dit doel splitsen we voor de monitoring daarom op in twee doelen: minder autogebruik en verbetering leefbaarheid & veiligheid.

Om te borgen dat we de doelen bereiken of in zicht komen, is het belangrijk om door de jaren heen te monitoren hoe de mobiliteit zich ontwikkelt. Als het nodig is sturen we het beleid bij of nemen aanvullende maatregelen.

Monitoring en evaluatie stimuleert resultaatgericht werken en zorgt ervoor dat de doelen en ambities niet uit het oog verloren raken. Monitoring betekent het structureel bijhouden van de inzet van middelen, uitgevoerde activiteiten en behaalde prestaties. Voor monitoring verzamelen we op vaste tijden data. Evaluatie is het zoeken naar verbanden tussen de resultaten uit de monitoring en de vooraf geformuleerde doelstellingen. Zo vormen we een oordeel over het gevoerde en te voeren beleid. Op basis daarvan sturen we het beleid zo nodig bij.

De hoofddoelstellingen zijn uitgewerkt in meetbare doelen en indicatoren. Om te meten of we deze doelen behalen, evalueren we iedere twee jaar. Dit kan aanleiding zijn om het Omgevingsprogramma Mobiliteit en dan vooral het maatregelenpakket, bij te stellen.

7.1.1 Een bereikbare stad die actieve mobiliteit omarmt: beperking autogebruik

Bij dit onderwerp volgen we in hoeverre het lukt om een verandering in de keuze voor actiever en duurzamer vervoer tot stand te brengen. Het gaat dan om een hoger aandeel lopen, fietsen en/of openbaar vervoer en een lager aandeel autogebruik.

Tabel 9: Monitoringsindicatoren verminderen autogebruik

Indicatoren	Doelstelling	Data/methode
Vervoerwijzekeuze (afname aandeel autogebruik)	2035: Afname aandeel autogebruik met 6 procentpunt t.o.v. 2017	ODiN
Vervoerwijzekeuze (toename aandeel lopen en fietsgebruik)	2035: Toename aandeel lopen en fietsgebruik met 4 procentpunt t.o.v. 2017	Provinciale programma fietstellingen, NDW Dexter, ODiN
Vervoerwijzekeuze (toename aandeel ov-gebruik)	2035: Toename aandeel ov-gebruik 2 procentpunt t.o.v. 2017	OV-Chipkaartdata, Translink, ODiN
Autobezit per huishouden	2040: 10% minder autobezit per huishouden t.o.v. 2018	ODiN, CBS Regionale Kerncijfers CROW Duurzaamheidsscore
Een dekkend fietsnetwerk binnen de stad	2040: Het fietsnetwerk binnen de stad is verbeterd t.o.v. het fietsnetwerk in 2025	De fietskaart met beschrijving (onderscheid tussen bestaande, nieuwe en geplande routes) (kwalitatief i.p.v. meetbaar)

Het lagere aandeel autogebruik is het belangrijkste doel, dat hebben we gesteld op 6 procentpunt. Dat betekent dat andere aandelen (lopen, fiets en openbaar vervoer) zullen moeten toenemen met in totaal 6 procentpunt. Hoe die 6 procentpunt in totaal verdeeld wordt over de andere vervoerwijzen is indicatief verdeeld met 4 procentpunt aandeel lopen en fietsgebruik en 2 procentpunt

openbaar vervoer-gebruik. Omdat wij actieve mobiliteit en gezond samenleven stimuleren, hebben wij voor nu deze verdeling zo ingericht. De uiteindelijke aandeelverdeling mag ook 5 tegen 1 procentpunt of 3 om 3 procentpunt zijn, om toch het doel voor de vervoerwijzekeuze te behalen.

7.1.2 Een bereikbare stad die actieve mobiliteit omarmt: verbetering van de leefbaarheid en de veiligheid

Vermindering van het autogebruik is geen doel op zich. We willen daarnaast bereiken dat de stad leefbaarder, veiliger en groener wordt. Daarom monitoren we ook die onderwerpen.

Tabel 10: Monitoringsindicatoren verbetering van de leefbaarheid en veiligheid

Indicatoren	Doelstelling	Data/methode
Geluidshinder door verkeer	In 2040: Het rapportcijfer stadspeiling geluidgehinderden als gevolg van wegverkeer neemt af met 5 procentpunt ten opzichte van de startmeting in 2025	Stadspeiling leefbaarheid
Verkeersveiligheid: verkeersongevallen/ verkeersslachtoffers	In 2040: Het aantal slachtoffers (met letsel) in Amersfoort is met 50% gedaald ten opzichte van de startmeting in 2025	Viastat
Aandeel 50 km per uur wegen met vrijliggend fietspad	In 2040 zijn er geen 50 km per uur wegen meer zonder vrijliggende fietspaden	Weglengte opmeten van 50 km per uur-wegen zonder en met vrijliggend fietspad
Rijsnelheid autoverkeer op gemeentelijke wegen	De feitelijke rijsnelheid op wegen (V85) komt overeen met de maximumsnelheid	Viastat, NDW
Ervaring van (on)veiligheid	Het gevoel van veiligheid (door wegverkeer) verbetert, rapportcijfer stadspeiling stijgt met 0,5 en opzichte van het startcijfer in 2025	Stadspeiling leefbaarheid

7.1.3 Transitie naar emissieloze mobiliteit

De tweede mobiliteitsdoelstelling uit de Omgevingsvisie is de transitie naar emissieloze mobiliteit. Voor de monitoring van het resultaat op dit doel, gebruiken we 4 indicatoren.

Voor beide doelstellingen voor laadinfrastructuur geldt dat het streefcijfer voor 2030 indicatief is. We plaatsen in Amersfoort vraag-gestuurd laadpalen. Het achterliggend doel voor laadinfrastructuur is dat wij voldoende aanbod bieden voor de laadvraag in Amersfoort. Tegelijkertijd levert netcongestie hierbij een uitdaging op die een remmend effect heeft op dit doel. Hoe groot dit effect is, is nu nog niet goed in te schatten.

Tabel 11: Monitoringsindicatoren transitie naar emissieloze mobiliteit

Indicatoren	Doelstelling	Data/methode
Schone personenauto's	2040: >80% personenauto's schoon	Autoregistratie CROW
CO ₂ -uitstoot wegverkeer	In 2030 een absolute CO ₂ -reductie voor wegverkeer en in 2050 CO ₂ -neutraal wegverkeer ten opzichte van 1990	Emissieregistratie CROW
Concentraties fijnstof en stikstofdioxide	In 2030 70% emissiereductie fijnstof en stikstofdioxide ten opzichte van 2016	Landelijke monitoring schone luchtakkoord (CIMLK)
Aantal openbare laadpalen	Aantal openbare laadpalen van 590 in 2024 naar 1180 openbare laadpalen in 2030	Geovisia
Aantal openbare snellaadpalen	Aantal openbare snellaadpalen van 3 in 2024 naar 6 in 2030	Geovisia

7.1.4 Versterking van regionale en landelijke bereikbaarheid

Het laatste mobiliteitsdoel uit de Omgevingsvisie gaat over de versterking van de regionale en landelijke bereikbaarheid van Amersfoort. Om te volgen hoe dat verloopt, kijken we ook naar ontwikkelingen op regionale- en Rijkswegen, fietspaden (doorfietsroutes) en de regionale bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Tabel 12: Monitoringsindicatoren versterking regionale bereikbaarheid



Indicatoren	Doelstelling	Data/methode
Verhoging treinfrequentie Amersfoort CS - Utrecht	Verhogen frequentie intercity Amersfoort CS - Utrecht CS naar 7-8x per uur op ma-vr tussen 7 uur 's ochtends en 7 uur 's avonds in 2035	NS
Verhoging treinfrequentie Amersfoort – Harderwijk	Verhogen frequentie sprinter Amersfoort Harderwijk naar 4x per uur op ma-vr tussen 7 uur 's ochtends en 7 uur 's avonds in 2035	NS
(Regionale) bereikbaarheid per bus	De busfrequentie van de stadslijnen en de streeklijnen (Soest, Leusden, Bunschoten, Nijkerk, USP) nemen toe in 2035 ten opzichte van de startmeting in 2024 met 5%	Overzicht GA voor Goud
Het regionale doorfietsroute netwerk	2040: Het regionale fietsnetwerk is verbeterd ten opzichte van het regionale fietsnetwerk in 2025	Regionale fietskaart met beschrijving (onderscheid tussen bestaande, nieuwe en geplande routes) (kwalitatief, dus omschrijven i.p.v. meetbaar)

Indicatoren	Doelstelling	Data/methode
Intensiteiten die gemeten worden bij de kruispunten en waar nodig met enige regelmaat verkeersmetingen	Autoverplaatsingen moeten zich zo veel mogelijk concentreren op de daarvoor bestemde wegen	Floating Car Data NDW
Rijtijden op de hoofdwegen	Rijtijd voor autoverkeer betrouwbaarder en voorspelbaarder; maximaal 1x in de week een afwijking groter dan de standaarddeviatie (dat is de statistische 'normale' afwijking naar boven of beneden op dat traject)	Dag tot dag meting van rijtijd en de afwijking ten opzichte van het gemiddelde
Snelheden en wachtrijen op de hoofdwegen	Een knelpunt mag de doorstroming op netwerkniveau niet in gevaar brengen omdat dit zal leiden tot sluipverkeer en daarmee een aantasting is op de leefbaarheid, de aanrijtijd voor hulpdiensten en verkeersveiligheid	Floating Car Data NDW

7.2 Werken volgens de beleidscyclus onder de Omgevingswet

We werken in Amersfoort volgens de beleidscyclus van de Omgevingswet:

- De hoofdlijnen van het beleid voor de fysieke leefomgeving staan in de omgevingsvisie;
- Die hoofdlijnen werken we vervolgens uit tot maatregelen in omgevingsprogramma's;
- Wat in regels staat vastgelegd, vertalen we naar het omgevingsplan, mogelijk in combinatie met beleidsregels;
- Aanvragen voor een omgevingsvergunning toetsen we aan het omgevingsplan.

In dit Omgevingsprogramma Mobiliteit staat een groot aantal studie- en uitvoeringsprojecten. Per project bekijken we bij de uitwerking of het past binnen het omgevingsplan van Amersfoort. Meestal is dit zo, omdat het gaat om wijzigingen binnen de bestemming 'Verkeer'. Als het niet past en toch gewenst is, dan bekijken we voor dat project welke procedure we moeten volgen om het alsnog mogelijk te maken. Is een project planologisch niet mogelijk, dan is een mogelijke oplossing dat er medewerking komt via een buitenplanse omgevingsplan activiteit (bopa) of via het wijzigen van het omgevingsplan.

Voor het parkeerbeleid geldt dat de uitgangspunten zoveel mogelijk staan in dit omgevingsprogramma. Om de samenhang te

waarborgen wordt gelijktijdig met het besluit over dit programma een besluit genomen over het Aanwijzingsbesluit voor de eerste fase van betaald- en vergunningparkeren. Hierin wijst het college binnen de vastgestelde grenzen, gebieden voor betaald- en vergunningparkeren aan. Daarnaast nam het college een besluit over de uitgifte parkeervergunningen; onder welke voorwaarden komt men in aanmerking voor een vergunning. Zij nam ook een besluit over de beleidsregels parkeernormen.



Figuur 13: Beleidscyclus onder de Omgevingswet

Bijlagen

Bijlage A: Operationele kwaliteitseisen fietsnetwerk

Tabel 13: Operationele kwaliteitseisen fietsnetwerk

Kenmerken	Basisfietsnetwerk	Hoofdfietsnetwerk	Doorfietsnetwerk
Maaswijdte	max. 250 m	max. 500 m	geen eis
Omrijfactor	-	max. 1,2	max. 1,2
Type voorziening	ETW30: gemengd of fietsstraat GOW30: fietsstrook of vrijliggend GOW50: vrijliggend ETW/GOW60: situatieafhankelijk GOW80: vrijliggend	ETW30: fietsstraat of vrijliggend GOW30: fietsstrook of vrijliggend GOW50: vrijliggend ETW/GOW60: situatieafhankelijk GOW80: vrijliggend	ETW30: fietsstraat of vrijliggend GOW30: vrijliggend GOW50: vrijliggend ETW/GOW60: fietsstraat of vrijliggend GOW80: vrijliggend
Vorrangmaatregel op kruispunten	geen eis	zoveel mogelijk in de voorrang	in de voorrang
Breedte fietsstrook of fietspad	intensiteitsafhankelijk maar minimaal uitgangspunt fietsstrook > 1,70 m fietspad 1-ri > 2,30 m fietspad 2-ri > 3,00 m	intensiteitsafhankelijk maar minimaal uitgangspunt fietsstrook > 1,70 m fietspad 1-ri > 2,70 m fietspad 2-ri > 4,00 m	intensiteitsafhankelijk maar minimaal uitgangspunt fietspad 1-ri > 3,00 m fietspad 2-ri > 4,00 m

Kenmerken	Basisfietsnetwerk	Hoofdfietsnetwerk	Doorfietsnetwerk
Ontwerpsnelheid (bochtstralen e.d.)	25 km per uur	25 km per uur	30 km per uur
Herkenbaarheid	geen eis	rood(achtig)	rood(achtig)
Verharding	gemengde wegen: geen eis vrijliggend: bij voorkeur asfalt of beton	asfalt of beton	asfalt of beton
Bromfiets toegestaan op vrijliggende fietsvoorzieningen	alleen indien omrijfactor te groot	alleen indien omrijfactor te groot	alleen indien omrijfactor te groot
Bewegwijzering	geen eis	gewenst	aanwezig
Verlichting	binnen de bebouwde kom: ja buiten de bebouwde kom: wenselijk	binnen de bebouwde kom: ja buiten de bebouwde kom: wenselijk, maar tenminste benodigd op (kruis)punten voor oriëntatie en verkeersveiligheid	binnen de bebouwde kom: ja buiten de bebouwde kom: ja
Gladheidbestrijding	wenselijk	ja	ja

Bijlage B: Mobiliteitsplan inzet deelmobiliteit

Het Mobiliteitsplan

In het omgevingsplan is met een dynamische verwijzing geborgd dat de meest recent vastgestelde beleidsregel van toepassing is. In de beleidsregels die voortkomen uit dit omgevingsprogramma staan de parkeernormen en reductiefactoren voor deelmobiliteit. In het Mobiliteitsplan dat de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling opstelt, onderbouwt deze hoe hij de deelmobiliteit vormgeeft en organiseert. Het Mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de onderbouwing van de wijziging voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit van het omgevingsplan of van de omgevingsvergunning. Want er is een voorwaarde dat men voldoet. In het Mobiliteitsplan staat bijvoorbeeld wat het aanbod is van emissieloze deelmobiliteit voor ten minste twee vervoersmiddelen. Verder wat de afspraken met aanbieders van deelmobiliteit zijn. Hoe en waar op eigen terrein parkeerruimte en oplaadfaciliteiten komen. En tot slot hoe de monitoring en rapportage over gebruik is geregeld.

De gemeente toetst het Mobiliteitsplan op volledigheid en haalbaarheid. Alleen met een positief getoetst plan, verleent de gemeente medewerking aan een wijziging van een omgevingsplan. Een positieve beoordeling is ook nodig om een omgevingsvergunning te verlenen. Dat komt door de koppeling met het omgevingsplan. Daarin staat dat het Mobiliteitsplan moet voldoen aan de beleidsregels over het toepassen van parkeernormen naast reductiefactoren bij toepassing van deelmobiliteit.

We stellen dus normen op voor de inzet van de verschillende soorten deelvervoer, bij verschillende typen woningen. Dat is het formele uitgangspunt voor de berekening van de benodigde inzet. Omdat we hier (ook landelijk) nog geen volledig betrouwbare kencijfers over hebben, komt er eerst slechts een inschatting van de mobiliteitsbehoefte van de toekomstige bewoners. Via monitoring en landelijk onderzoek verspreiden we mogelijk een enquête wanneer we weten wie de bewoners zijn. Ook gebruiken we referentiecijfers van vergelijkbare plaatsen (eventueel in andere steden). Zo brengen we de normen zoveel mogelijk in overeenstemming met het daadwerkelijk gebruik. Inzichten en ervaringen van de aanbieders van deelmobiliteit dragen hier ook aan bij.

Samenwerking ontwikkelaars, aanbieders en gemeente

Bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning heeft een projectontwikkelaar een aantal opties bij het opstellen en uitvoeren van het Mobiliteitsplan:

- **Geheel zelfstandig**

De ontwikkelaar dient zelfstandig een Mobiliteitsplan in. En maakt daarvoor zelf afspraken maken met aanbieders van deelvervoer.

Dus, de ontwikkelaar zet in gang, de gemeente toetst.

- **Samen met andere ontwikkelaars**

Ontwikkelaars maken gezamenlijk een Mobiliteitsplan en voeren

het samen uit. Door dit samen te doen, ontstaat er schaalvoordeel in de benodigde expertise en capaciteit. Maar ook in afspraken met aanbieders van deelmobiliteit. Daarnaast leidt dit tot meer flexibiliteit in het aanbod voor de gebruikers. Die hebben zo deelvoertuigen op meerdere locaties tot hun beschikking. Ook kijken ontwikkelaars samen naar de beste plekken voor het plaatsen van aanbod. De plannen gaan bovendien over het hele gebied in plaats van alleen voor het stuk grond van de ontwikkelaar. De toetsing door de gemeente blijft hetzelfde.

Dus, de ontwikkelaars zetten in gang, de gemeente toetst.

- **Hulp van de gemeente**

Er zijn verschillende redenen waarom een ontwikkelaar hulp vraagt aan de gemeente bij het opstellen van het Mobiliteitsplan. De gemeente:

- Geeft informatie over mogelijk aanbod en aanbieders;
- Legt contact met aanbieders;
- Maakt samen met de aanbieders van deelmobiliteit een inschatting van een passend aanbod aan deelmobiliteit: passend bij de doelgroep, gebaseerd op referentiecijfers (van aanbieders);
- Informeert over een relatie met bestaand aanbod in de stad;
- Informeert over het gebruik van al aanwezige publieke hubs in de omgeving en het opnemen hiervan in het Mobiliteitsplan;
- Informeert over communicatie met toekomstige bewoners over deelmobiliteit;
- Informeert over van monitoring en rapporteren van gebruik, in afstemming met aanbieders.

De ontwikkelaar is verantwoordelijk voor het maken van Het mobiliteitsplan. De vergunninghouder van de omgevingsvergunning is verantwoordelijk voor de uitvoering ervan. De gemeente toetst en handhaaft.

Aanbod is vraagvolgend

Verminderen van het aanbod kan alleen na een actieve stimuleringscampagne en zichtbare acties om bewoners hierbij te betrekken. De gemeente staat minder aanbod toe als blijkt dat er een kleinere vraag is én mensen voldoende vervoersalternatieven hebben in de buurt. Opschaling van deelvervoer is niet afdwingbaar. We gaan wel met aanbieders van deelmobiliteit in gesprek over plaatsen van extra vervoersmiddelen.

Deelvervoer bij gebiedsontwikkelingen – Sturen op evenwicht in vraag en aanbod

Er is een doorlopende monitoring of vraag en aanbod van deelmobiliteit in evenwicht is. We monitoren via het Dashboard Deelmobiliteit. Daarnaast leveren toegelaten aanbieders rapportages over het gebruik. Zij stellen hun aanbod bij, passend binnen de vergunningsvoorwaarden. Er komt ruimte voor meer voertuigen als de vraag toeneemt en minder ruimte als tijdens een langere tijd de vraag minder is dan voorzien. Bij de nieuwbouwlocaties eist de gemeente van de vergunninghouder van de omgevingsvergunning dat hij vraag en aanbod monitort. Dat gebeurt in het begin met een mobiliteitsinventarisatie onder nieuwe (toekomstige) bewoners. Op basis hiervan plaatsen gekozen aanbieders het naar verwachting passende aanbod. Op basis van feitelijk gebruik passen zij het aanbod

aan. De ontwikkelaar of diens rechtsopvolger is echter niet verantwoordelijk voor het plaatsen van méér deelvoertuigen, dan bij de omgevingsvergunning is afgesproken. Als deelmobiliteit een succes is en de vraag toeneemt, kunnen wij als gemeente extra voertuigen dus niet afdwingen: zowel bij de ontwikkelaar niet, als bij de deelmobiliteitsaanbieder niet. Dat is het gevolg van het gekozen regiemodel (het vergunningstelsel). Als dit in de praktijk een probleem blijkt, dan moeten we die keuze mogelijk herzien. Bij vraag naar meer deelvoertuigen bestaat de kans dat er in de gebouwde parkeervoorzieningen geen plek meer is voor extra voertuigen. Dan kijken we naar oplossingen buiten de nieuwbouwlocatie, zoals parkeerhubs of op de openbare weg.

Voor de monitoring is het Ministerie van I&W bezig met de ontwikkeling van een nationaal datadashboard waarbij alle aanbieders van deelmobiliteit aangesloten zijn. Wij zijn 1 van de 7 gemeenten die bij dit project betrokken is. Tot het moment dat dit nationaal datadashboard gereed is, staan er voorschriften in de vergunning voor deelmobiliteit over doorlopend monitoren en de rapportage van gebruiksdata. Dat is nu ook al zo. Daarnaast verplichten we projectontwikkelaars om bij nieuwbouwlocaties verplichten het gebruik van deelvoertuigen te monitoren.

Bijlage C: Parkeren

Beschrijving zonegrenzen reguleringszones

Zone 1, Autoluwe binnenstad, omringd door: Spoorlijn Amersfoort – Zwolle Grote Spui, Plantsoen Noord, Boldershof, Bloemendalsestraat, Weverssingel, Zuidsingel, St. Andriesstraat, Plantsoen Oost, Kleine Haag, Grote Haag, Koestraat, Arnhemsestraat, Zuidsingel, Varkensmarkt, Westsingel, Kleine Spui.

Zone 2, spoorlijn Amersfoort – Zwolle, Hooglandseweg-zuid, Kruiskamp, Pullstraat, Van Randwijcklaan, Flierbeeksingel, Flierbeek (water), Catharina van Rennespad, Heiligenbergerweg, Bisschopsweg, Veldstraat, Kroontjesmolen, Burgerbuurt, Kersenbaan, Utrechtseweg, Prins Frederiklaan, Doctor Abraham Kuiperlaan, Barchman Wuytierslaan, Stationsplein, Smallepad.

Zone 3, P.C. Hooftlaan, Pieter Bothlaan, van Campenstraat, Daltonstraat, Everard Meysterweg, Gasthuislaan, Ringweg Randenbroek, Hogeweg, waterwingebied, Velduil, Ringweg Kruiskamp, Ringweg Koppel, Eem (rivier), Industrieweg, Merwedestraat, Dollardstraat, Lingestraat, Noordewierweg, Primulastraat, Soesterweg, Wagenmeester, Spoorlijn Amersfoort – Utrecht.

Zone 4, de Eem, Bunschoterstraat, Maatweg, Hamseweg, Winkelpad, Schothorsterlaan, Duivensteeg, Enkeerpad, Het Masker, De Oversteek, Poortmanpad, Laan naar Emiclaer, Spoorlijn Amersfoort – Zwolle, Spoorlijn Amersfoort – Apeldoorn A28, N221 (Rondweg-Zuid, Stichtse rotonde, Daam Fockemalaan) Aletta Jacobslaan, N221 (Barchman Wuytierslaan), Middelhoeftseweg, Spoorlijn Amersfoort – Amsterdam, Amsterdamseweg, Industrieweg.*



Zone 5, De bedrijventerreinen Isselt (omringd door Spoorlijn Amersfoort – Amsterdam, Amsterdamseweg, Industrieweg, Eem (rivier) en de gemeentegrens) en De Hoef (omringd door Spoorlijn Amersfoort – Zwolle, A28, Spoorlijn Amersfoort – Apeldoorn)**

* Zone 4, Voor Zielhorst is een bewuste keuze gemaakt om de grens in eerste instantie niet op de Laan naar Emiclaer te leggen, maar halverwege de wijk op de Cornelis Drebbelstraat, Trombonestraat, Bombardonstraat en Jazzpad. Als we de grens op de Laan naar Emiclaer zouden leggen, zal er naar verwachting direct overloop ontstaan vanuit bewoners van Zielhorst naar het (gratis) parkeerterrein bij winkelcentrum Emiclaer. Daarnaast is het voor het voorkomen van overloop vanaf het Hoefkwartier niet noodzakelijk om heel Zielhorst te reguleren.

** Op Bedrijventerreinen Wieken en Vinkenhoef en het bedrijventerrein langs de Nijkerkerstraat wordt geen betaald parkeren ingevoerd, omdat daar niet direct aangrenzend woongebieden met betaald parkeren aanwezig zijn.

Beschrijving fasering

Fase 1: de wijken Nederberg, Kruiskamp en de Hoef, het gedeelte van de wijken Vermeerkwartier en Randenbroek ten noordwesten van de Gasthuislaan/Ringweg Randenbroek en de buurten de buurt Gildekwartier en Hogekwartier.

Fase 2: de wijken Eemkwartier, Soesterkwartier en Isselt.

Fase 3: de wijken De Koppel (excl. Gildekwartier), Liendert (excl. Hogekwartier), Rustenburg en Schuilenburg.

Fase 4: de wijken Birkhoven, De Berg Noord en Zuid, Leusderkwartier en De Koppel en start per 1 maart 2027

Fase 5: de wijken Schothorst Noord en Zuid en een gedeelte van Zielhorst en start per 1 september 2027.

Bijlage D: Prognoses laadpalen en snellaadpunten 2025 en 2030



In volgende tabel staan de uitkomsten van de prognoses voor reguliere laadpalen en snelladers op buurtniveau (CBS-indeling). De tabellen bevatten ook een vergelijking ten opzichte van de huidige laadpalen en het aantal locaties. Op basis van huidige aantallen en prognoses in de laatste twee kolommen is berekend hoeveel locaties we per buurt moeten toevoegen aan de plankaart om de prognose-aantallen te realiseren.

Op basis van deze berekening valt een aantal zaken op:

- De prognoses laten in een aantal buurten een grote potentiële laadvraag zien, hoewel er op dit moment nog maar weinig laders staan. Voorbeelden hiervan zijn de buurten De Ham en De Hoef-Oost;
- De prognoses laten ook buurten zien waar op dit moment al meer laders staan dan de aantallen in de prognose van 2025. Voorbeelden hiervan zijn de buurten Architectenbuurt-West, Beestenmarkt en Boerderijkamer;
- In sommige buurten ontstaat volgens de prognoses geen of weinig laadbehoefte, terwijl daar in de plankaart wel locaties zijn voorzien. Voorbeelden hiervan zijn de buurten Vlinderbuurt, Waddeneilandbuurt en Willem III.

Tabel 14: Prognose reguliere laadpalen op buurtniveau

Buurtnaam (CBS-indeling)	Huidig aantal laadpalen	Huidige aantal beschikbare locaties op plankaart	Prognose 2025	Prognose 2030	Aantal locaties nog aan te wijzen tot 2030
Architectenbuurt-Oost	5	7	10	24	12
Architectenbuurt-West	7	4	9	20	9
Bedrijventerrein Vathorst-Noord	0	5	1	2	-
Bedrijventerrein Vathorst-Zuid	0	0	0	0	-
Beestenmarkt	2	4	5	13	7
Bekenstein / De Luiard	6	4	7	18	8
Bieshaar-Noord	4	3	17	41	34
Bieshaar-Zuid	3	2	7	16	11
Birkhoven / Bokkeduinen	2	0	2	4	2
Bloeidaal	0	0	0	1	1
Bloemenbuurt-Oost	6	8	8	20	6
Bloemenbuurt-West	4	3	7	17	10
Boerderijenkamer	3	6	8	20	11
Bomenbuurt	5	6	4	11	-
Calveen	1	0	4	10	9
Camera Obscurastraat e.o.	5	5	9	22	12

Buurtnaam (CBS-indeling)	Huidig aantal laadpalen	Huidige aantal beschikbare locaties op plankaart	Prognose 2025	Prognose 2030	Aantal locaties nog aan te wijzen tot 2030
Centrum / Waterpark	5	1	7	17	11
Coelhorst	0	0	0	0	-
Componistenbuurt-Midden	3	2	3	7	2
Componistenbuurt-Noord	7	7	9	22	8
Componistenbuurt-Zuid	7	10	11	26	9
Coninckstraat e.o.	5	3	5	12	4
Damespolderbuurt	5	3	5	11	3
Dassenberg e.o.	1	5	3	8	2
De Baken	9	9	12	27	9
De Biezen	0	0	1	3	3
De Bik	4	0	9	21	17
De Brand	0	0	8	18	18
De Brinken	3	1	4	10	6
De Bron-Noord	5	4	7	15	6
De Bron-Zuid	15	12	11	26	-
De Driehoek	5	7	6	15	3
De Ham	4	2	9	22	16

Buurtnaam (CBS-indeling)	Huidig aantal laadpalen	Huidige aantal beschikbare locaties op plankaart	Prognose 2025	Prognose 2030	Aantal locaties nog aan te wijzen tot 2030
De Hoef-Oost	0	13	14	34	21
De Horsten	7	7	7	18	4
De Lichtenberg	4	5	2	5	-
De Plaatsen	6	6	6	15	3
De Schans	0	0	1	2	2
De Verwondering e.o.	2	5	6	13	6
De Wieken	0	0	1	2	2
Donken en zanden	4	6	8	19	9
Dorpskern Hooglanderveen	2	3	7	17	12
Dorrestein	0	8	3	7	-
Duisterweg e.o.	5	6	5	12	1
Eemplein-Nieuwe Stad	1	0	11	27	26
Eilandengroepenbuurt	3	3	15	35	29
Elly Takmastraat e.o.	5	5	10	25	15
Emiclaer	2	4	7	17	11
Erasmusstraat e.o.	4	8	9	21	9
Gerrit van Stellingwerfstraat e.o.	3	5	7	17	9

Buurtnaam (CBS-indeling)	Huidig aantal laadpalen	Huidige aantal beschikbare locaties op plankaart	Prognose 2025	Prognose 2030	Aantal locaties nog aan te wijzen tot 2030
Gildekwartier	5	0	4	8	3
Groote Kreek e.o.	4	7	7	16	5
Grote Haag	1	1	6	14	12
Heideweg e.o.	0	3	2	6	3
Het Gein	3	2	6	14	9
Hoefkwartier	0	2	1	3	1
Hoekveen e.o.	1	3	2	5	1
Hof	2	0	8	19	17
Hoge Hoven	7	3	12	29	19
Huijgenslaan e.o.	3	1	1	2	-
Indische Buurt	3	4	5	12	5
Isselt-Oost	1	5	0	1	-
Isselt-West	1	7	0	1	-
Jericho/Jeruzalem	1	3	1	3	-
Juliana van Stolberg	8	0	5	12	4
Kattenbroek-Noord	6	4	9	22	12

Buurtnaam (CBS-indeling)	Huidig aantal laadpalen	Huidige aantal beschikbare locaties op plankkaart	Prognose 2025	Prognose 2030	Aantal locaties nog aan te wijzen tot 2030
Klein Zwitserland-Hoog	1	1	0	0	-
Klein Zwitserland-Laal	4	12	3	7	-
Kop van Isselt	0	0	1	1	1
Koperhorst	3	3	5	11	5
Kruidenbuurt	7	2	15	35	26
Kruiskamp-Midden	4	7	6	14	3
Kruiskamp-Noord	11	9	9	22	2
Kruiskamp-Zuid	7	6	6	16	3
Laakse Tuinen	1	6	0	0	-
Langenoord	7	1	9	22	14
Leusderkwartier-Oost	7	6	9	22	9
Leusderkwartier-West	5	3	11	25	17
Liendert-Noord	3	4	4	10	3
Liendert-Zuid	8	5	7	16	3
Lient e.o.	13	6	11	25	6
Lieve Vrouwekerkhof	1	1	5	11	9
Lindeboomseweg e.o.	0	0	0	0	-

Buurtnaam (CBS-indeling)	Huidig aantal laadpalen	Huidige aantal beschikbare locaties op plankaart	Prognose 2025	Prognose 2030	Aantal locaties nog aan te wijzen tot 2030
Mooierstraat e.o.	0	0	2	4	4
Muziekbuurt-Noord	3	5	7	17	9
Muziekbuurt-Zuid	7	4	5	11	-
Nieuwstraat e.o.	0	0	2	5	5
Nijkerkerstraat e.o.	0	0	4	9	9
Nimmerdor	1	2	1	3	-
Olympus	0	2	1	3	1
Oranjebuurt	2	8	3	6	-
Over de Laak	0	0	0	0	-
Paddenstoelenbuurt	2	6	3	7	-
Park Schothorst	1	3	18	43	39
Park van de Tijden-Oost	6	11	9	21	4
Park van de Tijden-West	7	5	9	21	9
Piet Mondriaanlaan e.o.	3	3	1	2	-
Podium	0	0	0	0	-
Polderbuurt-Noord	8	8	11	25	9
Puntenburg	4	2	7	17	11

Buurtnaam (CBS-indeling)	Huidig aantal laadpalen	Huidige aantal beschikbare locaties op plankaart	Prognose 2025	Prognose 2030	Aantal locaties nog aan te wijzen tot 2030
Queekhoven e.o.	8	4	11	28	16
Regentesselaan e.o.	3	5	2	6	-
Rivierenbuurt-Oost	8	3	9	20	9
Rivierenbuurt-West	4	0	7	18	14
Rustenburg-Noord	5	5	9	21	11
Rustenburg-Zuid	8	5	10	23	10
Schimmelpenninckbuurt	1	3	2	5	1
Schuilenburg-Midden	4	6	8	19	9
Schuilenburg-Noord	7	6	5	12	-
Schuilenburg-Zuid	5	3	6	15	7
Smallepad e.o.	0	0	2	5	5
Snouckaertlaan e.o.	3	5	6	14	6
Spooreplacement	0	0	0	0	-
Sportpark Zielhorst	0	0	2	4	4
Staatsliedenbuurt-Oost	0	8	1	3	-
Staatsliedenbuurt-West	5	14	5	13	-
Stadhuisplein	3	1	13	32	28

Buurtnaam (CBS-indeling)	Huidig aantal laadpalen	Huidige aantal beschikbare locaties op plankaart	Prognose 2025	Prognose 2030	Aantal locaties nog aan te wijzen tot 2030
Stadskwartier	14	2	19	44	28
Stadstuin	1	1	8	20	18
Stationsbuurt	2	1	4	10	7
Sterrenbeeldenbuurt	6	4	7	17	7
Stoutenburg-Noord	0	0	1	1	1
Vathorst-Bovenduist	0	0	0	0	-
Verhoevenstraat e.o.	3	3	5	13	7
Vermeerkwartier-Oost	10	4	10	23	9
Vermeerkwartier-West	8	3	10	23	12
Vinkenhoef	0	0	0	0	-
Vlasakkers	0	0	2	4	4
Vlinderbuurt	2	2	7	17	13
Vuurtoren	4	1	8	20	15
Waddeneilandenbuurt	4	5	0	0	-
Wagenwerkplaats	0	0	2	5	5
Waterkwartier	11	0	18	43	32
Watervogelbuurt	4	7	7	18	7

Buurtnaam (CBS-indeling)	Huidig aantal laadpalen	Huidige aantal beschikbare locaties op plankaart	Prognose 2025	Prognose 2030	Aantal locaties nog aan te wijzen tot 2030
Westerstraat e.o.	1	0	2	6	5
Willem III	9	5	7	16	2
Winkelcentrum Vathorst	3	5	3	7	-
Wintertuinen	5	2	6	14	7
Woudzoom e.o.	4	4	6	14	6
Zangvogelbuurt	1	7	5	13	5
Zeldert	0	0	0	1	1
Zon en Schild	0	0	1	3	3
Zonnehof	1	2	3	6	3
Zuiderzeestedenbuurt-Oost	7	3	8	20	10
Zuiderzeestedenbuurt-West	8	1	8	19	10
Totaal	523	513	835	1.998	1.037

Tabel 15: Prognose snellaadpunten op buurniveau. Buurten waar volgens de prognose geen snellaadbehoefte is, zijn niet weergegeven in de tabel.

Buurtnaam (CBS-indeling)	Huidige aantal	Prognose 2025	Prognose 2030	Aantal toe te voegen tot 2030
Bekenstein / De Luijaard	0	1	1	1
Bieshaar-Zuid	0	1	1	1
Bloemenbuurt-Oost	0	0	1	1
Calveen	0	1	2	2
Centrum / Waterpark	0	1	1	1
Coelhorst	0	0	1	1
De Driehoek	0	0	1	1
De Ham	0	0	1	1
Kop van Isselt	0	1	1	1
Kruiskamp-Midden	0	0	1	1
Leusderkwartier-West	0	1	1	1
Liendert-Noord	0	0	1	1
Sportpark Zielhorst	0	0	1	1
Stadstuin	0	1	1	1
Vuurtoren	0	1	2	2
Willem III	0	1	1	1
Zeldert	0	1	1	1
Emiclaer	4	0	0	-
Winkelcentrum Vathorst	2	0	0	-
Paddenstoelenbuurt	0	0	0	-
Totaal	6	10	19	13



Bijlage E: Begrippenlijst en afkortingen

Aanwijzingsbesluit betaald en vergunningparkeren: In dit besluit staat voor wie en waar betaald parkeren en vergunningparkeren gaat gelden.

Bebouwde kom: De bebouwde kom is een door de overheid aangegeven gebied waar veel bebouwing is. De bebouwde kom herken je vaak aan het verkeersbord met de plaatsnaam van de stad of dorp waar je inrijdt.

BOL: Bestuurlijk Overleg Leefomgeving

BO-MIRT: Het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport.

Bopa: Buitenplanse omgevingsplan activiteit

Buurthubs: Buurthubs bieden binnen 300 meter van de woningen een aanbod van deelscooters, -fietsen en -bakfietsen. Bij voorkeur staan er ook 1 of meer deelauto's.

BRT (Bus Rapid Transit): Een netwerk van snelbussen die vaak en betrouwbaar rijden, ontworpen als goed alternatief voor de auto.

CBS: Centraal Bureau voor de Statistiek

Corridor: Het OV-Anker is de kern van het BRT-netwerk met als middelpunt station Amersfoort Centraal. Van hieruit zijn openbaar- vervoersverbindingen, corridors genoemd, met de Stadsring, de Nieuwe Poort, naar hubs aan de randen van de stad en naar de regio. We gaan op deze corridors voor goud. Dat betekent dat de bus op deze corridors voorrang en ruimte krijgt, waardoor de bus als het gaat om reistijd en betrouwbaarheid kan concurreren met de auto.

Deelmobiliteit: Vervoer zoals deelfietsen, -auto's en -scooters of -bakfietsen, die beschikbaar zijn tegen betaling via een aanbieder in plaats van privébezit.

Deelomgevingsprogramma Parkeren deel 1 (DOP Parkeren 1): In Deelomgevingsprogramma Parkeren deel 1 (DOP Parkeren 1) zijn de uitgangspunten voor het parkeerbeleid vastgelegd.

Emissieloze mobiliteit: Vervoer zonder uitlaatgassen.

ETW: Erftoegangswegen

GA voor Goud: Het HOV-netwerk van de Gemeente Amersfoort

GNV Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement: GNV is een systeem dat op ieder moment de hoeveelheid verkeer meet en verkeerslichten aanstuurt op basis van een aantal regels.

Goedopweg: Met Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt de gemeente samen Goedopweg om mensen aan te moedigen om een andere keuze te maken bij het reizen.

GOW: Gebiedsontsluitingswegen

GPK: Gehandicaptenparkeerkaart

GROP (Geen Recht Op Parkeervergunning):

Situatie waarin bewoners geen parkeervergunning voor openbaar parkeren kunnen krijgen vanwege regels die gelden voor een afgesproken plek.

HOV: Hoogwaardig Openbaar Vervoernetwerk

HOV-Anker: Hoogwaardig Openbaar Vervoernetwerk met snelle, betrouwbare verbindingen in en rond Amersfoort, zoals U-link en U-liner bussen.

Inclusieve Mobiliteit:

Inclusieve mobiliteit betekent dat iedereen op een redelijke manier een bestemming kan bereiken. Beperkingen in lichamelijke, psychische, financiële zin of welke zin dan ook, mogen daarin zo min mogelijk een rol spelen

Kernwinkelgebied: Met kernwinkelgebied bedoelen we het centrum van Amersfoort met veel bedrijvigheid, winkels en horeca.

Ketenreis: Combinatie van verschillende vervoersmiddelen in één reis. Bijvoorbeeld lopen naar een bushalte en dan met de bus verder reizen.

Laadinfrastructuur: Met laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen bedoelen we de laadstations, de aansluitingen op het net en alle andere zaken die nodig zijn om elektrische voertuigen te laden.

LES: Langs Eem en Spoor

Levensaders: Levensaders zijn doorgaande routes die ruimte bieden voor ontmoeten en waar voetgangers en fietsers voorop staan. De beleving staat centraal. De routes nodigen uit tot lopen of fietsen, omdat ze aantrekkelijk, levendig, ruim opgezet en groen zijn.

LPU Logistiek Platform Utrecht: LPU is een samenwerking tussen bedrijven, overheden en kennisinstellingen.

Maaiveld: De bovenkant van het terrein om een bouwwerk.

Metropoolpoort: Een Metropoolpoort is een stedelijk centrumgebied in de metropool regio Utrecht. Een Metropoolpoort is zeer dicht bebouwd met veel ruimte voor wonen, werken, detailhandel en voorzieningen. Om dit te kunnen realiseren is een zeer goede ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer minimaal vereist, net zoals goede fietsverbindingen.

MJP-OR: Meerjarenprogramma Openbare Ruimte

MNK Multimodaal Netwerkkader: MNK is een kader dat helpt om verschillende vormen van vervoer, zoals auto's, openbaar vervoer, fietsen en wandelen, goed op elkaar af te stemmen binnen een netwerk. Het doel van het MNK is om te zorgen dat mensen makkelijk kunnen overstappen tussen deze vervoersmiddelen en dat alles goed op elkaar aansluit.

Mobiliteitstransitie: Overgang naar meer duurzame, actieve vervoerswijzen zoals lopen, fietsen, en openbaar vervoer.

Mobility as a Service (MaaS): MaaS is het concept voor het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via één platform of app.

Modal Shift: Verandering in keuze voor vervoer, bijvoorbeeld van auto naar fiets of openbaar vervoer, om duurzame mobiliteit te stimuleren.

MRU Metropool Regio Utrecht: Deze regio bestaat uit het westelijke deel van de provincie Utrecht met de gemeenten Bunnik, De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist

NDW: Nationale Databank Wegverkeersgegevens

Netcapaciteit: Netcapaciteit verwijst naar de maximale hoeveelheid elektriciteit die door het elektriciteitsnet kan worden getransporteerd en gedistribueerd.

Netcongestie: Netcongestie is te vergelijken met file, maar dan op het stroomnet. Bij netcongestie is de maximale capaciteit van het stroomnet bereikt. Het komt zowel voor bij afname als teruglevering van stroom.

NOVEX-Gebied Utrecht-Amersfoort: In het programma NOVEX werken overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland.

NS: Nederlandse Spoorwegen

NWO: Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek

OV-doorstroming: Met OV-doorstroming wordt bedoeld hoe goed en vlot het openbaar vervoer (zoals bussen, trams en soms treinen) door een bepaald gebied kan rijden. Een goede doorstroming zorgt ervoor dat het OV weinig vertraging heeft, reistijden betrouwbaar zijn, en reizigers snel hun bestemming kunnen bereiken.

OV-knooppunt: OV-knooppunten zijn plekken waar bus, tram, trein, fiets en auto samenkomen en waar mensen van de ene op de andere vorm van vervoer kunnen overstappen.

Parkeernorm: De parkeernorm is het aantal parkeerplekken dat een gemeente voorschrijft voor een bepaald gebouw of gebied, zoals een wooncomplex of winkelcentrum.

Parkeereis: Het aantal verplicht aan te leggen parkeerplaatsen op basis van de parkeernorm.

POET (Parkeren Op Eigen Terrein): Parkeervorm waarbij bewoners hun voertuig op hun eigen terrein mogen parkeren, zodat ze recht hebben op straatparkeervergunning.

Regionale corridorhub:

Een corridorhub is bedoeld om autoverkeer op de belangrijkste invalswegen te verleiden om vanaf de hub het openbaar vervoer te pakken richting de omliggende steden. Deze corridorhubs kunnen ook buiten de stad liggen.

Reguleringszone: Een reguleringszone is een gebied waarin op betaalde tijden en tegen een bepaald tarief betaald parkeren geldt.

RWS: Rijkswaterstaat

Stadsrandhub: Stadsrandhubs zijn parkeerterreinen of parkeergarages. Ze bieden, naast laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen, bij voorkeur ook voorzieningen als pakketkluizen, horeca- en vergaderfaciliteiten. Bezoekers aan de stad die met de auto komen, parkeren straks bij voorkeur aan de rand van de stad. Van daaruit kan men met openbaar vervoer, met een deelfiets of deelscooter naar de plaats van bestemming doorreizen.

STOMP-principe: STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS en Privé auto. De gemeente werkt vanuit het STOMP-principe en zet daarmee in op actieve en duurzame mobiliteit. Dat betekent dat we mensen stimuleren om te Stappen, Trappen(fietsen), met het Openbaar vervoer te reizen of van deelmobiliteit gebruik maken (**M**obility as a **S**ervice) in plaats van dat ze bij hun reis voor hun Privé auto kiezen

Superhalte: Superhaltes bieden meer voorzieningen dan een gewone bushalte en liggen wat verder uit elkaar. De afstand naar de halte vanuit de wijk is soms langer. De halte moet daarom een aantrekkelijke plek zijn.

S&L: Stedenbouw en Landschap

U-link: U-link zijn stadsbussen die vaak en met een hoge betrouwbaarheid de stad en de direct omliggende gebieden verbinden.

U-liner: U-liners zijn de bussen die zoveel mogelijk over de snelweg over langere afstanden rijden, met 'intercity'- kwaliteit.

U10: 16 gemeenten in de provincie Utrecht rondom Utrecht.

UNed: In het onderzoeksprogramma UNed werken onder andere Rijk, Provincie, NS, ProRail, Rijkswaterstaat, waterschappen en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio's Utrecht en Amersfoort op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.

USP: Utrecht Science Park

Vergunningenplafond: Het vergunningenplafond is het maximumaantal parkeervergunningen dat de gemeente uitgeeft voor een bepaald gebied of wijk omdat er beperkte ruimte is. Zodra het plafond bereikt is, worden er geen nieuwe vergunningen uitgegeven, zodat er geen overbelasting ontstaat.

Verlengde Private Aansluiting (VPA): Men gebruikt een VPA om een elektrische auto op een openbare parkeerplaats op te laden vanaf een laadpunt op eigen terrein.

VvE: Vereniging van Eigenaren

Wegenstructuur: Een wegenstructuur is het netwerk van wegen, ontworpen om verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen en mensen veilig en efficiënt van A naar B te laten reizen. Voor een gemeente omvat de wegenstructuur alle soorten wegen, van de grote doorgaande wegen tot de smalle woonstraten. Het gaat om meer dan alleen asphalt. Het omvat ook kruispunten, rotondes, verkeerslichten, voetgangers- en fietspaden, en aansluitingen op wegen buiten de gemeente.

Wijkhubs: Wijkhubs zijn plekken in de stad waar inwoners, werknemers en bezoekers hun auto's op korte afstand van hun huis of bestemming parkeren.

Zero-emissiezones: Gebieden in de stad waarin alleen bestel- en vrachtauto's zonder uitlaatgassen zijn toegestaan om de luchtkwaliteit en leefbaarheid te verbeteren.

Colofon

Tekst: Gemeente Amersfoort

Foto's: Gemeente Amersfoort met uitzondering van foto pag.81:

Rijkswaterstaat

Figuur 12 : Bureau MUST

Overige kaarten: The Future Mobility Network

Vormgeving: studio ddo

Gemeente Amersfoort
Stad & Ontwikkeling
Mei 2025

Postadres
Postbus 4000
3800 EA Amersfoort

Bezoekadres
Stadhuisplein 1
3811 LM Amersfoort

telefoon	14 033
e-mail	info@amersfoort.nl
website	www.amersfoort.nl