



Verkeersbesluiten snelheidsverlaging Amersfoort

Zienswijzennota

Stad met een hart



Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Doel zienswijzennota.....	3
1.3 Opbrengst zienswijzeproces	3
1.4 Leeswijzer	3
2. Reacties op veelvoorkomende zienswijzen	5
2.1 Wegen genoemd in zienswijzen.....	5
2.2 Geluidsoverlast.....	7
2.3 Handhaving en weginrichting	8
3. Wijzigingen	9
Bijlage 1: Reacties van bedrijven en organisaties	10
Bijlage 2: Particuliere reacties van inwoners en belangenverenigingen.....	16

1. Inleiding

1.1 Doel zienswijzennota

Tijdens de terinzagelegging van de verkeersbesluiten zijn zienswijzen ingediend door inwoners. Van 13 juni tot en met donderdag 24 juli kon op de onderstaande besluiten een zienswijze worden ingediend:

- Ontwerp-verkeersbesluit gemeente Amersfoort: snelheidsverlaging verschillende erftoegangswegen naar 30 km/uur, in Amersfoort
- Ontwerp-verkeersbesluit gemeente Amersfoort: snelheidsverlaging verschillende gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) naar 30 km/uur, in Amersfoort
- Ontwerp-verkeersbesluit gemeente Amersfoort: snelheidsverlaging Energieweg naar 50 km/u, in Amersfoort
- Ontwerp-verkeersbesluit gemeente Amersfoort: snelheidsverlaging op verschillende wegvakken naar 60 km/u, in Amersfoort

Veel van de aangedragen onderwerpen in de zienswijzen betreffen situaties die vaker voorkomen. Deze zijn gebundeld en beantwoord in algemene reacties per thema. In de zienswijze van de indiener is aangegeven in welk hoofdstuk de beantwoording te vinden is. Voor specifieke situaties is een reactie opgenomen bij de betreffende zienswijze van de inwoner of organisatie. De ingediende zienswijzen vormen waardevolle input voor het besluitvormingsproces. Waar mogelijk is op basis van de reacties een aanpassing doorgevoerd.

1.3 Opbrengst zienswijzeproces

Een groot deel van de ingediende zienswijzen gaat over het verzoek om extra wegen mee te nemen in de snelheidsverlaging. Daarbij zijn met name Leusderweg, Barchman Wuytierslaan, Kersenbaan en Daltonstraat/Everard Meysterweg vaak genoemd. Daarnaast zijn er reacties binnengekomen over wegen waarvan de mogelijkheid om de snelheid te verlagen nog wordt onderzocht. Verder zijn er zienswijzen ingediend over ervaren geluidsoverlast, zorgen over de handhaafbaarheid, het uitblijven van aanpassingen aan de weginrichting in deze fase en mogelijke hinder voor hulpdiensten.

Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen zijn verwerkt in de definitieve besluiten. Het college heeft de besluiten vastgesteld op 23 september.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 worden de meest voorkomende zienswijzen behandeld. Dit hoofdstuk is onverdeeld in 3 paragrafen: opmerkingen over specifieke wegen (2.1), zorgen over geluidsoverlast (2.2) en kwesties rondom handhaving en de inrichting van wegen (2.3).
- Hoofdstuk 3 bevat een tabel met de wijzigingen in de verkeersbesluiten.
- Bijlage 1 bevat een tabel met de reacties van organisaties, met daarbij de beantwoording toegevoegd.
- Bijlage 2 bevat een tabel met reacties van inwoners en belangenorganisaties, met daarbij de beantwoording toegevoegd.

1.5 Begrippenlijst

Begrip	Betekenis
GOW30	Een GOW30 is een gebiedsontsluitingsweg, meestal binnen de bebouwde kom, met een maximumsnelheid van 30 km/u.
GOW50	Een GOW50 is een gebiedsontsluitingsweg, meestal binnen de bebouwde kom, met een maximumsnelheid van 50 km/u.
Gebiedsontsluitingsweg	Een gebiedsontsluitingsweg is een weg die het verkeer uit woonwijken of lokale straten verbindt met de hoofdwegen van een gebied.
ETW30	Een ETW30 is een erftoegangsweg in een woonomgeving met een maximumsnelheid van 30 km/u.
ETW60	Een ETW60 is een weg waarmee je de huizen en percelen van een gebied kunt bereiken, met een maximumsnelheid van 60 km/u.

2. Reacties op veelvoorkomende zienswijzen

2.1 Wegen genoemd in zienswijzen

Er zijn verschillende zienswijzen ingediend met de vraag om een aantal wegen toe te voegen aan de verkeersbesluiten. Daarbij wordt voorgesteld om ook de snelheid op deze wegen te verlagen. De zienswijzen hebben betrekking op de volgende wegen:

- Leusderweg
- Hogeweg
- Blekerssingel en Heiligenbergerweg
- Barchman Wuytierslaan
- Noorderwierweg tussen de Plataanstraat en Goudsbloemstraat
- Plataanstraat
- Soesterweg
- Brabantsestraat en Kwekersweg
- Gaardendreef
- Kersenbaan
- Daltonstraat / Everard Meysterweg
- Zeldertsedreef
- Daam Fockemalaan
- Emmalaan
- Groningerstraat
- Stadsring
- Emmalaan

In het Omgevingsprogramma mobiliteit (vastgesteld op 13 mei 2025) is een integrale afweging gemaakt waarin functie, gebruik en inrichting van alle wegen in Amersfoort zijn beoordeeld. De snelheidsverlaging naar 30 km/u wordt doorgevoerd op wegvakken die voldoen aan de landelijke criteria voor GOW30, waar sprake is van gemengd verkeer met fietsers op de rijbaan en een duidelijke verblijfsfunctie, enkele uitzonderingen daargelaten. In figuur 10 op pagina 55 van het Omgevingsprogramma Mobiliteit 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.

In het Omgevingsprogramma Mobiliteit (vastgesteld op 13 mei 2025) is in figuur 10 (pagina 55) aangegeven welke maximumsnelheid op welke weg gaat gelden. Met de ontwerpverkeersbesluiten wordt uitvoering gegeven aan dit vastgestelde beleid. Op de kaart is zichtbaar dat een aantal wegen rood is aangeduid. Dit zijn wegen waar voorlopig nog de huidige snelheid gehandhaafd blijft, maar waar op termijn een snelheidsverlaging gewenst is. Voor deze wegen onderzoeken we of de snelheidsverlaging mogelijk is zonder grote verkeersopstoppen op andere plekken. Daarbij kijken we ook naar onze ambities om het openbaar vervoer te verbeteren. Wegen die nog worden onderzocht, zijn o.a. de Blekerssingel, Heiligenbergerweg (tussen de Blekerssingel en de Ringweg Randenbroek), Brabantsestraat, Kwekersweg, Daltonstraat, Everard Meysterweg en de Stadsring.

Er zijn ook zienswijzen binnengekomen met het verzoek om de snelheid te verlagen op de wegen: Noorderwierweg (tussen Plataanstraat en Goudsbloemstraat), Soesterweg, Zeldertsedreef, Noorderwierweg, Emmalaan en Groningerstraat. Op deze wegen geldt al een maximumsnelheid van 30km/u óf zijn al opgenomen in de verkeersbesluiten om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u.

Leusderweg

Wij begrijpen de zorg voor de verkeersveiligheid in dit gebied, zeker gezien de aanwezigheid van veel kinderen richting school en de aanwezigheid van het sportveld.

We volgen het advies op en verlagen de maximumsnelheid op het zuidelijke deel van de Leusderweg, vanaf Rondweg Zuid. Dit doen we omdat hier veel oversteekbewegingen plaatsvinden van fietsers en voetgangers, waaronder dus ook veel door kinderen. Een lagere snelheid kan hier bijdragen aan extra verkeersveiligheid. Tegelijkertijd verwachten we dat deze maatregel nauwelijks effect heeft op een vlotte doorstroming van het verkeer.

Daam Fockemalaan

Wij realiseren ons dat het verkeer sinds de coronaperiode is toegenomen en dat de drukte en snelheid van voertuigen impact kan hebben op veiligheid, geluidsoverlast en de leefomgeving.

In het Omgevingsprogramma Mobiliteit is gekeken naar de functie, het gebruik en de inrichting van alle wegen in Amersfoort (zie figuur 10 op pagina 55). Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, met een belangrijke verkeersfunctie houden een snelheidslimiet van 50 km/u. Op basis hiervan valt de Daam Fockemalaan op dit moment buiten de criteria voor een verlaging naar 30 km/u.

Barchman Wuytierslaan

Bij het opstellen van de verkeersbesluiten is gekeken naar de functie, inrichting en verkeersveiligheid van de verschillende wegen. Het zuidelijke deel van de Barchman Wuytierslaan is aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg (GOW50). Voor dit type weg geldt in de regel een maximumsnelheid van 50 km/u. Deze weg blijft een belangrijke verkeersfunctie houden, een vlotte doorstroming voor gemotoriseerd verkeer blijft hier wenselijk.

We verwachten niet dat verkeer zich zal verplaatsen naar de Barchman Wuytierslaan door de verlaging van de snelheid op nabijgelegen wegen. De verlaging naar 30 km/u in de ontwerp-verkeersbesluiten geldt namelijk vooral voor wegen met een verblijfsfunctie, met beperkte hoeveelheden doorgaand verkeer. Het is niet aannemelijk dat daardoor grote verplaatsingen in de verkeersstromen gaan plaatsvinden. Bovendien vormt de Barchman Wuytierslaan geen logischer of sneller alternatief dan de andere hoofdwegen, zoals de Utrechtseweg.

Gelet op deze integrale afweging wordt op het zuidelijke deel van de Barchman Wuytierslaan de maximumsnelheid niet verlaagd.

Kersenbaan

De Kersenbaan is in het Omgevingsprogramma Mobiliteit aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg met een belangrijke verkeersfunctie. Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zonder fietsers op de rijbaan krijgen in de regel een snelheidslimiet van 50 km/u. Daarbij komt dat de oversteeklocaties langs de Kersenbaan in de huidige situatie zijn ingericht met verkeerslichten. Hierdoor kunnen fietsers en voetgangers veilig oversteken.

Op basis van het bovenstaande zien wij geen reden om de maximumsnelheid op de Kersenbaan te verlagen.

Hogeweg en Heiligenbergweg

De Hogeweg en de Heiligenbergerweg (zuidelijk deel) zijn gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. Deze wegen hebben een belangrijke verkeersfunctie voor de bereikbaarheid van de stad. De Hogeweg en de Heiligenbergerweg voldoen daarom niet aan de criteria voor een GOW30. Het gedeelte van de Heiligenbergerweg tussen Stadsring en Ringweg Randenbroek wordt wel onderzocht om naar 30 km/u te verlagen in een volgende fase.

2.2 Geluidsoverlast

Er zijn zienswijzen binnengekomen van inwoners die geluidsoverlast ervaren op enkele wegen. De overlast wordt vooral ervaren door klinkerverharding en hogere rijsnelheden.

Klinkerverharding

De gemeente werkt aan meerdere doelstellingen, gezondheid en leefbaarheid horen daarbij. Bij de inrichting van wegen - en de effecten op gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid-, wegen deze factoren mee bij het bepalen van het uiteindelijke resultaat. Het gebruik van klinkers op wegen waar dit kan, heeft een groot voordeel voor wat betreft duurzaamheid. Bij het gebruik van klinkers en een snelheidsverlaging is het nog steeds mogelijk om op wegen een geluidreductie -en dus een verbetering van de leefbaarheid- te halen.

Door het landelijk kenniscentrum CROW zijn voorlopige inrichtingskenmerken voor GOW30 opgesteld. Dit zijn voorlopige richtlijnen. In deze richtlijnen wordt geadviseerd om waar mogelijk voor elementenverharding (klinkers) te kiezen of voor een combinatie met asfalt. Per groot onderhoudsproject wordt straks een afweging gemaakt of, en onder welke voorwaarden klinkerverharding, mogelijk is op een GOW30.

Verhoogde geluidsniveaus Kersenbaan

De situatie -langs de Kersenbaan-gaat over een bestaande situatie waarin zeker verhoogde geluidsniveaus aanwezig zijn, die voor hinder kunnen zorgen. Voor bestaande situaties zijn wij verplicht om een actieplan op te stellen. Het Actieplan Geluid 2024-2028 is klaar. Hiervoor is gekeken naar de geluidssituatie van 2021. Er zijn twee soorten plekken:

- Knelpuntlocaties: meer dan 65 dB geluid
- Aandachtslocaties: tussen 60 en 65 dB geluid

Voor deze plekken is geen verplichte aanpak. Maar als er toch een kans is, bijvoorbeeld bij wegonderhoud, kijken we of we iets aan het geluid kunnen doen. De woningen aan de Kersenbaan in Weltevreden horen bij de aandachtslocaties. Onze eerste aandacht gaat uit naar de knelpunten, want daarvan zijn er nog honderden. Alles aanpakken kost helaas te veel geld.

De oude Wet geluidhinder is vervangen door de Omgevingswet. De regels zijn veranderd. Vroeger werd er 5 dB van het geluid afgetrokken, dat gebeurt nu niet meer. Daarom geldt nu:

- 48 dB van vroeger is nu 53 dB
- 63 dB van vroeger is nu 68 dB

De effecten op geluid zijn berekend met de nieuwe regels. Geen woning gaat over de grens van 65 dB heen. Voor zover excessief rijgedrag geluidsoverlast veroorzaakt, is het vaststellen van een overtreding op het gebied van geluid lastig. U kunt hierover meer lezen op de website van de gemeente ["amersfoort.nl/overlast-door-verkeerslawaaai"](https://amersfoort.nl/overlast-door-verkeerslawaaai). Het is hierbij belangrijk dat bewoners melding blijven doen, zodat er gericht controles plaats kunnen vinden. Dit kan via dezelfde website.

Verhoogde geluidsniveaus Ringweg, Hogeweg en Blekerssingel

Op de Ringweg, Hogeweg en Blekerssingel wordt overlast ervaren van motoren. Dit heeft onze aandacht. Tegelijkertijd is de aanpak van geluidsoverlast en het vaststellen van een overtreding lastig. U kunt hierover meer lezen op de website van de gemeente ["amersfoort.nl/overlast-door-verkeerslawaaai"](https://amersfoort.nl/overlast-door-verkeerslawaaai). Het is hierbij belangrijk dat bewoners melding blijven doen, zodat er gericht controles plaats kunnen vinden. Dit kan via dezelfde website.

2.3 Handhaving en weginrichting

Er is een aantal zienswijzen binnengekomen met zorgen rondom de handhaving van de nieuwe snelheden, de weginrichting die in deze fase nog niet wordt aangepast en mogelijke hinder voor hulpdiensten. Deze zienswijzen zijn bekeken en worden hieronder per onderwerp toegelicht.

Handhaving

De handhaving is een verantwoordelijkheid van de politie. De gemeente heeft geen directe invloed op de inzet van snelheidscontroles. De politie bepaalt haar eigen prioriteiten.

Flitspalen kunnen niet zomaar geplaatst worden. Het Openbaar Ministerie (OM) neemt hierover de beslissing, in afstemming met politie en wegbeheerder. Gemeenten of politie kunnen een aanvraag indienen, maar het OM beoordeelt die eerst zorgvuldig op basis van verkeersveiligheid, overtredingscijfers, risico's en mogelijke alternatieven zoals snelheidsborden, wegversmallingen of fysieke ingrepen. Een flitspaal is pas aan de orde als andere maatregelen niet toereikend zijn. Als er positief wordt beslist, volgt locatiekeuze en technische voorbereiding, waarna de paal wordt geplaatst.

Weginrichting

Bij de invoering begin 2026 geven we de (nieuwe) toegestane maximumsnelheid van 30 km/u met uitsluitend bebording aan. Voor de verkeersveiligheid vinden wij het belangrijk om in één keer op een groot aantal wegen de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Een lagere snelheid draagt bij aan minder verkeersongevallen en ook aan minder ongevallen met letsel. Bij toekomstig groot onderhoud passen we, waar nodig, ook de inrichting van de wegen aan, zodat de snelheid van 30 km/u duidelijk zichtbaar en herkenbaar is.

Hierbij kan gedacht worden aan fietsstroken of snelheidsremmende maatregelen zoals wegversmallingen of drempels, mits deze passen binnen de functie en het gebruik van de weg. Suggesties over de mogelijke locaties voor verkeersdrempels en aanvullende visuele maatregelen kunnen worden ingebracht bij toekomstige groot onderhoudsprojecten.

Op drie GOW30-wegen zijn we van plan om komend jaar fietsstroken te realiseren, dit zijn: Bombardonstraat, Bosweg en de Weg van de Vrijheid. Dit draagt bij aan de veiligheid. Hiervoor worden later dit jaar verkeersbesluiten genomen.

Hulpdiensten

De hulpdiensten hebben aangegeven dat de verlaging van de maximumsnelheid niet of nauwelijks invloed heeft op hun aanrijtijden. Voor hen zijn een goede doorstroming belangrijker dan de maximumsnelheid. In spoedeisende situaties mogen hulpdiensten de maximumsnelheid tot maximaal 40 km/u overschrijden.

Het theoretische reistijdverschil tussen 50 en 30 km/u op een aaneengesloten traject van 1km bedraagt circa 48 seconden. In stedelijke situaties is het werkelijke verschil meestal kleiner door kruispunten, verkeerslichten en ander verkeer. Hierdoor heeft de verlaging in de praktijk slechts een beperkte invloed op de reistijd, ook voor regulier verkeer.

3. Wijzigingen

Verkeersbesluit en onderbouwing	Aanpassing
Ontwerp-verkeersbesluit gemeente Amersfoort: snelheidsverlaging diverse gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) naar 30 km/uur, te Amersfoort	De volgende tekst wordt toegevoegd: Leusderweg, vanaf Rondweg zuid
Situatieschets v02	Het zuidelijk deel van de Leusderweg is toegevoegd.
Memo Onderbouwing geluid verkeersbesluit v02	De memo is verduidelijkt. De uitkomst is gelijk gebleven.

Bijlage 1: Reacties van organisaties

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
024	Ondernemersvereniging Binnenstad Amersfoort (OBA)	Burgemeester en wethouders van Amersfoort hebben bekend gemaakt dat zij het voornemen hebben om met toepassing van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 op verschillende wegen de maximumsnelheid te verlagen. De ontwerp verkeersbesluiten voor de verlaging van deze maximumsnelheid liggen met de bijbehorende stukken vanaf vrijdag 13 juni 2025 voor een periode van 6 weken voor iedereen ter inzage. Voor u ligt dan ook een zienswijze van de Ondernemersvereniging Binnenstad Amersfoort (OBA) op het ontwerp verkeersbesluit. Dit heeft betrekking op alle ontwerp verkeersbesluiten zijnde GOW30, GOW50, ETW30 en ETW60. Geachte College van B&W, Burgemeester en wethouders van Amersfoort hebben bekend gemaakt dat zij het voornemen hebben om met toepassing van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet 1994 op verschillende wegen de maximumsnelheid te verlagen. De ontwerp verkeersbesluiten voor de verlaging van deze maximumsnelheid liggen met de bijbehorende stukken vanaf vrijdag 13 juni 2025 voor een periode van 6 weken voor iedereen ter inzage. Voor u ligt dan ook een zienswijze van de Ondernemersvereniging Binnenstad Amersfoort (OBA) op het ontwerp verkeersbesluit. Dit heeft	2.1, 2.3 Wij begrijpen uw zorg over het behoud van een goede bereikbaarheid van bedrijventerreinen, de binnenstad en andere werklocaties, en uw verzoek om hoofdaanrijroutes en de hoofdwegenstructuur vanaf de snelwegen richting deze bestemmingen ongemoeid te laten. In het Omgevingsprogramma Mobiliteit (vastgesteld op 13 mei 2025) is nadrukkelijk aandacht besteed aan het borgen van de bereikbaarheid voor alle modaliteiten, inclusief het autoverkeer en de logistieke stromen. De hoofdwegenstructuur blijft daarbij in stand. Op de belangrijkste verbindingen met een verkeersfunctie, waaronder hoofdaanrijroutes naar bedrijventerreinen, de binnenstad en werklocaties, wordt de maximumsnelheid niet verlaagd naar 30 km/u. Daarmee wordt de doorstroming van het autoverkeer, het openbaar vervoer en logistieke bewegingen gewaarborgd. Voor de Daam Fockemalaan en Barchman Wuytierslaan en vergelijkbare hoofdverbindingen geldt dat de huidige snelheid gehandhaafd blijft om de doorstroming te behouden en de Stadsring te ontlasten. Deze wegen zijn in het Omgevingsprogramma Mobiliteit aangemerkt als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u of hoger en	Nee

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		betrekking op alle ontwerp verkeersbesluiten zijnde GOW30, GOW50, ETW30 en ETW60. In het door u eerder gepresenteerde Omgevingsprogramma Mobiliteit staan plannen om de stad in de toekomst bereikbaar, leefbaar en klimaatbestendig te houden. Amersfoort groeit hard. Zoals u aangeeft zijn keuzes nodig op het gebied van mobiliteit en slim gebruik van de openbare ruimte. U wenst meer ruimte te geven aan voetgangers, fietsers en deelmobiliteit en u wil het openbaar vervoer verbeteren. Het verlagen van de maximumsnelheden van diverse wegen past binnen dit beleid. Daarentegen willen wij een drietal zaken uitdrukkelijk meegeven. 1. Ons uitdrukkelijke verzoek is hoofdaanrijroutes/hoofdwegenverkeerstructuur vanaf snelwegen richting en tussen bedrijventerreinen, de binnenstad en andere werklocaties ongemoeid te laten; bereikbaarheid is essentieel voor het Amersfoortse bedrijfsleven en haar bezoekers. Onze gedachte gaat hierbij in het bijzonder uit naar de doorstroming via de Westtangent om zo de Stadsring te ontlasten. 2. Daarnaast willen wij pleiten dat de doorstroming gewaarborgd blijft en verzoeken wij u te monitoren of deze doorstroming niet in het geding komt en indien dit aan de orde is, maatregelen terug te draaien of aanvullende maatregelen te nemen. 3. Tot slot maken wij ons zorgen over de handhaving. Wij vinden dat het beleid wat de gemeente verkondigd ook gehandhaafd moet worden, anders heeft het geen zin. Wij zien geen enkele waarborg hoe u hierop gaat sturen. Hoe gaat u hier de handhaving op inrichten? Welke concrete, extra maatregelen stelt u voor? Wat betekent dit voor de prioritering van de	maken onderdeel uit van het stedelijk hoofdnet voor verkeer. Het verlagen van snelheden vindt alleen plaats op wegvakken die, op basis van functie, gebruik en inrichting, voldoen aan de landelijke criteria voor GOW30 of ETW30. Hoofdverbindingen die essentieel zijn voor de bereikbaarheid van economische knooppunten vallen daar niet onder.	

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		handhaving, als u hier extra op in zet? Onze visie is dit beleid alleen in te voeren, als u het als gemeente ook wil en kan handhaven. Wij verzoeken u bovenstaande aspecten uitdrukkelijk te betrekken in het ontwerp verkeersbesluit en ons naar aanleiding van onze vragen en reacties hierover schriftelijk te informeren. Namens het bestuur van de OBA, Met een ondernemende groet,		
028	Amersfoortse Ondernemers ("VAO")	Zienswijze op voorgenomen snelheidsverlaging Geacht College van B&W, Via deze zienswijze wil de Vereniging van Amersfoortse Ondernemers ("VAO") haar zorgen en bezwaren uiten over het voornemen om de maximumsnelheden in Amersfoort, waaronder die op industrieterreinen en rondwegen te verlagen van 50 km/u naar 30 km/u, resp. van 80 km/u naar 60 km/u of van 70 km/u naar 50 km/u. In de hele stad wordt een maximale snelheid van 30km/u de norm. Op rondwegen (2 bij 2- baans) gaan eveneens lagere maximale snelheid gelden. Hoewel de VAO de intentie om verkeersveiligheid te bevorderen volledig begrijpt en steunt, zijn industrieterreinen en rondwegen niet te vergelijken met woonwijken of winkelgebieden. Op industrieterreinen is het verkeer grotendeels functioneel en zakelijk, met een beperkt aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers. De infrastructuur is hier bovendien ingericht op bredere wegen en een hogere doorstroming van voertuigen, waaronder vrachtverkeer. Hetzelfde geldt overigens voor rondwegen. Een verlaging van de maximumsnelheid kan de volgende negatieve gevolgen hebben: - Verminderde efficiëntie: Bedrijven kunnen hinder ondervinden in hun logistieke processen en transporttijden.	2.3 Wij begrijpen uw zorg over de mogelijke negatieve gevolgen van een verlaging van de maximumsnelheid, waaronder verminderde efficiëntie, economische impact en onduidelijkheid voor bestuurders. Deze aspecten zijn meegenomen in onze afweging. Het theoretische reistijdverschil tussen 50 km/u en 30 km/u op een aaneengesloten traject van 1km bedraagt circa 48 seconden. In stedelijke situaties is het werkelijke verschil echter meestal kleiner, doordat kruispunten, verkeerslichten en ander verkeer de doorstroming bepalen. De verlaging van de snelheid heeft daarom in de praktijk slechts een beperkte invloed op de reistijd en daarmee ook op de logistieke efficiëntie van bedrijven. Wij zijn ons ervan bewust dat de verlaging gewenning vraagt van weggebruikers, maar verwachten dat dit op termijn leidt tot een veiligere en prettigere verkeerssituatie, zonder noemenswaardige negatieve effecten voor bereikbaarheid en economie.	Nee

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		- Economische impact: Vertraagde mobiliteit kan leiden tot hogere kosten en verminderde concurrentiekracht voor ondernemers. - Onduidelijkheid en naleving: Bestuurders verwachten doorgaans hogere snelheden op industrieterreinen en rondwegen. Een afwijkende norm kan leiden tot verwarring, verminderde naleving en bovendien gevaarlijke situaties. - Handhaving: Ook de handhaving van genoemde naleving lijkt niet gewaarborgd. De politie heeft al aangegeven niet te zullen handhaven nu de infrastructuur hierop niet ingericht is. De VAO pleit daarom voor een heroverweging van dit voorstel, waarbij wordt gekeken naar maatwerk per locatie, op basis van verkeersintensiteit, type bedrijvigheid en de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers. Implementatie kan eerst plaatsvinden nadat de infrastructuur op orde is gemaakt. Ik dank u voor de mogelijkheid om onze zienswijze kenbaar te maken en hoop dat deze serieus wordt meegenomen in de besluitvorming. Met vriendelijke groet, namens de VAO,		
029	De Minister Van Infrastructuur En Waterstaat, afdelingshoofd Netwerkontwikkeling en Visie Rijkswaterstaat Midden-Nederland	Geachte heer/mevrouw, Van 13 juni tot en met 24 juli liggen de ontwerp verkeersbesluiten verlaging maximum snelheid Amersfoort ter inzage. Vanuit mijn rol als beheerder van de A1 en A28 geeft het ontwerpbesluit mij aanleiding om de volgende aandachtspunten mee te geven. Er ontbreekt een verkeersrapport waarin de effecten van het pakket op het gemotoriseerd verkeer is beschreven. In het bijzonder het effect van de	2.1 In het kader van U Ned (<i>U Ned is een onderzoeksprogramma waarbij het Rijk, provincie Utrecht en gemeenten samenwerken aan maatregelen voor de regio 's Utrecht en Amersfoort op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid</i>) is door alle betrokken partijen, ook het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Rijkswaterstaat, een mobiliteitsstrategie afgesproken met een heldere en gezamenlijke koers voor het uitwerken	

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		maatregelen op de verkeersintensiteiten van de Rijkswegen. Het verzoek is dan ook om in de verdere uitwerking van dit besluit kwantitatieve effectberekeningen toe te voegen waarin duidelijk staat beschreven welke effecten het voorgestelde besluit heeft op het gemotoriseerd verkeer in- en rond Amersfoort. Momenteel is er alleen een rapport bijgevoegd waarin het effect van het voorgestelde pakket op het openbaar vervoer is beschreven (Goudappel rapport, nov 2024). Verder is het effect van het maatregelenpakket op geluid samengevat in één A4tje. Ik verzoek u om het achterliggende, complete geluidrapport met bijbehorende rapportage van de (verkeers-)modelberekening toe te sturen/openbaar te maken. Mochten de bovenstaande aandachtspunten vragen oproepen, dan kunt u contact opnemen door een mail te sturen naar. DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT, namens deze,	van mobiliteitsmaatregelen om de opgaven voor de langere termijn het hoofd te kunnen bieden en nieuwe woningen en arbeidsplaatsen te kunnen ontsluiten. Rijk en regio hebben in de mobiliteitsstrategie vier richtinggevende principes onderschreven. Eén daarvan is het verbeteren van de mobiliteitsnetwerken voor alle manieren van vervoer en het verlagen van de snelheid van autoverkeer in de bebouwde kom. Het uitgangspunt is dat 30km/u standaard wordt op alle wegen binnen de bebouwde kom (zie ook de Motie Tweede Kamer, oktober 2021). In de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 zijn hier samen met het Rijk vervolgafspraken over gemaakt. Met het nemen van de verkeersbesluiten snelheidsverlaging wordt invulling gegeven aan deze gemaakte afspraken. Uit de effectberekeningen zien we dat het op diverse wegen binnen de bebouwde kom minder druk wordt. Dit past ook bij de doelstellingen van de maatregel om de leefbaarheid binnen de bebouwde kom te verbeteren en om het aandeel doorgaand/sluijverkeer in de stad te verminderen. Hiermee wordt ook een deel van het effect van het voorlopig niet doorgaan van het MIRT-project A1/A28 (waardoor verkeer langer op het onderliggende wegennet blijft om daarmee de A1 en/of de A28 te ontwijken) verminderd. In het vastgestelde Omgevingsprogramma Mobiliteit zijn in figuur 10 op pagina 55 tevens een aantal wegen met rood aangeduid waar op termijn ook een snelheidsverlaging naar 30 km/u gewenst is, zoals de Stadsring en de Ringweg Randenbroek. Deze wegen zijn niet opgenomen in de	

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
			verkeersbesluiten. Dit zijn wegen met op dit moment wel nog een belangrijke doorgaande verkeersfunctie. Voor deze wegen onderzoeken we of de snelheidsverlaging mogelijk is zonder grote verkeersopstoppen op andere plekken. Daarbij kijken we ook naar onze ambities om het openbaar vervoer te verbeteren. Voordat de verkeersbesluiten in ontwerp zijn genomen, is er op basis van de verkeersgegevens onderzoek gedaan naar de effecten op de geluidbelasting binnen de gehele wegenstructuur van Amersfoort. Omdat er geen toename mag ontstaan van meer dan 1,5 dB, wat overeenkomt met een verkeerstoename van 40 % verkeer. De toename (maar ook afname) van het geluid is vervolgens per weg bepaald aan de hand van de procentuele groei (of afname) van het verkeer. De resultaten zijn allereerst in een korte memo verwoord. Er is nu op basis van de eerdere resultaten een uitgebreidere memo opgesteld (kenmerk: BK5113-MI-ME-250725). De memo hebben wij bij de beantwoording van uw zienswijze toegevoegd.	

Bijlage 2: Particuliere reacties van inwoners en belangenverenigingen

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
001		Verzoek om ook de verdere Leusderweg tot aan de Rondweg Zuid een 30km zone te maken voor alle bewoners in die omgeving, maar ook vanwege alle kinderen die van en naar de BSO en voetbal bij Amsvorde gaan.	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt aangepast vanaf Rondweg Zuid naar 30 km/u.
002		Wij wonen op Velddorp. Elke dag moeten wij de Leusderweg oversteken onderweg naar de school van onze zoon. Auto's rijden vaak al harder dan de toegestane snelheid. Gezien de hoeveelheid kinderen die ook vanaf het sportveld komen en de weg moeten overstelen zouden wij graag zien dat de snelheidsverlaging tot 30 km per uur wordt verlengd op de Leusderweg tot het stoplicht net na de Bali straat. Dit zou verder ook een positieve impact hebben op het geluid komende van de Leusderweg!	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid aangepast naar 30 km/u.
003		Het zou veiliger en vriendelijker zijn als de snelheidslimiet van 30km/u door wordt getrokken tot de ring.	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid aangepast naar 30 km/u.
004		Ik begrijp de afweging niet de 50 km/h te laten gelden tot hoogte Timorstraat en niet tot Ringweg-Zuid. In dat tussenliggende stuk betreft het eveneens een weg met veel bewoning, veel schoolgaande kinderen en thans dikwijls onveilige situaties. Om de auto te laten wennen om richting het centrum de snelheid te minderen, zou er direct vanaf de entree vanuit het zuiden een 30km moeten gelden, analoog aan het voorbeeld uit Amsterdam	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid aangepast naar 30 km/u.
005		Ik begrijp de afweging niet de 50 km/h te laten gelden tot hoogte Timorstraat en niet tot Ringweg-Zuid. In dat tussenliggende stuk betreft het eveneens een weg met veel bewoning, veel schoolgaande kinderen en thans dikwijls onveilige situaties. Om de auto te laten wennen om richting	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		het centrum de snelheid te minderen, zou er direct vanaf de entree vanuit het zuiden een 30km moeten gelden, analoog aan het voorbeeld uit Amsterdam.		aangepast naar 30 km/u.
006		De snelheid op de Leusderweg wordt verlaagd naar 30 km per uur vanaf de timorstraat borneoplein vv. Het stuk weg tussen de timorstraat en verkeerslichten bij balistraat/rondweg vv blijft 50 km. Naast verwarring voor verkeersdeelnemers over verschillende snelheden is de situatie op dit stuk Leusderweg met verschillende oversteekplekken voor fietsers en wandelaars en afslaand verkeer naar madoerastraat, wenig meinezstraat en Leusderweg/balistraat ook veiliger voor verkeersdeelnemers in geval een eenduidige snelheid wordt gehanteerd. Bovendien is optrekkend en afremmend verkeer voor een lengte van een paar honderd meter, vanuit milieu- en geluidsoogpunt ongewenst. Ik adviseer dan ook het stuk tussen de rondweg en het borneoplein eenduidig 30 km in te voeren op de Leusderweg.	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid aangepast naar 30 km/u.
007		Verzoek om de Leusderweg in zijn geheel een 30 km zone te maken. Als bewoners van Velddorp grenst onze tuin aan de Leusderweg. We hebben behoorlijke geluidsoverlast van de Leusderweg. In het ontwerpbesluit is voorgesteld om de Leusderweg een 30 km weg te maken, maar slechts tot aan de Timorstraat. Het stuk van de Timorstraat tot de Ringweg Zuid blijft dus een 50 km weg. Hierdoor wordt onze geluidsoverlast niet verminderd, maar zal deze alleen maar toenemen, door optrekkend verkeer dat uit de 30 km zone komt. Ook is de Leusderweg gevaarlijk voor overstekende kinderen tussen Velddorp en de Indische Buurt. Dat is nog een reden om de Leusderweg geheel een 30 km weg te maken. Daarom is ons verzoek om de Leusderweg in zijn geheel een 30 km zone te maken, tot aan de Ringweg Zuid.	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid aangepast naar 30 km/u.
008		Het zou fijn zijn voor de bewoners op het laatste stuk leusderweg, waar ik en mijn gezin wonen, als de 30km wordt doorgetrokken naar de ringweg/afrit!	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid aangepast naar 30 km/u.

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
009		Het vervangen van asfalt door klinkerbestrating (belangenafweging pagina 6) is zeer ongewenst. Dat het geluid desondanks nog binnen de wettelijke normen valt zegt niets: die normen zijn onvoldoende om gezondheid en leefbaarheid van omwonenden te beschermen. De aanpassing van het wegdek staat haaks op één van de hoofddoelen van het besluit, namelijk verbeteren van de leefbaarheid door verlagen van de geluidsbelasting. Klinkerbestrating is niet vereist voor een GOW-30 en gaat niet typisch worden voor de Amersfoortse GOW-30 uitvoering. Herkenbaarheid van de Amersfoortse GOW-30 wegen pleit juist voor (behoud van) asfalt, ter onderscheid van de ETW-30 wegen. Dit onderscheid is belangrijk omdat de voorrangssituatie tussen beide wegen verschilt. Om dezelfde reden zouden op GOW-30 wegen waar mogelijk fietssuggestiestroken moeten worden toegepast: perfecte herkenbaarheid verschil in voorrangssituatie. Die functioneren direct als maatregel om de snelheid omlaag te krijgen (ondervangen op dit punt gemis aan klinkerbestrating)	2.2, 2.3	Nee
010		Lijkt mij goed plan om meer wegen 30 km te maken. zeker op de leusderweg en kapelweg. zal de veiligheid vergroten. maar wel een vraag. Waarom op de leusderweg pas vanaf Timorstraat naar Borneoplein. Het is duidelijker en logischer om het direct bij binnenkomst van bord Gemeente Amersfoort in te laten gaan. Dus hele Leusderweg vanaf stoplichten bij afrit. Dan heb je kans dat mensen zich er aan gaan houden. Ook veel veiliger voor de VV Amsvorde!	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid aangepast naar 30 km/u.
011		Wij zouden graag zien dat de 30 km zone op de Leusderweg niet pas in gaat vanaf de Timorstraat maar al vanaf de stoplichten bij de ringweg zuid. Er wordt daar nog steeds erg hard gereden door auto's vanaf de door dreef en vanaf de snelweg. Mede gezien de nieuwe huizen bij Common woods maar vooral ook vanwege veel overstekende kinderen om naar Voetbalclub Amsvorde te gaan, zou het terugbrengen van de maximale snelheid ook aan het eind van de Leusderweg zeer gewenst zijn	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid aangepast naar 30 km/u.
012		Beste heer, mevrouw,	2.1	Nee

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		Met belangstelling las ik het stuk over over de verlaging van de snelheid. Wij wonen op de Daam Fockemalaan. Helaas vallen wij ook nu weer buiten de boot. 1. Eerst ging de westangent niet door en nu wordt de snelheid niet aangepast. 2. De drukte is alleen maar toegenomen na corona. Buiten de spits wordt er hard gereden. Harder dan 50 km per uur. Jammer dat wij niet meegenomen zijn. Want 30 km per uur zou veel uitmaken. Is het mogelijk dat er maatregelen worden genomen dat er niet harder dan 50 km per uur wordt gereden. Dat zou de veiligheid, geluidsoverlast en gezondheidsoverwegingen verbeteren. - de daam fockemalaan heeft aan beide kanten ventwegen. Die kunnen ook door de hulpverlening gebruikt worden. Aangezien de westangent niet doorgaat zou een herinrichting een grote verbetering zijn. - wanneer alle instroom vanuit het zuiden op 30 km per uur komen wordt de Daam Fockemalaan nog meer belast als de Utrechtse en Leusderweg ook 30 km per uur worden. Met de nieuwbouw op Maria Ter Eem, Isselt, Nieuwe Stad, complex Blom en vernauwing van de stadsring vrees ik dat de belasting van de Daam Fockemalaan overbelast wordt.		
013		Op dit moment wordt voorgesteld op de leusderweg tussen het Borneoplein en de Timorstraat te verlagen naar 30km/uur. Argumenten hiervoor zijn ondermeer de leefbaarheid langs de wegen en verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Uit de stukken volgt niet waarom het tot dit stuk wordt beperkt nu een verlaging over de gehele leusderweg direct positief effect kan hebben op de volledige leefomgeving langs deze weg. Hierbij dringend verzoek om de verlaging van de snelheid door te trekken tot aan de Balistraat vanwege oversteekbaarheid richting voetbal vereniging Amsvorde waar veel kinderen oversteken, verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de woning direct aan de leusderweg waaronder de nieuwe wijk Velddorp.	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid aangepast naar 30 km/u.

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
014		Het 30 zone gebied op de Leusderweg zou iets verlengd moeten worden van Timorstraat tot en met Balistraat ivm veiligheid, oversteekbaarheid en geluidsoverlast in de Indische buurt en de nieuw aangelegde woonwijk Velddorp. De ervaring leert dat auto's komende vanaf de ringweg naar de Leusderweg juist op dit stuk nog extra hard optrekken, of vanaf de andere zijde onder het viaduct door hard lijven rijden met het idee nog op een doorgaande weg te zitten.	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid aangepast naar 30 km/u.
015		Bedankt u voor dit voorstel. Ik woon in de Emmalaan. Het race circuit dus. Hoop wel dat jullie met de implementatie beginnen bij invalswegen zoals de Emmalaan is.	2.1	Nee
016		Snelheid verlaging Gaardendreef naar 30 km. Op de Gaardendreef(wijk Nieuwland) wordt veel te hard gereden door auto's, bussen, motoren etc. Hierdoor al veel overstekende dieren doodgereden. Veel kinderen fietsen hier of steken over naar de waterkant om te vissen. Mijn verzoek is om de Gaardendreef mee te nemen in de snelheidsverlaging van 50 km naar 30 km	2.1	Nee
017		Ik ben voorstander van het verlagen van de maximum snelheid in Amersfoort. Een van de doelen daarvan is het verlagen van de geluidsoverlast. Er wordt veel geluidsoverlast van verkeer ervaren op o.a. de Ringweg, Hogeweg en op de Blekerssingel. In de situatieschets zie ik geen snelheidsverlaging op deze wegen. In de rapportage over de effecten op het ov wordt wel het voornemen beschreven de maximale snelheid op de Blekerssingel te verlagen. De Blekerssingel/Heiligenbergerweg leent zich goed voor een verlaging naar 30km, zeker met de bochten en wandel/fietsovergangen in de weg (ivm veiligheid), en de geluidbeslasting op de huidige en toekomstige woningen naast de weg. De gemeente dient ook niet te vergeten dat veel (geluids)overlast wordt veroorzaakt door de forse aanwezigheid van motoren op de eerder genoemde wegen. Deze motoren maken geluid boven de geluidsnorm vna 65db en maken harde knallende geluiden die heel ver reiken en	2.1, 2.2	Nee

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		binnenshuis goed te horen zijn. Ik vraag hier graag meer aandacht voor vragen. Wachten tot de omvorming van de Stadsring duurt te lang en doorgang van dit initiatief is nog onzeker. Het zou al helpen als de mogelijkheid om snel op te trekken van 0 naar 50+ km werd verminderd. De motoren en scooters domineren nu qua geluid de (binnen)stad.		
018		Ik ben niet tegen de voorgenomen maatregel maar ben van mening dat de maximum snelheid geloofwaardig moet zijn (net als de politie). In dit kader is het vreemd dat in mijn buurt (o.a. Gaardendreef, Poortersdreef) de laatste weken/maanden volop wordt geasfalteerd terwijl de handreiking inrichtingskenmerken GOW30 een (gedeeltelijke) open verharding voorschrijft. U wilt de inrichtingskenmerken pas overeenstemmen met de maximumsnelheid bij volgend onderhoud, maar dat duurt dus een jaar of 10. U kiest hiervoor in het kader van uniformiteit, maar die uniformiteit is natuurlijk ver te zoeken als je op de brede strak geasfalteerde wegen even hard mag rijden als op de etw met klinkers en drempels. Bovendien zal er door alle uitzonderingen en verschillende categorisering en alsnog een wirwar aan maximumsnelheden ontstaan. Kortom, gewoon eerst de inrichting aanpassen en dan de snelheid. Uniformiteit of niet, dit zal voor de weggebruiker als vanzelfsprekend worden ervaren. Verder staan er een aantal onjuistheden in de besluiten. U onderbouwt dat de reistijd voor gemotoriseerd verkeer beperkt blijft vanwege effectieve capaciteit. Dit is een argument wat speelt op snelwegen, maar slaat nergens op bij 30/50 wegen. Ook schrijft u dat de maximumsnelheid geen invloed heeft op aanrijdingen van hulpdiensten, terwijl de maximumsnelheid voor hulpdiensten ook gekoppeld is aan de maximumsnelheid voor regulier verkeer.	2.1, 2.3	Nee
019		Ik ben het niet eens met het ontwerp omdat ik het nut er niet van compleet inzien. De huidige 50 wegen zijn bijna altijd goed gescheiden van voetgangers en fietsers. De snelheidsverlaging in Amsterdam is in mijn ogen aanzienlijk	2.3 De aanpak in Amsterdam verschilt vanwege de hogere verkeersintensiteit en	Nee

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		nuttiger, gezien de compactere straten en wegen. Amsterdam heeft ook meer contactpunten met fietsers en voetgangers en een veel hoger volume van verkeer. Een verlaging van 50 naar 30 km/h op wegen waar fietsverkeer de weg deelt met auto's, of hoog volume zou ik volledig snappen, maar dat is hier gewoon niet het geval. Bovendien lijkt me dit ook niet te reëel te handhaven, zonder er bakken met geld naar te gooien aan flitspalen of politiepatrouilles. Ik ben ook van mening dat een weg inherent moet aangeven wat voor snelheid daar gereden moet worden, zonder specifiek naar de borden te kijken. Met andere woorden, als je een weg oprijdt, moet gelijk duidelijk zijn voor welke snelheid deze weg ontworpen is. Als meerdere wegen die ontworpen zijn voor 50 km/h nu naar 30 km/h gaan, vraag je er bijna om dat iedereen te snel gaat rijden. Dit lijkt mij onveiliger dan wanneer iedereen dezelfde snelheid verwacht. Ik ben absoluut geen tegenstander van het ontmoedigen van autoverkeer, maar zou je dan niet moeten beginnen met het aanpakken van goed openbaar vervoer? Dit voelt een beetje als maatregelen nemen zonder een werkbaar alternatief aan te bieden.	de compacte stedelijke inrichting, waardoor snelheidsverlaging daar meer effect heeft op verkeersveiligheid en leefbaarheid. In Amersfoort wordt per wegvak bekeken waar een verlaging van 50 naar 30 km/u daadwerkelijk bijdraagt aan de verkeersveiligheid en leefomgeving. Het verlagen van de maximumsnelheid op een groot aantal wegen naar 30 km/u is onderdeel van het vastgestelde Omgevingsprogramma Mobiliteit. In dat beleidsprogramma zijn voor alle soorten vervoerswijzen doelen en plannen opgesteld, waaronder ook het verbeteren van het openbaar vervoer. Dit project is dus onderdeel van een veel groter plan om de mobiliteitstransitie in Amersfoort te bewerkstelligen en de verkeersveiligheid te verbeteren.	
020	de belangenvereniging BW Laan	Als de snelheid op het zuidelijke deel van de BW Laan niet (mede) wordt teruggebracht naar 30 km/uur zal de onveiligheid en verkeersoverlast verder toenemen. De bewoners zijn daar zeer ongerust over. Geacht College, Graag willen wij als burgers van Amersfoort, wonende aan het zuidelijke deel van de BW Laan, onze zienswijze inbrengen over het ontwerp-verkeersbesluit inzake de rijsnelheidsverlaging. Wij pleiten ervoor om ook bij onze woningen de rijsnelheid terug te brengen van 50 km/uur naar 30 km/uur. BWlaan ontbreekt in verkeersbesluiten rijsnelheidsverlaging In juni 2025 is het	2.1 Wij begrijpen uw zorgen over de rijsnelheid van het busverkeer en de hoge frequentie op de Barchman Wuytierslaan. Het is inderdaad van groot belang dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor omwonenden wordt gewaarborgd. De snelheid van bussen wordt primair beheerd door vervoerders en handhaving. Wij stimuleren samen met busvervoerder Syntus het naleven van de maximumsnelheid. De gemeente blijft hierover in gesprek met de vervoerder om mogelijke verbeteringen door te voeren.	

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035 vastgesteld. Verkeers-besluiten voor rijsnelheidsverlaging op bepaalde wegen liggen ter inzage t/m 24 juli 2025. Tot dan kunnen burgers en organisaties hun 'zienswijze' inbrengen om zo nodig de plannen bij te stellen. Wij constateren dat het zuidelijke deel van de Barchman Wuytierslaan (BWlaan) niet is opgenomen in de wegen waar een snelheidsreductie wordt voorgesteld (van 50 km per uur naar 30 km per uur). Wij zijn daar zeer bezorgd over en pleiten ervoor om ook op dit deel van de BWlaan de maximale snelheid terug te brengen naar 30 km per uur. Op 7 maart 2025 besprak ondergetekende de bestaande zorgen met wethouder Thias Bijholt, samen met een ander lid van de belangenvereniging BW Laan Even Nummers. Huidige overlast in de BWlaan door te hoge rijsnelheid Als bewoners van de BWlaan laten wij graag onze kinderen buiten spelen, zorgen wij voor onze ouderen in de buurt, en wandelen wij graag in de laan waarbij sommigen van ons hun hond uitlaten. Wij willen voor hen allen graag een veilige en enigszins rustige laan behouden waardoor onze leefomgeving niet verder wordt aangetast. Die leefomgeving staat onder druk door het snelle en immer drukker wordende verkeer. Het is voor ons het steeds lastiger geworden om bijvoorbeeld de inrit in of uit te rijden: bussen en auto's komen aangestormd, en ook is het fietspad veel onrustiger geworden met hardrijdende fatbikes en e-bikes. Daarnaast zijn wij bezorgd over de negatieve gezondheidsaspecten van de toenemende verkeersdruk (geluid, luchtverontreiniging, drukte); zonder maatregelen zal ons algemeen gevoel van onbehagen en stress hierdoor verder toenemen. Ook rijden zware voertuigen veelal te hard met de nodige trillingshinder als gevolg. In het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035 wordt beschreven op welke wegen in het Bergkwartier van 50 km per uur naar 30 km per uur zullen worden bijgesteld. Dat juichen wij toe. Helaas heet het zuidelijke deel van de BWlaan	Wat betreft de spreiding van het busverkeer over omliggende wegen en aanpassing van frequenties: dit valt onder de afstemming tussen gemeente en vervoerder binnen het openbaar vervoerbeleid. De intensiteit en routes van buslijnen worden continu gemonitord en waar nodig aangepast om zowel de bereikbaarheid als de leefomgeving in balans te houden. Uw zorgen worden meegenomen in de evaluatie van de verkeers- en OV-ontwikkelingen in het kader van het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035.	

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		(tussen Daam Fockemalaan en Stationsplein) deze rijsnelheidsverlaging nog niet toegekend gekregen. Dat zien wij als een groot probleem. Hierdoor is namelijk een 'waterbed-effect' te verwachten: op dit gedeelte van de BWlaan zal het hierdoor nog veel drukker worden, niet alleen door toename van regulier verkeer, maar ook door de toename van het aantal OV bussen. Omdat in de Koningin Wilhelminalaan en Emmalaan de snelheid wordt teruggebracht, zullen deze OV bussen meer de BWlaan als voorkeursroute nemen. De BWlaan is een doorgaande verbinding voor busverkeer. Wij (i.c. de belangenvereniging BW Laan even nummers) hebben met snelheids-metingen geconstateerd dat ca. 60% van de bussen te hard rijdt tot 70 km/uur aan toe. Synthus heeft bereidwilligheid getoond er iets aan te doen. Maar we constateren dat de bussen te hard blijven rijden. Ook de busfrequentie neemt nog steeds toe. Momenteel rijdt er overdag al één bus per 1-2 minuten langs onze huizen en we begrijpen van de gemeente dat de intensiteit van het busverkeer nog verder zal toenemen (sic!). We verzochten de gemeente om het busverkeer te spreiden over de Koningin Wilhelminalaan/Emmalaan en BWlaan. Hierop hebben wij nog geen reactie ontvangen. Ook constateren wij dat naast de spitsuren de bussen zeer matig gevuld zijn; door aanpassing van de busfrequentie kan ons inziens een efficiency-slag worden gemaakt. Al met al wordt zonder verdere maatregelen ten aanzien van de mobiliteit in de BWlaan onze leefomgeving ernstig aangetast en we maken ons daar zeer grote zorgen over. Onze voorstellen 1. Het kernprobleem is dat onze leefomgeving wordt aangetast door de te hoge snelheid van het drukke verkeer op het zuidelijke deel van de BWlaan. Daarom is ons belangrijkste voorstel om de maximumsnelheid op het zuidelijke deel van de BWlaan tussen Daam Fokkemalaan en		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		Stationsplein ook terug te brengen van 50 km per uur naar 30 km per uur. 2. Daarnaast stellen wij complementaire maatregelen voor opdat de voorgestelde snelheidsverlaging niet alleen administratief is maar ook effect in de praktijk zal hebben en de leefbaarheid in de BWlaan wordt verbeterd: • Verspreid de OV routes beter over de verschillende aanrijroutes van en naar het station en neem hiervoor de regie (en laat dit dus niet vrijblijvend over aan de busmaatschappijen). • Pas de busfrequentie aan opdat de OV bussen beter gevuld zijn. • Pas het wegdek aan met effectieve suggestiestroken. • Plaats op het zuidelijke deel van de BWlaan permanent enkele flitspalen en matrixborden met snelheidsaanduiding ter controle van de snelheid van automobilisten en OV bussen. Wij zijn uiteraard graag bereid om mondeling een nadere toelichting te geven. Vriendelijke groet,		
021	Omwonenden Kersenbaan	Wij zijn het niet eens met het ontwerp omgevingsprogramma omdat in wijken rondom de Kersenbaan wordt overgegaan op 30km/u regiem en deze straat waaraan onze huizen grenzen niet wordt meegenomen in het plan de maximum snelheid te verlagen naar 30 km terwijl wij enorme overlast ervaren. Amersfoort, 22 Juli 2025 Betreft: Ontwerp Verkeersbesluiten-Verlaging maximumsnelheid Amersfoort Geachte Commissieleden, Met deze brief willen wij, als direct aanwonenden en buurtbewoners van de Kersenbaan tussen de Utrechtseweg en de Leusderweg, onze ernstige zorgen uiten over de aanzienlijke geluidsoverlast en	2.1, 2.2 De bereikbaarheid van hulpdiensten en de verkeersafwikkeling rondom parkeergarages maken onderdeel uit van de bredere verkeers- en bereikbaarheidsopgaven in de stad. Deze onderwerpen worden in samenhang bekeken bij de verdere uitwerking van mobiliteitsmaatregelen.	

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		verkeersonveiligheid die wij dagelijks ervaren. Wij doen een dringend beroep op u om het plan voor snelheidsverlaging in het kader van de Omgevingsvisie Gezond Samenleven ook uit te breiden naar dit specifieke weggedeelte. De Kersenbaan is oorspronkelijk aangelegd als ontsluitingsweg voor woningen en kantoren nabij station en kende relatief weinig verkeer. Echter, sinds de invoering van eenrichtingsverkeer in veel omliggende straten is het verkeer op de Kersenbaan aanzienlijk toegenomen. Vooral op het deel tussen Utrechtseweg en Leusderweg is de verkeersdrukte significant gestegen. Het overgrote deel hiervan gaat bij de kruising Leusderweg links- of rechtsaf de wijken in, omdat dit de enige route vanaf de Stadsring is om daar te komen, zoals bevestigd door uw verkeersdeskundige de heer Bouthoorn. Cruciaal is dat de Kersenbaan na 2016 is verlengd en aangesloten op de A28, waardoor het verkeer achter onze huizen nog verder is toegenomen. Buiten de spits wordt er vaak hard opgetrokken en hard gereden, met snelheden van 80+ km/u, wat leidt tot excessief verkeerslawaai. Tevens is er een aanzienlijke toename van zwaar verkeer. Volgens uw verkeersdeskundige nodigt de Kersenbaan uit om hard te rijden. Ook gaf de heer Bouthoorn aan dat het geluidsscherm aan de kant van de Joannes Tolliusstraat laag is (< 3m) en hierdoor onvoldoende bescherming biedt tegen het toegenomen geluid. Daarbij komt dat, hoewel langs andere delen verderop van de Kersenbaan 'geluid reducerende maatregelen' zoals lange geluidsschermen zijn genomen om woonwijken te ontzien, dit niet is gedaan voor de woningen van Weltevreden langs de Kersenbaan. De voortdurende geluidsoverlast en het hoge verkeersvolume hebben een negatieve impact op onze gezondheid en leefbaarheid. Onze nachtrust wordt regelmatig verstoord, wat stress geeft en gezondheidsrisico's oplevert. Daarnaast belemmert het verkeerslawaai het ontspannen in de tuin en het openen van ramen en ventilatieroosters, terwijl ook de		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		luchtkwaliteit, vooral door stilstaand verkeer tijdens de spits, verslechterd vanwege meer fijnstof die vrijkomt. We vrezen dat de situatie nog verder verslechtert wanneer de Stadsring autoluw wordt. Het is zeer zorgwekkend dat de indicatie van de geluidskwaliteit op de geluidsbelastingkaart voor onze woningen in Weltevreden is vastgesteld op 61- 65 dBA, wat als 'tamelijk slecht' wordt aangeduid. Hoewel het 'Actieplan geluid van 2018-2023' van de Gemeente Amersfoort, gebaseerd op de situatie in 2016, geen maatregelen voor de geluidsoverlast ter plaatse van onze woning bevatte, stelde het plan wel een plandrempel van 65 dBA vast. Bovendien wil de gemeente in dit actieplan dat de geluidsbelasting nooit boven de 60 á 65 decibel uitkomt, en spreekt in dit verband van 'aandachtlocaties' en 'knelpuntlocaties' waar actie moet worden ondernomen. De Wet milieubeheer stelt de voorkeurswaarde voor geluid op gevels van woningen op 50 dB, en voor nieuw aan te leggen wegen is 65 dB het absolute maximum. De Wet geluidhinder specificeert zelfs een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een stedelijk ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 63 dB voor woningen. Onze huidige situatie van 61-65 dBA ligt hiermee dus boven de voorkeurswaarden en op of boven de maximaal toelaatbare waarden, wat de noodzaak tot ingrijpen onderstreept. Het verbaast ons daarom dat het deel van de Utrechtseweg vanaf de Stadsring tot aan de kruising Utrechtseweg/Kersenbaan en de Kersenbaan zelf tot aan de kruising Leusderweg, een totale afstand van 680 meter, uitgesloten wordt van het snelheidsverlagingstraject, terwijl vergelijkbare ontsluitingswegen en zelfs wegen met minder bewoning en met fietspaden wel worden opgenomen in het 30 km-gebied. Daarbij is het voor de weggebruiker niet logisch dat in een 30 km-gebied voor 680 meter een andere snelheid geldt.		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		Hulpdiensten kunnen steeds minder makkelijk via de Kersenbaan naar hun bestemming en de toegang tot de parkeergarage Weltevreden is tijdens de spits slecht toegankelijk voor de bewoners. Dit levert niet alleen ongemak op, maar leidt tot onveilige situaties. Wij verzoeken u dringend om ook dit weggedeelte een verblijfsstatus toe te kennen en de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u, in lijn met de rest van het gebied. Dit draagt bij aan een betere leefbaarheid en gezondheid, omdat de emissie van gevaarlijke stoffen door het wegverkeer naar beneden gaat. Dat geldt ook voor elektrische auto's die door hun hogere gewicht meer fijnstof produceren. Vorig jaar is dit verzoek al gedaan, maar toen werd het afgewezen omdat het een gebiedsontsluitingsweg betreft. Nu er echter plannen zijn om op diverse ontsluitingswegen de snelheid te verlagen, is het des te urgenter om dit stuk ook mee te nemen. Deze oproep sluit aan bij de provinciale Omgevingsvisie en het Programma Gezond en Veilig, waarin wordt ingezet op een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving met aandacht voor geluidshinder, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid. Het negeren van dit weggedeelte staat haaks op de ambitie om de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht gezond en leefbaar te maken en te houden. Gezien de geluidsoverlast, de onveilige en de oplopende ongezonde situatie vragen we u ook met klem te luisteren naar de bewoners en de overlast te verminderen door de Kersenbaan (en het eerste deel van de Utrechtseweg) op te nemen in de plannen en snelheidsbeperkende maatregelen, zoals een 30 km-zone en drempels in combinatie met een stiller wegdek, toe te passen op dit deel van de Kersenbaan. Daarnaast vragen we u te onderzoeken welke maatregelen genomen kunnen worden ter handhaving, om excessief rijgedrag blijvend te voorkomen.		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		Indien gewenst gaan we graag met u in gesprek en nodigen wij u uit om een en ander ter plaatse te komen bekijken en ervaren. Met vriendelijke groet,		
022		Bezwaarschrift m.b.t. snelheidsverlaging Leusderweg – verzoek 30 km/u ook vanaf Rondweg tot Borneoplein Geachte heer/mevrouw, Graag wil ik enkele belangrijke punten onder de aandacht brengen die pleiten voor het doortrekken van de 30 km/u-zone op de Leusderweg vanaf de Rondweg tot aan het Borneoplein: ? ?? 1. Overstekende kinderen – voetbalvereniging Amsvorde Op het deel van de Leusderweg waar momenteel nog 50 km/u geldt, steken dagelijks veel kinderen over richting voetbalvereniging Amsvorde, die schuin tegenover de wijk ligt. Met name op trainingsdagen en zaterdag is dit een druk punt met kwetsbare verkeersdeelnemers, vaak zonder verkeersregeling. Een lagere snelheid vergroot hun veiligheid aanzienlijk. ? ??? 2. Toegang voor bewoners nieuwbouwwijk Velddorp De nieuwe wijk Velddorp heeft directe toegang tot dit deel van de Leusderweg. Bewoners (inclusief jonge gezinnen) maken gebruik van deze weg, zowel te voet als met de fiets of auto. Zij worden nu geconfronteerd met een onlogische en onveilige snelheidsgrens van 50 km/u direct bij het in- en uitrijden van hun woonomgeving. ? ??? 3. Inconsistent beleid t.o.v. Utrechtseweg Op de Utrechtseweg is straks een 30 km/u-regime van kracht vanaf de Stichtse Ronde. Deze weg is qua profiel, verkeersdrukke en type gebied vergelijkbaar met de Leusderweg. Dat roept de vraag op waarom er op de Leusderweg, die óók deels woongebied is en veel overstekend verkeer kent, géén consistente aanpak wordt gehanteerd.	2.1	Ja, de snelheid van Leusderweg zuid wordt vanaf Rondweg Zuid aangepast naar 30 km/u.

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		? ?? 4. Risico op hardrijden door overgang Timorstraat Op dit moment is het zeer aannemelijk dat automobilisten, zodra zij de 30 km/u-zone bij de Timorstraat verlaten, het gaspedaal intrappen richting de Rondweg. Er is dan geen remmend verkeersregime meer tot aan de oprit naar de snelweg. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties, zeker bij oversteekplaatsen en kruisingen. ? ?? 5. Heldere overgang bij binnenkomst stad Vanuit verkeerspsychologisch oogpunt zou het juist logisch en duidelijker voor automobilisten zijn om bij het binnenrijden van de stad vanaf de Rondweg direct met een 30 km/u-regime te worden geconfronteerd. Dat sluit aan bij het landelijke beleid en beeldvorming rond "Veilige Woonwijken" – een belangrijk signaal naar weggebruikers: u betreedt nu een woongebied. Registratieoverzicht ? ?? Tot slot Hoewel er op dit deel van de Leusderweg gescheiden fietspaden aanwezig zijn, vormt dat geen voldoende argument om 50 km/u in stand te houden. Veel oversteekbewegingen vinden plaats tussen fietspad en stoep, en bovendien is het effect op veiligheid en beleving bij 30 km/u onmiskenbaar groter. ? Mijn verzoek blijft dan ook: ?? Trek het geplande 30 km/u-regime op de Leusderweg door vanaf de Rondweg tot aan het Borneoplein, zodat er een logisch, veilig en consistent verkeersbeeld ontstaat voor bewoners, bezoekers, fietsers en vooral kinderen.		
023		Een aantal straten staan nu niet op de lijst om naar 30km te gaan. Deze graag ook aanpassen naar 30km per uur voor de veiligheid van fietsers en ander langzaam verkeer. - Noorderwierweg tussen de Plataanstraat en Goudsbloemstraat - Plataanstraat - Soesterweg - Brabantseweg+Kwekersweg	2.1	Nee

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
025	Inwoners van Daltonstraat / Everard Meysterweg	Wij zijn het niet eens met het ontwerp omgevingsprogramma, omdat het wegvak Daltonstraat - Everhard Meysterweg ontbreekt in de lijst met straten waarvan de snelheid wordt verlaagd naar 30km/u, terwijl het wegvak alle kenmerken om in aanmerking te komen voor de snelheidsverlaging. Daarom roepen we het college op om dit wegvak direct toe te voegen aan dit ontwerp-verkeersbesluit. Zie uitgebreide motivatie en steunbetuigingen van 256 buurtgenoten in de bijlagen. In het ontwerp-verkeersbesluit wordt het voornemen van de gemeente aangekondigd om de snelheid te verlagen naar 30 km/uur van een groot aantal wegvakken in Amersfoort. Het wegvak van de Daltonstraat / Everard Meysterweg valt hier niet onder en zal daarom 50 km/uur blijven. Op basis van de onderbouwing in deze zienswijze roepen wij de gemeente Amersfoort op om het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg toe te voegen aan het Ontwerp-verkeersbesluit waarin een snelheidsverlaging is voorgenomen van diverse gebiedsontsluitingswegen (50km/uur) naar 30 km/uur, te Amersfoort. Conform het ontwerp-verkeersbesluit wordt bij de volgende type wegen de categorisering gewijzigd: <i>"Op bestaande GOW50 wegen waar zowel sprake is van een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie, of waar sprake is van een groot aandeel langzame verkeersdeelnemers dat gemengd met gemotoriseerd verkeer gebruik moet maken van de weg. Dit zijn wegen waar veel verkeer gebruik van maakt, maar waar bijvoorbeeld fietsers gemengd met autoverkeer op de rijbaan moeten fietsen op bijvoorbeeld fietsstroken, of wegen waar veel woningen aan staan. Het is op deze wegen ruimtelijk niet mogelijk om conform Duurzaam Veilig een volwaardige GOW50 inrichting of een volwaardige ETW30 inrichting te realiseren. Deze wegen worden daarom gecategoriseerd als GOW30"</i> Het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg voldoet aan alle voorwaarden van dit type weg:	2.1 Wij hebben kennisgenomen van uw zienswijze over het ontwerp-verkeersbesluit "Snelheidsverlaging diverse gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) naar 30 km/uur, te Amersfoort" en begrijpen dat u zich zorgen maakt over de verkeersveiligheid op het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg. Ook hebben wij kennisgenomen van de door u aangeleverde motivatie en de steunbetuigingen van 256 buurtbewoners. Wij erkennen dat het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg kenmerken vertoont die aansluiten bij de criteria voor een snelheidsverlaging, zoals benoemd in het ontwerpverkeersbesluit. Het betreft onder andere een groot aandeel langzame verkeersdeelnemers, de aanwezigheid van zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie en de ligging van woningen en maatschappelijke voorzieningen direct aan de weg. Tevens is het wegvak in het Omgevingsprogramma Mobiliteit aangeduid als 'Levensader', 'Hoogwaardige looproute' en vormt het een hoofdfietsroute, waarmee het intensieve gebruik door voetgangers en fietsers wordt onderstreept. Zoals aangegeven in 2.1, behoort de Daltonstraat / Everard Meysterweg tot de wegen waar we onderzoeken of de snelheidsverlaging mogelijk is zonder	Nee

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		1. Het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg kent een groot aandeel langzame verkeersdeelnemers dat zich vermengd met gemotoriseerd verkeer verplaatst: a. veel (jonge) fietsers verplaatsen zich via dit wegvak vanuit de wijken De Driehoek en Leusderkwartier naar de scholen (de Bolster, School op de Berg, de Vondelschool, Aloysius, Corderiuscollege), de sportverenigingen (CJVV, Quick, AMHC Amersfoort) en diverse muziekscholen in de wijk. b. Veel voetgangers en fietsers verplaatsen zich via dit wegvak vanuit de wijken De Driehoek, Leusderkwartier en Vermeerkwartier naar de winkelstraat op de Leusderweg. 2. Op het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg is zowel sprake van verkeersfunctie als een verblijfsfunctie, maar op basis van ondergenoemde kenmerken van het wegvak kan worden geconcludeerd dat de verblijfs- en langzaam verkeersfunctie dominant is ten opzichte van de gemotoriseerd verkeersfunctie: a. Over de gehele lengte van het wegvak staan gezinswoningen en appartementen pal langs de weg (slechts gescheiden door het voetpad van 1,5 m). b. Het wegvak is in §2.2 van het Omgevingsprogramma Mobiliteit1 aangemerkt als 'Levensader': "routes die uitnodigen tot lopen of fietsen omdat ze aantrekkelijk, levendig, ruim opgezet (met ruimte voor voetgangers en fietsers) en groen zijn". c. Het wegvak is in §3.1 het Omgevingsprogramma Mobiliteit aangemerkt als 'Hoogwaardige looproute' van het loopnetwerk2 . Opmerkelijk: De voetpaden zijn bij de renovatie in 2018 flink versmald van 2,1 m naar 1,5 m ten gunste van de rijbaan van het gemotoriseerd verkeer en voldoen daarmee niet aan de minimale obstakelvrije loopruimte van 2,0 m die in §3.1 wordt gesteld aan een voetpad. In §3.1 wordt	grote verkeersopstoppen op andere plekken. Daarbij kijken we ook naar onze ambities om het openbaar vervoer te verbeteren. De verkeersveiligheid en de leefbaarheid van het gebied blijven belangrijke aandachtspunten. Het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg zal in toekomstige onderzoeken en maatregelen worden meegenomen, waarbij de mogelijkheden voor een snelheidsverlaging zorgvuldig worden afgewogen tegen de verkeerskundige uitgangspunten voor onder andere verkeersveiligheid.	

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		aanvullend opgemerkt dat voor hoogwaardige looproutes van het loopnetwerk deze minimale maat niet toereikend is. Het voetpad van het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg kent een intensief gebruik van voetgangers van en naar de winkelstaat en is met een obstakelvrije breedte van 1,2 m onvoldoende toegankelijk. De bredere rijbaan voor gemotoriseerd verkeer daarentegen leent zich sinds de renovatie regelmatig voor een racebaan voor motoren en opgevoerde auto's. d. Het wegvak is in het Omgevingsprogramma Mobiliteit aangemerkt als hoofdfietsroute. Hierbij wordt opgemerkt dat het handhaven van de categorie GOW50 voor dit wegvak in strijd is met de "Operationele kwaliteitseisen fietsnetwerk" in bijlage A van hetzelfde document: voor een hoofdfietsroute met een categorie GOW50 is een vrij liggend fietspad vereist. Dat is bij de Daltonstraat / Everard Meysterweg niet het geval, derhalve zou conform bijlage A mogen worden verwacht dat dit wegvak wordt gecategoriseerd als GOW30. In het Ontwerp-verkeersbesluit en het Omgevingsprogramma Mobiliteit worden ook tegenargumenten voor de snelheidsverlaging genoemd (mogelijk langere reistijd voor gemotoriseerd verkeer / verplaatsen van verkeersbewegingen naar erftoegangswegen), maar hiervoor worden in hetzelfde document argumenten aangedragen die dit weerleggen. Eén lijkt nog relevant en dit wordt door de gemeente in de Zienswijzenota Omgevingsprogramma Mobiliteit en Parkeren³ ook als enige reden opgevoerd in reactie op vraag 2F waarom de snelheid op sommige wegen niet verlaagd wordt: • De snelheidsverlaging mag niet leiden tot een afname van het aantal reizigers van het OV.		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		Om de impact van de snelheidsverlaging te kunnen beoordelen heeft het verkeersadviesbureau Goudappel4 onderzoek gedaan. Echter was het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg uitgesloten van dit onderzoek; ten tijde van het onderzoek was het voornemen er al om de huidige snelheid van dit wegvak te handhaven. Uit het rapport van Goudappel kan worden afgeleid dat het verlagen van de snelheid beperkt impact heeft op de gemiddelde snelheid van het OV: van 30,1 km/uur bij GOW50 tot 26,5 km/uur bij GOW30. De impact van de snelheidsverlaging bij het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg op de OV-reistijd is met een wegvaklengte van 640 m en slechts 1 passerende buslijn marginaal.*) <i>*) Opvallend: in het rapport van Goudappel stond Emmalaan / Wilhelminalaan eveneens aangemerkt als type weg waar de snelheid van 50 km/uur gehandhaafd bleef. Dit is in het huidige voornemen van het Ontwerp-verkeersbesluit wel 30 km/uur geworden. Dat dit wegvak (op een later moment) is gewijzigd en dat van de Daltonstraat / Everard Meysterweg niet, is opmerkelijk daar er meer en betere argumenten zijn op te voeren voor verlagen van de snelheid in het wegvak van de Daltonstraat / Everard Meysterweg:</i> <i>a) de inrichting van de Daltonstraat / Everard Meysterweg is veel minder ruim dan de Emmalaan / Wilhelminalaan, waardoor de impact van het verkeer op de leefbaarheid groter is; huizen en voetpaden liggen veel dichters op de weg.</i> <i>b) Inwonersaantal per m2 is bij Daltonstraat / Everard Meysterweg hoger dan bij Emmalaan / Wilhelminalaan (rijtjeshuizen en appartementen versus vrijstaande woningen.</i> <i>c) Het gebruik van de Daltonstraat / Everard Meysterweg beperkt zich tot één buslijn, terwijl er meerdere rijden op de Emmalaan / Wilhelminalaan.</i>		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		d) De lengte van het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg is 50% korter dan het wegvak van de Emmalaan / Wilhelminalaan. De impact op de reistijd van het OV is hierdoor ook 50% minder groot. e) Op basis van de vele maatschappelijke instellingen nabij de Daltonstraat / Everard Meysterweg wordt ingeschat dat dit wegvak een hogere fiets- en voetgangersintensiteit kent met gemiddeld jongere verkeersdeelnemers dan de Emmalaan / Wilhelminalaan. De impact op de verkeersveiligheid van het handhaven van de categorie GOW50 is daarom bij de Daltonstraat / Everard Meysterweg groter. f) In tegenstelling tot de Emmalaan / Wilhelminalaan is het wegvak van de Daltonstraat / Everard Meysterweg aangemerkt als levensader. Résumé: op basis van de voor- en tegenargumenten begrijpen wij niet waarom het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg de enige(!) woonstraat in het Leusder- en Bergkwartier is waar straks nog 50 km/uur gereden kan worden. Wij roepen daarom de gemeente Amersfoort op om het wegvak Daltonstraat / Everard Meysterweg toe te voegen aan het Ontwerp-verkeersbesluit "Snelheidsverlaging diverse gebiedsontsluitingswegen (50 km/uur) naar 30 km/uur, te Amersfoort"		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
026		Geacht college, Ik ondersteun de verlaging van de snelheid op de Zeldertsedreef naar 30 km/uur, omdat dit de verkeersveiligheid en leefbaarheid ten goede komt. Wel maak ik mij zorgen over de effectiviteit zonder gerichte fysieke maatregelen. In deze zienswijze beschrijf ik kort mijn overwegingen en biedt ik een aantal concrete voorstellen aan. Ik schrijf deze zienswijze namens mijzelf maar heb uitvoerige discussies gehad met burens en deze ondersteunen de inhoud van deze brief. De snelheidverlaging op de Zelderstedreef heeft significante potentie om geluidsoverlast te verlagen en de verkeersveiligheid te verhogen. Met name voertuigen die hard optrekken vanaf de Watersteeg richting de Waterdreef zorgen voor geluidsoverlast en ondermijnen de rust en veiligheid die we in de woonomgeving verwachten. Van de andere kant komen de auto's zeer hard aangereden en leidt dit tot een zeer onveilige oversteekplek op de Zeldertsedreef ter hoogte van Visotter 2. Ik verzoek daarom om specifieke maatregelen in te voeren: 1. Twee tot drie verkeersdrempels verspreid op de Zeldertsedreef ; 2. Duidelijke 30 km/uur-bebording en een digitale snelheidsdisplay; 3. Andere visuele wegversmallingen, om het optrekken van voertuigen te ontmoedigen. Voor punt 1 heb ik een tekening toegevoegd waarin de locatie van deze drempels naar mijn inziens zouden moeten komen in relatie tot het gevaarlijke oversteekpunt en de plek waar veel mensen hard op trekken (zie bijlage). Ik benadruk nogmaals: zonder aanvullende maatregelen blijft het risico op overlast en gevaarlijke situaties bestaan en heeft de verlaging van de maximum snelheid niet het gewenste	2.1, 2.3	Nee

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		effect. Hartelijk bedankt voor uw tijd en aandacht voor mijn zienswijze, ik kijk uit naar de verdere uitwerking van dit omgevingsprogramma. Met vriendelijke groet, 		
027		Geacht raads- /collegelid, Graag aandacht voor en/of een reactie op het volgende. De Kersenbaan als uitzondering: een onlogische 50 km/u in een 30 km-zone Toen de Kersenbaan in Amersfoort werd aangelegd, ging dat gepaard met stevige protesten. Omwonenden vreesden wat sindsdien realiteit is geworden: een drukke, stenige verkeersader dwars door woonwijken, waar auto's vaak te hard rijden en oversteekbaarheid onder druk staat. De belofte was toen: een evenwichtige inpassing, met oog voor leefbaarheid. Die belofte wankelt opnieuw. In de wijken rond de Kersenbaan wordt namelijk overgegaan op een 30 km/u-regime — een ontwikkeling die past binnen een bredere landelijke trend waarin verkeersveiligheid, geluidsoverlast en emissiereductie centraal staan. Logisch dus, zou je denken, om ook de Kersenbaan in dat beleid mee te nemen. Maar dat gebeurt niet. De Kersenbaan blijft voorlopig 50 km/u, als enige uitzondering in een netwerk van straten waar de snelheid omlaag gaat. En dat roept terechte vragen op.	2.1	Nee

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		De Kersenbaan doorsnijdt woongebieden, kruist meerdere fiets- en wandelroutes en wordt dagelijks gebruikt door schoolgaande kinderen en wijkbewoners. Het is geen doorgaande provinciale weg, maar een gemeentelijke verbinding, met stedelijke functies. De omgeving wordt ingericht op rustiger verkeer, maar op de Kersenbaan zelf blijft het gaspedaal dominant. De onlogica zit niet alleen in de snelheid zelf, maar ook in het signaal dat het geeft: dat de hoofdroute belangrijker is dan de veiligheid en leefbaarheid van de aangrenzende buurten. Dat doorstroming zwaarder weegt dan afstemming. Terwijl alle verkeerskundigen benadrukken: geloofwaardig verkeersbeleid is consistent beleid. Juist het verschil in snelheidsregimes binnen één woongebied schept verwarring, onveiligheid en ongelijkheid in gebruik. Bovendien verandert het karakter van de Kersenbaan langzaam. Nieuwe ontwikkelingen aan weerszijden — woningen, voorzieningen, langzaam verkeer — maken het steeds minder passend om deze baan als een ‘snelle route’ te blijven behandelen. In feite blijft het wegprofiel achter bij de veranderende stadsrealiteit. Het standpunt van de gemeente is tot nu toe pragmatisch-technisch: de Kersenbaan is breed genoeg voor 50 km/u en ontworpen met die snelheid als uitgangspunt. Maar beleid dat zich blijft baseren op het verleden, loopt het risico de toekomst in de weg te staan. Er is niets dat structureel in de weg staat om de maximumsnelheid ook hier aan te passen aan de nieuwe norm — behalve de wil om het te doen. De kernvraag is dus niet of 50 km/u nog kan, maar of het nog past — bij de omgeving, bij de bewoners, bij het beleid. En als die vraag eerlijk beantwoord wordt, zou het antwoord helder moeten zijn: de uitzondering verdient heroverweging. Want als 30 de norm is geworden, moet je bijzonder goede redenen hebben om ergens 50 te blijven toestaan. En die redenen zijn voor mij nog niet overtuigend.		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		Met vriendelijke groet en in afwachting van uw ongetwijfeld verhelderende reactie,		
030		Geachte Commissieleden, Ter illustratie van de brief stuur ik u een aantal beelden van de toegenomen verkeersdrukke en onveilige situaties, te zien via de bijgevoegde linken. Opnames spreken verder voor zich. Bij de kruising Utrechtseweg/Kersenbaan is het vergelijkbaar. Beelden ter beschikking gesteld door Amersfoort Gezien. Inmiddels staat het verkeer tijdens spitsuur vanaf de Stadsring in de file. https://youtu.be/8tQ1ok14RcY?si=TIdOXplGzp0wg4Qw https://youtu.be/MUecc2XPS6U?si=yIj4DZdt_EU-WJGa https://youtu.be/xbpaDVpvRno?si=kgJLNV5GwYNeepHU en deze buurtgenoten horen ook nog bij de lijst van belanghebbenden onder de zienswijze:	2.1	Nee
031	Belangenvereniging BW-laan	Wij constateren dat in het ontwerp-verkeersbesluit het zuidelijke deel van de Barchman Wuytierslaan (BWlaan) niet is opgenomen in de lijst van wegen waarvoor een rijsnelheidsverlaging wordt voorgesteld (van 50 km/uur naar 30 km/uur). Wij zijn daar zeer bezorgd over. In deze zienswijze lichten wij de hoge verkeersintensiteit en de te hoge rijsnelheden in de BWlaan toe en de veelzijdige overlast die wij hierdoor ervaren. In totaal betreft het 86 woningen met ca. 172 bewoners die permanent overlast ervaren. Hierover hebben wij onze zorgen al eerder schriftelijk en mondeling geuit bij de gebiedsbeheerder, wijkverkeerskundige, de projectmanager en de wethouder. Wij pleiten ervoor om ook in het zuidelijke deel van de BWlaan de maximale rijsnelheid te verlagen naar 30 km/uur. Daarnaast stellen wij enkele complementaire maatregelen voor. Geacht college,	2.1 Wij begrijpen uw zorgen over de verkeersveiligheid, leefbaarheid en verkeersdrukke op het zuidelijke deel van de Barchman Wuytierslaan (BW-laan) en waarderen de uitgebreide toelichting die u en uw medebewoners hebben gegeven. Uw voorstellen voor aanvullende maatregelen, zoals vergroening, middengeleiders en snelheidsdisplays, staan los van dit verkeersbesluit. Deze signalen worden door de wijkverkeerskundige intern opgepakt en kunnen worden meegenomen bij een eventuele toekomstige herinrichting van de weg. Een verdere toelichting is te vinden bij 2.1	Nee

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		Het ontwerp-verkeersbesluit van de gemeente Amersfoort voor rijsnelheidsverlaging op meerdere wegen en met zaaknummer 2036819 ligt ter inzage t/m 24 juli 2025. T/m dan kunnen zienswijzen ingediend worden om dit ontwerp-verkeersbesluit aan te laten passen. Van deze mogelijkheid maken wij hierbij graag gebruik. Hiervoor hebben wij ook kennis genomen van het recent vastgestelde 'Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035'. Wij constateren dat in het ontwerp-verkeersbesluit het zuidelijke deel van de Barchman Wuytierslaan (BWlaan) niet is opgenomen in de lijst van wegen waarvoor een rijsnelheidsverlaging wordt voorgesteld (van 50 km/uur naar 30 km/uur). Wij zijn daar zeer bezorgd over. In deze zienswijze lichten wij de hoge verkeersintensiteit en de te hoge rijsnelheden in de BWlaan toe en de veelzijdige overlast die wij hierdoor ervaren. In totaal betreft het 86 woningen met ca. 172 bewoners die permanent overlast ervaren. Hierover hebben wij onze zorgen al eerder schriftelijk en mondeling geuit bij de gebiedsbeheerder, wijkverkeerskundige, de projectmanager en de wethouder. Wij pleiten ervoor om ook in het zuidelijke deel van de BWlaan de maximale rijsnelheid te verlagen naar 30 km/uur. Daarnaast stellen wij enkele complementaire maatregelen voor. 1. Veelzijdige overlast door te hoge rijsnelheid in zuidelijk deel BWlaan <u>1.1 BWlaan onveiliger geworden</u> Wij ervaren het zuidelijk deel van de BWlaan als steeds onveiliger. Regelmatig wordt er veel te hard gereden en incidenteel leidt dat tot ongelukken; bijvoorbeeld op 10 juli 2024 ging een auto over de kop t.h.v. nr 20. Door de toenemende verkeersintensiteit en de regelmatig te hoge rijsnelheden, beide met name door OV-bussen, staat onze leefomgeving onder druk. Ook is het voor ons		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		steeds lastiger geworden om de inrit in of uit te rijden doordat: 1) auto's en bussen te hard rijden; 2) het dubbele fietspad veel onrustiger is geworden met hardrijdende fatbikes en ebikes. Daarbij is het trottoir ook regelmatig gevaarlijk terrein. Voor al onze bewoners willen wij graag een veilige laan en daarmee betere leefomgeving. Dat is ook in het belang van bezoekers van het Dierenpark en de bewoners van het AZC die voor hun heen-en terugreis gebruik maken van de BWlaan. <u>1.2Overlast door hoge frequentie en te hard rijdende OV-bussen in de BWlaan</u> De BWlaan wordt intensief gebruikt door busverkeer. Wij hebben met snelheidsmetingen geconstateerd dat ca. 60% van de bussen te hard rijdt tot 70 km/uur aan toe. Het vervoersbedrijf Keolis heeft op ons verzoek de buschauffeurs geïnstrueerd om zich aan de maximumrijdsnelheid van 50 km/uur te houden. Helaas constateren wij dat de bussen inmiddels weer vaak te hard rijden. Ook de bus-frequentie neemt nog steeds toe. Momenteel rijdt er overdag al één bus per 1-2 minuten langs onze woningen en wij hebben begrepen dat de intensiteit van het busverkeer nog verder zal toenemen. Ook constateren wij dat buiten de spitsuren de bussen zeer matig gevuld zijn; door dan de bus-frequentie te verlagen kan ons inziens de efficiëntie verbeterd worden en de overlast beperkt worden. <u>1.3Zwaar verkeer dat te hard rijdt in de BWlaan</u> OV-bussen die te hard door de BWlaan rijden, voelen wij binnenshuis. Hierbij ontstaat trillingsschade aan onze woningen, doordat die hierop niet zijn berekend. Ook hiervoor zouden wij graag de rijdsnelheidsverlaging als structurele maatregel zien.		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		Daarnaast hebben wij meerdere keren geconstateerd dat zware spoorgerelateerde voertuigen van en naar het emplacement te hard reden waardoor onnodige trillingshinder en ook trillingsschade optrad aan onze woningen. <u>1.4 Negatieve gezondheidseffecten</u> Ook zijn wij bezorgd over de negatieve gezondheidseffecten van de huidige en mogelijk verder toenemende verkeersdruk. Door de uitlaatgassen en het vrijkomende fijn stof is de luchtkwaliteit niet goed. Ook leidt de verkeersdruk tot onbehagen en stress. Door de rijsnelheidsverlaging kan dat verbeterd worden. <u>1.5 Verwacht waterbed-effect door verschillen in rijsnelheden</u> In het ontwerp-verkeersbesluit is vermeld op welke wegen de maximumrijsnelheid verlaagd zal worden naar 30 km/uur. Nabij de BWlaan betreft het Stationsplein, Koningin Wilhelminalaan en Emmalaan (allen aan de oostzijde van de BWlaan). Door deze lanen rijden ook auto's en bussen. De rijsnelheidsverlaging daar juichen wij toe, maar dan zal er wel een rijsnelheidsverschil met de BWlaan ontstaan als niet ook in de BWlaan de rijsnelheid wordt verlaagd. Dat zien wij als een groot probleem omdat wij hierdoor het volgende waterbed-effect verwachten: in de Koningin Wilhelminalaan-Emmalaan zal het minder druk worden (omdat de auto's en OV-bussen door het rijsnelheidsverschil de BWlaan als voorkeursroute zullen kiezen) en in de BWlaan daarentegen nog drukker. Dat volgens Keolis op de Koningin Wilhelminalaan-Emmalaan al langzaam gereden zou worden en dat bijgevolg de rijsnelheidsverlaging weinig effect zou hebben,		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		betwijfelen wij omdat wij juist inschatten dat ook daar - zeker hellingafwaarts - te hard wordt gereden. 1.6Samengevat Zonder de rijsnelheidsverlaging in de BWlaan als structurele maatregel blijft onze leefomgeving ernstig aangetast door de veelzijdige overlast als gevolg van de hoge verkeersintensiteit en de te hoge rijsnelheden. Ook maken wij ons zeer grote zorgen over de verdere toename van de verkeersintensiteit door de OV-bussen. Wij pleiten al meer dan 25 jaar voor maatregelen. Door ook in de BWlaan de rijsnelheid te verlagen, kan hier eindelijk en relatief eenvoudig een structurele maatregel worden gerealiseerd waar wij zeer grote behoefte aan hebben. 2.Afstemming met de gemeente Op 7 maart 2025 bespraken wij onze zorgen al met wethouder Tyas Bijlholt. Wij hebben toen o.a. verzocht om het busverkeer evenwichtiger te spreiden over de Koningin Wilhelminalaan- Emmalaan en de BWlaan. De gemeente meldde hierover terug “dat er drie verschillende routevarianten mogelijk zijn voor de corridor richting Utrecht Science Park. Deze worden dit jaar verder onderzocht”. Ook hebben wij op 21 juli 2015 onze zorgen toegelicht aan de wijkverkeerskundige. Met klem verzoeken wij u een evenwichtige verdeling te bewerkstelligen. 3.Uitgevoerde maatregelen 3.1Herinrichting BWlaan en tekortkoming daarbij In 2002-2003 werd het zuidelijk deel van de BWlaan heringericht en wij hebben deelgenomen aan de participatie daarvoor. Wij hebben toen gewezen op het risico van te hoge rijsnelheden door de relatief rechte rijbanen. Ons advies om de rijbanen minder		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		recht te maken (met middengeleiders) werd niet opgevolgd met als resultaat dat er structureel te hard gereden wordt in de laan. <u>3.2 Omvorming parkeervakken naar groenstroken</u> Zeer positief is dat recent de parkeervakken in het oostelijk deel van de BWlaan zijn omgevormd tot een grotendeels aaneengesloten groenstrook. Het beoogde rijsnelheidsverlagende effect zal er waarschijnlijk zijn zodra de beplanting volgroeid is, al verwachten we niet dat dit toereikend zal zijn. 4. Onze voorstel voor verdere maatregelen <u>4.1BWlaan ook naar 30km/uur</u> Het kernprobleem is dat onze leefomgeving wordt aangetast door de hoge verkeersintensiteit en de te hoge snelheid van het verkeer op het zuidelijke deel van de BWlaan. Daarom is ons voorstel om als belangrijkste maatregel de maximumsnelheid op het zuidelijke deel van de BWlaan tussen de Daam Fokkemalaan en het Stationsplein ook te verlagen van 50 km/uur naar 30 km/uur. <u>4.2Complementaire maatregelen</u> Daarnaast stellen wij de volgende complementaire maatregelen voor waarbij wij - na gesprekken met verkeerskundigen - de aanpassingen aan het laanvorm (maatregelen 1-3) het meest effectief achten		

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen																					
		<table><tr><th>Nr</th><th>Maatregel</th><th>Omschrijving</th></tr><tr><td>1</td><td>Herstel vluchtheuvel</td><td>Herstel ter hoogte van de Dr. Abraham Kuyperslaan de oostelijke vluchtheuvel. <i>(Deze vluchtheuvel is na augustus 2017 verwijderd om toen tijdelijk bussen door de Dr. Abraham Kuyperslaan te kunnen laten rijden. Echter, sindsdien is deze vluchtheuvel nog niet hersteld ondanks dat 1) dit minder veilig is dan met vluchtheuvel, en 2) de Dr. Abraham Kuyperslaan niet opnieuw door bussen gebruikt zal gaan worden.)</i></td></tr><tr><td>2</td><td>Maak laan minder uitnodigend voor te hard rijden</td><td>Maak de rijbanen hiervoor minder recht met middengeleiders en bijbehorende belijning. <i>(De middengeleider halverwege de Koningin Wilheminalaan is een goed voorbeeld. Echter, plaats absoluut geen verkeersdrempels om extra geluids- en trillingsoverlast daardoor te voorkomen zoals ter hoogte van BWlaan 24–26.)</i></td></tr><tr><td>3</td><td>Vergroen BWlaan verder</td><td>Vorm de parkeervakken aan de westzijde van de BWlaan ook grotendeels om naar groenstroken zoals recent aan de oostzijde van de BWlaan gerealiseerd. <i>(Deze omvorming is mede als rijsnelheids-verlagende maatregel en voor consequente inrichting van de laan.)</i></td></tr><tr><td>4</td><td>Verspreid OV-routes</td><td>Verspreid de OV-routes meer evenwichtig over de verschillende aanrijroutes van en naar het station en neem hiervoor de regie. <i>(Laat verspreiden OV-routes dus niet vrijblijvend over aan de bus-maatschappijen.)</i></td></tr><tr><td>5</td><td>Verlaag bus-frequentie</td><td>Verlaag de bus-frequentie opdat de OV-bussen beter gevuld zijn en neem hiervoor ook de regie.</td></tr><tr><td>6</td><td>Plaats flitspalen en matrixborden</td><td>Plaats op het zuidelijke deel van de BWlaan permanent enkele flitspalen en matrixborden met snelheidsaanduiding om daarmee overschrijdingen van de maximumsnelheid door automobilisten en chauffeurs van OV-bussen en ander zwaar verkeer te ontmoedigen. <i>(Het tijdelijk plaatsen van matrixborden blijkt in de praktijk namelijk geen duurzaam effect te hebben.)</i></td></tr></table> 5. Vervolg Wij zijn benieuwd naar uw reactie en zijn uiteraard graag bereid om gezamenlijk de maatregelen verder uit te werken en bij te dragen aan de uitvoering ervan. Alvast bedankt, Hoogachtend, Belangenvereniging BWlaan	Nr	Maatregel	Omschrijving	1	Herstel vluchtheuvel	Herstel ter hoogte van de Dr. Abraham Kuyperslaan de oostelijke vluchtheuvel. <i>(Deze vluchtheuvel is na augustus 2017 verwijderd om toen tijdelijk bussen door de Dr. Abraham Kuyperslaan te kunnen laten rijden. Echter, sindsdien is deze vluchtheuvel nog niet hersteld ondanks dat 1) dit minder veilig is dan met vluchtheuvel, en 2) de Dr. Abraham Kuyperslaan niet opnieuw door bussen gebruikt zal gaan worden.)</i>	2	Maak laan minder uitnodigend voor te hard rijden	Maak de rijbanen hiervoor minder recht met middengeleiders en bijbehorende belijning. <i>(De middengeleider halverwege de Koningin Wilheminalaan is een goed voorbeeld. Echter, plaats absoluut geen verkeersdrempels om extra geluids- en trillingsoverlast daardoor te voorkomen zoals ter hoogte van BWlaan 24–26.)</i>	3	Vergroen BWlaan verder	Vorm de parkeervakken aan de westzijde van de BWlaan ook grotendeels om naar groenstroken zoals recent aan de oostzijde van de BWlaan gerealiseerd. <i>(Deze omvorming is mede als rijsnelheids-verlagende maatregel en voor consequente inrichting van de laan.)</i>	4	Verspreid OV-routes	Verspreid de OV-routes meer evenwichtig over de verschillende aanrijroutes van en naar het station en neem hiervoor de regie. <i>(Laat verspreiden OV-routes dus niet vrijblijvend over aan de bus-maatschappijen.)</i>	5	Verlaag bus-frequentie	Verlaag de bus-frequentie opdat de OV-bussen beter gevuld zijn en neem hiervoor ook de regie.	6	Plaats flitspalen en matrixborden	Plaats op het zuidelijke deel van de BWlaan permanent enkele flitspalen en matrixborden met snelheidsaanduiding om daarmee overschrijdingen van de maximumsnelheid door automobilisten en chauffeurs van OV-bussen en ander zwaar verkeer te ontmoedigen. <i>(Het tijdelijk plaatsen van matrixborden blijkt in de praktijk namelijk geen duurzaam effect te hebben.)</i>		
Nr	Maatregel	Omschrijving																							
1	Herstel vluchtheuvel	Herstel ter hoogte van de Dr. Abraham Kuyperslaan de oostelijke vluchtheuvel. <i>(Deze vluchtheuvel is na augustus 2017 verwijderd om toen tijdelijk bussen door de Dr. Abraham Kuyperslaan te kunnen laten rijden. Echter, sindsdien is deze vluchtheuvel nog niet hersteld ondanks dat 1) dit minder veilig is dan met vluchtheuvel, en 2) de Dr. Abraham Kuyperslaan niet opnieuw door bussen gebruikt zal gaan worden.)</i>																							
2	Maak laan minder uitnodigend voor te hard rijden	Maak de rijbanen hiervoor minder recht met middengeleiders en bijbehorende belijning. <i>(De middengeleider halverwege de Koningin Wilheminalaan is een goed voorbeeld. Echter, plaats absoluut geen verkeersdrempels om extra geluids- en trillingsoverlast daardoor te voorkomen zoals ter hoogte van BWlaan 24–26.)</i>																							
3	Vergroen BWlaan verder	Vorm de parkeervakken aan de westzijde van de BWlaan ook grotendeels om naar groenstroken zoals recent aan de oostzijde van de BWlaan gerealiseerd. <i>(Deze omvorming is mede als rijsnelheids-verlagende maatregel en voor consequente inrichting van de laan.)</i>																							
4	Verspreid OV-routes	Verspreid de OV-routes meer evenwichtig over de verschillende aanrijroutes van en naar het station en neem hiervoor de regie. <i>(Laat verspreiden OV-routes dus niet vrijblijvend over aan de bus-maatschappijen.)</i>																							
5	Verlaag bus-frequentie	Verlaag de bus-frequentie opdat de OV-bussen beter gevuld zijn en neem hiervoor ook de regie.																							
6	Plaats flitspalen en matrixborden	Plaats op het zuidelijke deel van de BWlaan permanent enkele flitspalen en matrixborden met snelheidsaanduiding om daarmee overschrijdingen van de maximumsnelheid door automobilisten en chauffeurs van OV-bussen en ander zwaar verkeer te ontmoedigen. <i>(Het tijdelijk plaatsen van matrixborden blijkt in de praktijk namelijk geen duurzaam effect te hebben.)</i>																							
032		Amersfoort, 17-07-2025 Geacht College, Bijgaand vind u puntsgewijs mijn zienswijze op de vier ontwerpbesluiten met zaaknummer 2036819.	2.3 Wij begrijpen uw zorgen over onder meer de gevolgen voor het openbaar vervoer, de	Nee																					

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		A) strijdigheid met het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035 Het OV binnen de gemeentegrenzen moet wat mij betreft sneller, frequenter en aantrekkelijk(er) worden en die principes mogen niet wijken, zoals uw gemeente óók allemaal onderstreept; dit blijkt o.a. uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035: Hierin staat op blz. 5: <i>“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”</i> Op blz 6 staat: <i>“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. [...]”</i> Op blz. 31: <i>“Om de bus vaker te laten rijden, zijn snellere busroutes nodig, vooral dáár waar de meeste bussen rijden. [...] Vooral voor de verbindingen naar de noordelijke wijken van Amersfoort en naar omliggende kernen is het belangrijk dat buslijnen sneller worden en vaker rijden.</i> Op blz. 32 wordt het principe “GA voor Goud” benadrukt: <i>“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”. [...]Om dit mogelijk te maken, richten we ons als wegbeheerder,</i>	uitvoering en handhaving, en de bereikbaarheid van Vathorst. Wij reageren puntsgewijs op de door u aangehaalde aandachtspunten. A) Samenhang met het Omgevingsprogramma Mobiliteit 2025-2035 In het Omgevingsprogramma Mobiliteit is inderdaad opgenomen dat wij willen inzetten op zowel het verbeteren van het openbaar vervoer als het vergroten van de leefbaarheid en verkeersveiligheid door middel van lagere snelheden. Er is een integrale afweging gemaakt waarbij zowel de verkeersfunctie als de verblijfsfunctie van wegen zijn beoordeeld. Hieruit volgt dat sommige wegen worden aangewezen als GOW30 en andere als GOW50. Op de hoofdstructuur, waar openbaar vervoer rijdt, blijft waar nodig 50 km/u gehandhaafd zodat doorstroming gewaarborgd blijft. Op andere wegen met een gemengde functie en fietsers op de rijbaan wordt gekozen voor 30 km/u. Wij onderkennen dat dit effecten kan hebben op de exploitatie en reistijd van het openbaar vervoer. Uit doorrekeningen blijkt echter dat de reistijdverschillen per rit beperkt zijn (circa 25-30 seconden per kilometer ten opzichte van 50 km/u). B) Uitvoering en alternatieven Beantwoording hiervan wordt gegeven in 2.3	

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		<i>vooral op de belangrijkste openbaar vervoerroutes, op een zo goed mogelijke doorstroming van de bus."</i> • het overgrote deel van de noordelijke corridor dat merendeels via de Bunschoterstraat loopt (zie figuur 6 op blz. 33 van het Omgevingsprogramma) is echter een zogenaamde "Top 10- weg" in de zin van een rapport d.d. 20-11-2024 van adviesbureau Goudappel dat ziet op de effecten van de snelheidsverlagingen op het OV1 . Dit betekent dat bij een Top 10-weg de impact op de exploitatiekosten en dus óók de extra reistijd tot de hoogste behoort van de gemeente; sterker: de Bunschoterstraat staat met stip op één(!)2 , waarbij er – aan de hand van verouderde cijfers uit 20233 – reeds €141.000,- EXTRA per jaar nodig is voor die ene straat, 'dankzij' de snelheidsverlagingen. Uw Ontwerp-besluiten zorgen er helaas voor dat: • het aantal OV-reizigers afneemt met en bandbreedte van ca. 1,3 – 2,2% per maand4 • de reistijd in algemene zin verslechtert: busreizigers zijn langer onderweg ◦ grofweg vierduizend uur vertraging per jaar • met name Vathorst wordt onevenredig hard getroffen ◦ alle buslijnen die door Vathorst heengaan staan in de Top-10 wegen qua impact op extra reistijd en extra exploitatiekosten en vormen zelfs 42% van de totale impact van de snelheidsverlagingen op genoemde twee factoren • er €534.000,- EXTRA per jaar nodig is voor exploitatie van buslijnen (en dat is zonder toekomstige ontwikkelingen en ook op basis van twee jaar oude tarieven en cijfers)	Vrijliggende busbanen en andere infrastructurele verbeteringen maken geen onderdeel uit van dit verkeersbesluit, maar kunnen bij toekomstige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen wel in beeld komen. C) Handhaving en verkeersveiligheid Wij begrijpen uw zorg over de naleving van de nieuwe maximumsnelheden. Landelijk wordt handhaving capaciteit ingezet op prioriteiten. In Amersfoort combineren we communicatie en gedragsmaatregelen om weggebruikers bewust te maken van de snelheid. Op dit moment is er geen aanleiding om te veronderstellen dat het invoeren van 30 km/u zal leiden tot méér verkeersonveiligheid. Verdere beantwoording hiervan wordt gegeven bij 2.3. D) Bereikbaarheid Vathorst en openbaar vervoer De bereikbaarheid van Vathorst is een belangrijk aandachtspunt en staat ook los van dit verkeersbesluit hoog op de agenda van gemeente en provincie. De regionale OV-corridors en de plannen voor hoogwaardig openbaar vervoer blijven in ontwikkeling. De keuze om op delen van de route 30 km/u te hanteren, doet daar niets aan af, maar wordt meegenomen in de bredere planvorming.	

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		• en daarbovenop nemen de inkomsten op basis van tickets af met een bandbreedte van €241.000 - €402.100,- per jaar7 : totale gat op de begroting wordt dus €775.000 - €936.100 per jaar oftewel bijna TIEN MILJOEN over de gehele concessie gerekend B) te snel doorgevoerd, zonder dat er volwaardige alternatieven zijn; pas éérs de infrastructuur aan zodat het OV daadwerkelijk aantrekkelijk(er) wordt dan de auto. Het verslechteren van zowel het OV als de automobiliteit in het algemeen betekent een algehele vermindering van mobiliteit en dat lijkt me niet de bedoeling. Denk bij volwaardige alternatieven voor autogebruik bijvoorbeeld in het bijzonder aan vrijliggende busbanen (met een hogere maximumsnelheid dan op de reguliere wegen) die tevens worden afgesloten voor auto's. Denk ook aan een hoogfrequente, snelle bus- en/of tramverbinding van Amersfoort-Noord met het centrum (lees: door Park Schothorst heen, desnoods deels ondergronds of in een halfverlaagde sleuf) dat eveneens zorgt voor een daadwerkelijke verbetering van het OV ten opzichte van de auto. C) wensdenken dat in de praktijk zorgt voor chaos en méér onveiligheid De politie adviseert negatief over alle voorgenomen Verkeersbesluiten; er is simpelweg niet voldoende handhavingscapaciteit voorhanden, het wegbeeld/inrichting wordt niet aangepast aan een verlaagde maximumsnelheid, de aanrijtijden van hulpdiensten worden langer en er ontstaan te grote verschillen tussen automobilisten die zich wel en niet houden aan de grenzen. Het College van B&W kan wel steeds herhalen dat dit laatste een gedragskwestie betreft, maar dat neemt het probleem in het geheel niet weg: dat blijft (in sterkere mate) aanwezig, met alle gevaren vandien.	E) Kosten en exploitatie openbaar vervoer De door u aangehaalde cijfers en berekeningen over exploitatiekosten zijn bekend. In overleg met de provincie Utrecht, als concessieverlener voor het openbaar vervoer, wordt bekeken hoe de gevolgen voor exploitatie en reizigersaantallen kunnen worden opgevangen. Het uitgangspunt blijft om zowel de kwaliteit van het openbaar vervoer te waarborgen als de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad te verbeteren. Conclusie Samenvattend constateren wij dat het verlagen van de maximumsnelheid een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid in Amersfoort. Wij erkennen dat dit effecten kan hebben op het openbaar vervoer, maar deze effecten worden zorgvuldig meegenomen en gewogen in samenspraak met vervoerders en provincie. De uitvoering van de maatregel gebeurt gefaseerd, met eerst snelheidsverlaging via verkeersborden en op termijn aanpassingen in de inrichting van de wegen.	

Indiener	Organisatie	Zienswijze indiener	Reactie college	Aanpassingen
		D) Vathorst wordt nog onbereikbaar (en des te meer voor forenzen waarvoor het OV in het geheel niet aantrekkelijk is) De kans dat Vathorsters nog het OV willen nemen wordt in mijn ogen nóg kleiner door het voornemen, nu het OV nog trager wordt en de frequentie achteruitgaat. E) economische realiteitszin: het OV komt vanwege lagere inkomsten in een negatieve spiraal terecht, waardoor zowel kwaliteit en kwantiteit in algemene zin op middellange en lange termijn achteruithollen of in ieder geval achteruit dreigen te hollen (ondanks allerlei ambities om het OV op peil te willen houden); Vathorst wordt onevenredig hard getroffen		
033		Wij ervaren regelmatig overlast van onverantwoord rijgedrag op de groningerstraat. Regelmatig mensen die "slippen" door de bochten en de uitlaten laten klappen. Mogelijk dat een snelheidsverlaging en een evt. drempel bij de bochten dit gedrag tegengaat	2.1	Nee
034		Ik ben het er mee eens dat de snelheid verlaagd wordt. Zeker in de genoemde straten in Kruiskamp is dat een belangrijke factor om de leefbaarheid, veiligheid en rust te waarborgen. Wel hoop ik op handhavingsplannen, dat schiet nu op veel plekken tekort in Amersfoort en ik lees het hier ook niet terug.	2.3	Nee

Gemeente Amersfoort

Postadres

Postbus 4000
3800 EA Amersfoort

Bezoekadres

Stadhuisplein 1
3811 LM Amersfoort

t 14033

e 30km@amersfoort.nl
i amersfoort.nl/plannen-procedure