

# *Verkeer- en vervoer- plan Amersfoort*

Visie op verkeer en vervoer tot 2030



Opdrachtgever(s)

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider opdrachtgever(s)

Projectteam opdrachtgever(s)

Projectleider Goudappel Coffeng

Projectteam Goudappel Coffeng

Projectomschrijving

Status

Gemeente Amersfoort

Verkeer- en vervoerplan Amersfoort

AMF159/Kna/1229

12 februari 2013

Eric van Duijn

Walter Prot, Peggy Steenbergen, Johan Boelhouwers

Willem Scheper

Aart de Koning, Sander van der Eijk, Ron Bos, Dave van der Pol

Visie op verkeer en vervoer tot 2030

Concept

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>4</b>	<b>5. Gebiedsgerichte benadering</b>	<b>50</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>6</b>	5.1 Centrumgebied	52
<b>1. Inleiding</b>	<b>8</b>	5.2 Oudere stad	54
<b>2. Uitgangspunten</b>	<b>10</b>	5.3 Nieuwere stad	56
<b>3. Visie, hoofdkeuzes en doelstellingen</b>	<b>14</b>	5.4 Bedrijventerrein	58
3.1 Mobiliteit in 2030	14	5.5 Groen- en recreatiegebieden	60
3.2 Visie op verkeer en vervoer	18	5.6 Parkeren	62
3.3 Hoofdkeuzes en doelstellingen	21	<b>6. Projecten</b>	<b>64</b>
<b>4. Structuren</b>	<b>26</b>	6.1 Financiën	64
4.1 Hoofdstructuren - Regionaal	26	6.2 Nieuwe projecten	64
4.2 Hoofdstructuren - Auto	28	6.3 Gedrag	66
4.3 Hoofdstructuren - Vracht	32	6.4 Verkeersveiligheid	70
4.4 Hoofdstructuren - Fiets	36	6.4 Duurzaamheid - People Planet Profit	72
4.5 Hoofdstructuren - Voetgangers	42	<b>7. Evaluatie &amp; Monitoring</b>	<b>74</b>
4.5 Hoofdstructuren - Openbaar Vervoer	44	7.1 Inleiding	74
4.6 Hoofdstructuren - Parkeren & Stallen	46	7.2 Meten = weten	74
		7.3 Beleidseffectrapportage	75
		<b>Bijlagen:</b>	
		<b>I Proces</b>	<b>76</b>
		<b>II Vastgestelde projecten Auto</b>	<b>78</b>
		<b>III Vastgestelde projecten Fiets</b>	<b>80</b>
		<b>IV vastgestelde projecten OV</b>	<b>82</b>
		<b>V Vastgestelde projecten parkeren &amp; stallen</b>	<b>84</b>

# Voorwoord

Voor u ligt het concept verkeer- en vervoerplan (VVP) voor de gemeente Amersfoort in 2030. De gemeente vindt dat **een visie op verkeer en vervoer juist nu noodzakelijk is** om in deze periode van beperkte financiële middelen de juiste keuzes en afwegingen te kunnen maken voor infrastructuur en mobiliteit.

Dit document is het resultaat van inzichten en initiatieven van betrokken burgers en instanties op het toekomstige mobiliteitsbeleid van Amersfoort. Inzichten uit de stad zijn daarmee optimaal benut, zodat beschikbare middelen zo effectief mogelijk worden ingezet.

Dit vervoerplan is, als gevolg van de komende inspraakprocedure, nog niet definitief, maar zal na afloop van de inspraakperiode worden aangevuld.

Amersfoort groeit en verandert



Welke ambities hebben we?

Wat zijn de reisbehoeften straks





## Samenvatting

Om Amersfoort ook in de toekomst bereikbaar te houden, wordt ingezet op een integraal mobiliteitsbeleid en een multifunctioneel maatregelenpakket. De maatregelen voor verbetering van infrastructuur en vervoer die als gevolg van eerdere besluitvorming al voorzien zijn (o.a. het pakket VERDER) blijven onverkort van kracht.

Aanvullend worden in het kader van dit VVP nu activiteiten en maatregelen gepresenteerd die de toekomstige bereikbaarheid en mobiliteit in de stad en regio 'sturen' in de richting van keuzevrijheid in de mogelijkheden voor reizen en in de richting van alternatieve mogelijkheden ter vervanging van huidige autoverplaatsingen. In de stedelijke omgeving ontbreekt immers veelal de ruimte om te komen tot nog verdere vergroting van de autoinfrastructuur zonder de kwaliteit van de stedelijke leefomgeving en de leefbaarheid in de stad in hoge mate aan te tasten.

Daarom wordt ingezet op een meer duurzame benadering van mobiliteit, waarbij de gebruiksmogelijkheden voor fiets en openbaar vervoer worden vergroot en het beheer en de inrichting van de openbare infrastructuur (inclusief parkeervoorzieningen) wordt afgestemd op de opnamecapaciteit van de verschillende stadsdelen.

Dit betekent dat vooral aan de stadsranden de goede doorstroming van de auto wordt geaccommodeerd. In de meer centrale stadsdelen wordt ingezet op bereikbaarheid per fiets en bus. In regionaal verband wordt autobereikbaarheid weliswaar gegarandeerd, maar wordt door onder andere de realisatie van nieuwe fietssnelwegen ingezet op substitutie van autogebruik, waar mogelijk.

De hierna genoemde belangrijkste projecten uit dit VVP zijn opgenomen in de naastliggende figuur.

**1. Herinrichtingsprojecten**

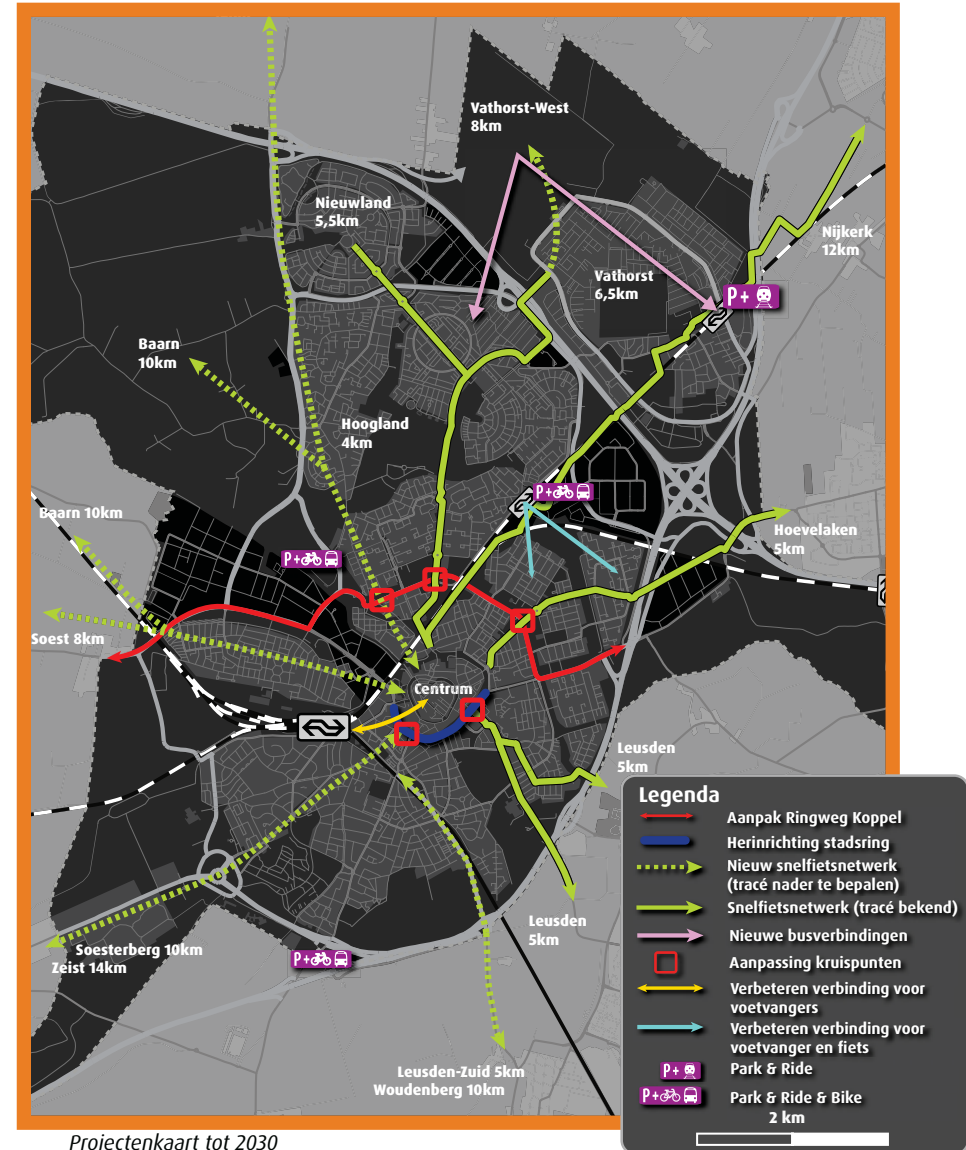
- a. Verbeteren oversteekbaarheid van de Stadsring door het aantrekkelijker maken van de Ringweg Koppel als route voor het doorgaande verkeer
- b. Verbeteren voetgangersroute station Amersfoort – Centrum
- c. Verbeteren fiets en voetgangersverbinding tussen station Amersfoort Schothorst en de wijken Liendert en Rustenburg
- d. Park & Ride & Bike voorzieningen bij stadsranden en stations
- e. Wachtijdbeleving verbeteren op station Amersfoort (= verbeteren wachtomgeving)
- f. Openbaar-vervoer-verbindingen bij realisatie Vathorst-West

**2. Snelfietsroutes**

- a. Snelfietsroute Amersfoort Centrum – Baarn
- b. Snelfietsroute Amersfoort Centrum – Soesterberg
- c. Snelfietsroute Amersfoort Centrum - Bunschoten
- d. Fietskruising Ringweg Koppel - Holkerweg
- e. Fietskruising Ringweg Koppel - nieuwe snelfietsroute Baarn - Bunschoten
- f. Fietskruising Ringweg Kruiskamp – Van Randwijcklaan

Naast deze nieuwe projecten wordt aan verschillende lopende projecten gewerkt. Deze nieuwe en lopende projecten worden in samenhang uitgevoerd. Bijvoorbeeld: Om de bereikbaarheid van Soest en Amersfoort-Zuid te vergroten worden zoals gepland de Kersenbaan en de westelijke ontsluiting aangepakt. Hiermee kan de Stadsring en de Vondellaan-Gasthuislaan opnieuw worden ingericht, zodat de leefbaarheid wordt vergroot.

Naast deze projecten leggen we in dit VVP accent op gedrag. Afhankelijk van draagvlak en animo starten we projecten op en doen we een eerste verkenning.



Projectenkaart tot 2030

# 1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt toegelicht waarom een nieuw en toekomstgericht verkeer- en vervoerplan voor de stad nodig is en welke ambities het gemeentebestuur daarbij heeft. Daarnaast wordt de te hanteren werkwijze bij het opstellen van het plan toegelicht.

## Verkeer- en vervoerplan, Ambitie tot 2030

**Amersfoort groeit en verandert.** Mensen in onze stad verlangen steeds meer kwaliteit van de samenleving en de omgeving. Dat is voor ons een stevige opgave, want de stad heeft weinig uitbreidingsmogelijkheden over. Tegelijkertijd hebben we erg veel kwaliteit in huis.

Er is veel vraag naar woon- en werkplekken in Amersfoort en we hebben daardoor **bovengemiddeld veel mobiliteit**. We zijn een onderdeel van de regio Amsterdam - Almere - Utrecht en functioneren ook als zodanig. Met veel kansen voor diensten en zorgfuncties.

Maar het zet ook de **netwerkfunctie van Amersfoort onder druk**. Verstoppende verkeersnetwerken kunnen leiden tot een afname van de economische dynamiek. In combinatie met de toenemende regionale oriëntatie van onze inwoners, leidt dat tot risico's van vertrek als de regionale mobiliteit niet kan worden gegarandeerd.

Onze ambitie is helder: Amersfoort ontwikkelt zich verder als **duurzame en vitale stad** en als centrum in de regio. We streven naar **CO<sub>2</sub>-neutraliteit**. Hiervoor ligt er een uitdaging bij mobiliteit. Naast de auto zoeken we alternatieven die verder gaan dan alleen OV en fiets; praktische combinaties in de verplaatsingsketen. En wat kan Amersfoort nog met wegen? En met OV? En hoe kunnen ingenieuze oplossingen tegemoetkomen aan de toekomstige reisbehoeften van de Amersfoorters? Vragen waarop een antwoord nodig is.

Ook moeten we omgaan met de opgaven van vandaag. In **VERDER** worden de mobiliteitsopgaven voor de stad samengevat met het verbeteren van de **bereikbaarheid van stad, regio en Randstad**. Daarom werken we ook nu al aan verbetering van de doorstroming en de betrouwbaarheid op de wegen. De deur-tot-deur-reistijd moet omlaag.

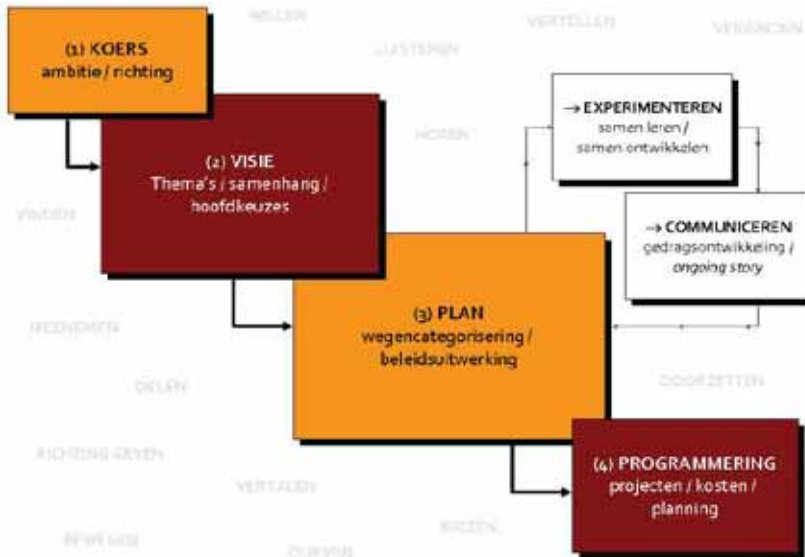
VERDER richt zich vooral op de bereikbaarheid. Maar er is meer. Verkeer in Amersfoort gaat ook over leven in wijken, lokale economie, veilige straten, duurzame oplossingen, een historische binnenstad en allerlei andere gebieden met **eigen lokale opgaven**. Kiezen we niet voor oplossingen voor toekomstige problemen, dan gaat dat ten koste van inbreidingsmogelijkheden en zal de leefbaarheid in de buurten op termijn verslechteren. De **ruimtelijke kwaliteit** staat hoog in het vaandel en dat vraagt om echte keuzes.

Met andere woorden: **verkeer en vervoer raakt op allerlei manieren aan de stad**. En omdat we groeien en veranderen, herzien we het verkeerplan uit 2005. We bewegen - in samenhang met ruimtelijke plannen - naar Amersfoort in 2030. Onze ambities in de sectoren economie, ruimte, wonen en duurzaamheid zijn daarbij een vertrekpunt.



Stappen tot een nieuw VVP

We hebben verschillende stappen om te komen tot een nieuw VVP doorlopen. De eerste twee stappen in dat proces zijn afgerond. Op 1 maart 2011 heeft de gemeenteraad de ambities voor het VVP vastgesteld. De ambities zijn in naastgelegen kader weergegeven.



De tweede stap in het proces is de visie met daarin de hoofdkeuzes. De hoofdkeuzes bepalen in belangrijke mate de manier waarop de uitwerking van het verkeer- en vervoerplan tot stand komt. Die visie is vastgesteld op 10 april 2012. Dit plan is de uitwerking van stap 3 en 4.

Wat beweegt Amersfoort?

Deze visie verwoordt onze ambities voor mobiliteit in 2030. Om ons verder te ontwikkelen als duurzame en vitale stad moeten we de juiste randvoorwaarden scheppen vanuit mobiliteit. Alleen dan zijn onze ambities voor economie, ruimte, wonen en duurzaamheid goed in te vullen.

Wij hebben vier centrale ambities geformuleerd.

Wij willen:

1. bijdragen aan een blijvend vitale stad
2. creatief en toekomstgericht werken aan nieuwe oplossingen voor mobiliteitsvraagstukken
3. inwoners en bedrijven centraal stellen, zowel bij het agenderen als bij het oplossen van vraagstukken
4. werken aan mobiliteit om trots op te zijn, waar ook gebruikers een positieve bijdrage aan willen leveren

## 2

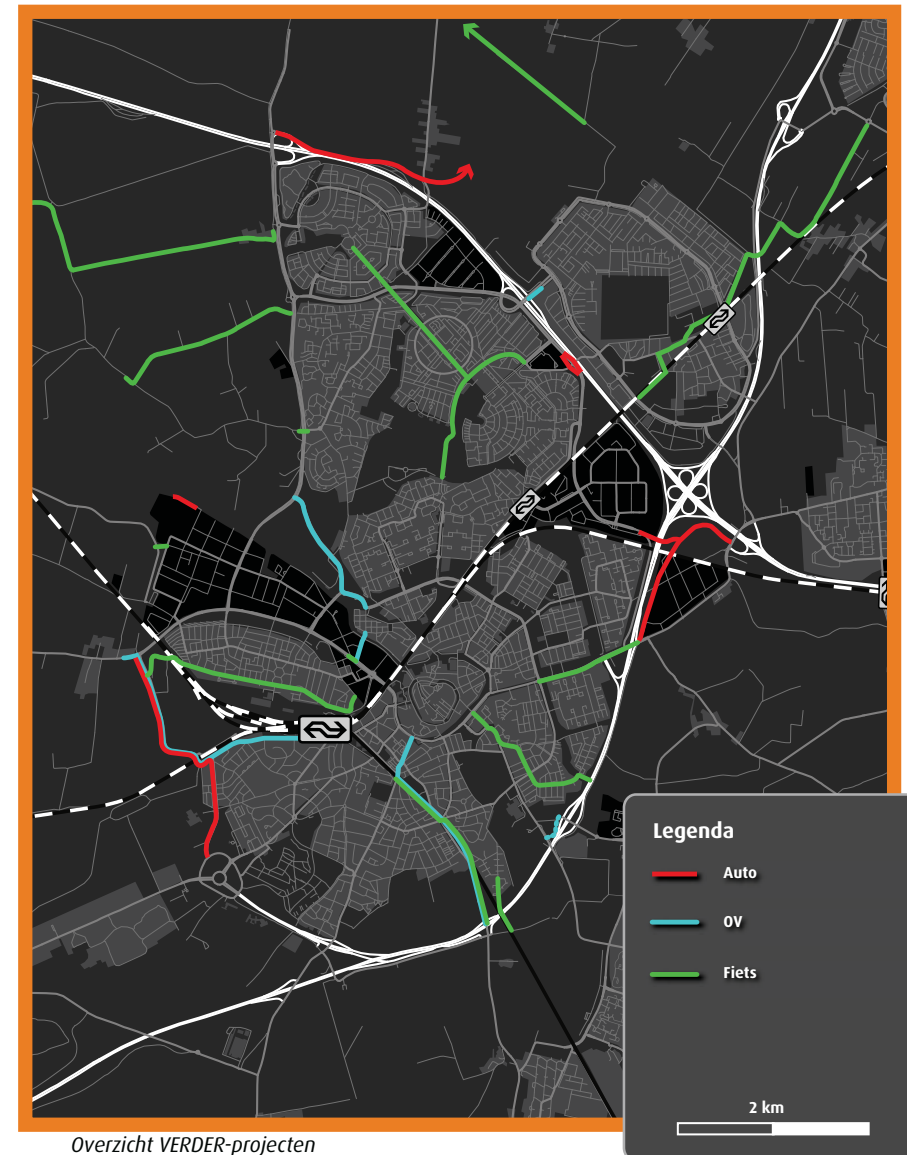
## Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten voor het verkeer- en vervoerplan beschreven. Dit zijn alle plannen die de komende jaren worden uitgevoerd. Het VERDER-pakket heeft hierin het grootste aandeel. Daarnaast is de structuurvisie richtinggevend.

### Koers structuurvisie

Er is een sterke relatie tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen. Tegelijkertijd met het proces van het verkeer- en vervoerplan is ook gewerkt aan de structuurvisie. In februari 2011 is de koers van de structuurvisie door de raad vastgesteld. In de koers is de ambitie verwoord en zijn de ruimtelijke doelstellingen en opgaven voor de structuurvisie benoemd. We willen Amersfoort een aantrekkelijke stad laten blijven en nog aantrekkelijker laten worden. In het proces van het opstellen van de structuurvisie hebben we gezocht naar de identiteit en kwaliteiten van Amersfoort, naar de veranderingen en trends die op de stad afkomen en hoe we daar als stad op kunnen reageren.

Onze centrale ambitie is: Amersfoort ontwikkelt zich verder als een vitale en duurzame stad met een centrumfunctie voor de regio en als onderdeel van de Randstad op de grens met de Gelderse vallei en de Veluwe.



Deze ambitie is vertaald in ruimtelijke doelstellingen, die door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Hierin is opgenomen dat er voldoende woningen worden gerealiseerd aansluitend op de behoefte. De realisatie richt zich op doorstroming en levensloopgeschikte wijken (qua woningdifferentiatie) met het accent op binnenstedelijk bouwen. Voor de bedrijven wordt een bijdrage geleverd aan een gevarieerde bedrijvigheid in de regio, waarbij het accent voor Amersfoort ligt op een verdere ontwikkeling als kennisstad.

We willen een groene stad blijven met een goede samenhang tussen groene (en blauwe) gebieden in en om de stad, een versterking van de kwaliteit van de (openbare) ruimten in de stad en een prettig leefklimaat bieden in de verschillende wijken. Aanvullend bieden we ruimte aan diverse voorzieningen die passen bij de centrumfunctie van de stad in de regio, zoals voorzieningen op het gebied van sport, onderwijs en cultuur. We hebben de ambitie om een CO<sub>2</sub>-neutrale stad te zijn in 2030, de stad zo veel mogelijk ruimtelijk te faciliteren en te zorgen voor het behoud van haar cultureel erfgoed, de beschermde Rijksstadsgezichten en de zichtlijnen. De stad ontwikkelt zich op stedenbouwkundig-architectonisch hoogwaardig niveau.

Ten slotte streven we naar goede bereikbaarheid van de stad en zorgen we voor verbindingen in de stad (met name naar het centrum), waarbij duurzaam vervoer een prominentere rol krijgt.

#### VERDER en andere lopende projecten tot 2020

De opgaven van vandaag worden in belangrijke mate opgepakt vanuit VERDER. Zo verbeteren we de bereikbaarheid en leggen we **de basis voor de toekomst**.

Voor veel van deze projecten moet de realisatie nog starten. Daarom zullen zij ook nog jaren **onderwerp van gesprek** zijn; zowel maatschappelijk als politiek. Niet in het minst omdat het om belangrijke en soms gevoelige projecten gaat, die raken aan onze stad. Ook worden de meest complexe projecten uit VERDER nog op onderdelen uitgewerkt.

Dat neemt niet weg dat deze projecten zijn vastgesteld. Daarmee zijn deze projecten de **uitgangspunten voor het VVP** met de scope op 2030. Alleen als in de uitwerking van complexe projecten andere conclusies worden getrokken, kunnen deze uitgangspunten op onderdelen wijzigen.

De aanpassingen van de snelwegen hebben een belangrijke invloed op de bereikbaarheid per auto van Amersfoort. Deze aanpassingen worden in nauwe samenwerking door Rijkswaterstaat vormgeven. Daarnaast is er ook nog een regionaal pakket, met een grote verscheidenheid aan projecten. Hiernaast is een overzicht van de regionale VERDER-projecten in Amersfoort weergegeven.

## Tot 2020 worden hoofdstructuren compleet gemaakt

**Een kleine greep** uit de lijst met meer dan 100 projecten die uitgangspunt zijn voor het VVP:

- comfort fietsroute Leusden, Amersfoort-Centrum - Soest;
- fietsroute Amersfoort-Noord – Nijkerk (tunnel);
- fietsroute Amersfoort – Baarn (brug over Eem);
- fietstunnel Hertekop onder Arnhemseweg (N226);
- ontbrekende fietsschakels en fietscomfort Amersfoort;
- centrum – Amersfoort-Noord – Nieuwland – Vathorst;
- uitbreiding fietsstallingen centrum;
- P+R Nijkerk – Corlaer of Harderwijk;
- ontwikkeling station Vathorst tot OV-knoop;
- nieuwe busverbinding Leusden – Amersfoort-Noord;
- versnelling OV Amersfoort-Centrum – Vathorst;
- westelijke ontsluiting;
- aansluiting Vathorst-West op de A1;
- kortsluiting Outputweg en Energieweg.

De VERDER-projecten komen niet meer aan de orde in het VVP. We kijken verder vooruit. De projecten worden beschreven in het **VERDERpakket 2010-2020 Projectenboek** ([www.ikgaverder.nl](http://www.ikgaverder.nl)).

Belangrijke projecten die geen deel uitmaken van het VERDERpakket zijn de **Kersenbaan** en de **Hogewegzone**. Deze projecten gelden ook als uitgangspunten voor het VVP; evenals alle andere **vastgestelde beleidsmaatregelen**.

## Toekomstige ontwikkelingen: Amersfoort na VERDER

Na VERDER (in 2020) zijn op basis van de huidige inzichten de hoofdstructuren van Amersfoort klaar. Ondertussen groeit de stad door. We zien het autonoom **groeiend autogebruik** in combinatie met **verdichting** in de stad, die de bereikbaarheid van de stad onder druk zetten. Het groeiende autobezit en autogebruik zal ook van invloed zijn op de leefbaarheid in de woonwijken.

Er zijn dus **aanvullende maatregelen** nodig om Amersfoort bereikbaar en leefbaar te houden. Er moet een balans gezocht worden tussen de gewenste bereikbaarheid van de stad voor de diverse vervoerwijzen en de inbreidingsopgave en leefbaarheid.

Duidelijk is wel dat er een opgave ligt vanuit verkeer en vervoer. Als we niets doen, dan komt de **leefbaarheid en bereikbaarheid onder druk** te staan. Het moment waarop dat tot zeer grote knelpunten leidt, is afhankelijk van de autonome groei van het verkeer en de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en regio.





# 3

## Visie, hoofdkeuzes en doelstellingen

Tot 2030 zullen er grote veranderingen plaatsvinden in de manier waarop we ons verplaatsen. In dit hoofdstuk gaan we in op de visie verkeer en vervoer in de gemeente Amersfoort. Deze visie wordt doorvertaald in concrete doelstellingen die we jaarlijks gaan monitoren.

### 3.1 Mobiliteit in 2030

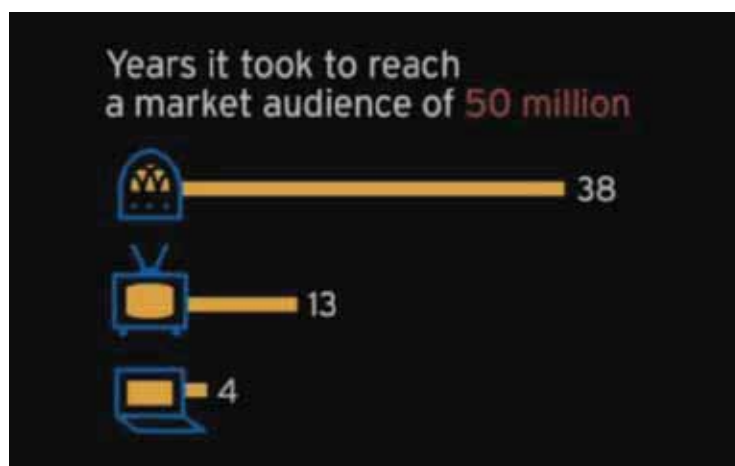
De planhorizon van het VVP is 2030. Dat is nog een flink aantal jaren weg. Met de visie op 2030 en de weg daar naartoe geven we een antwoord op de problemen van vandaag. We kiezen er bewust voor om niet te zoeken naar oplossingen voor huidige knelpunten, maar juist vanuit een groter geheel naar duurzame oplossingen te zoeken. Daarom vindt u in dit plan geen concrete analyse van de knelpunten van vandaag. We weten dat die er op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid zijn. De gemeente heeft in meerdere plannen dit al eerder onderzocht. Voorbeelden zijn VERDER, veiligheidsplannen, dynamische verkeersmanagementplannen, etc. De kennis vanuit deze analyses is uiteraard meegenomen in dit plan. Er blijft wel de vraag hoe we ons blijven bewegen in de toekomst.

Hoe we ons bewegen in 2030 is nu nog niet exact aan te geven. Wel is duidelijk dat we ons blijven bewegen. Er kan veel veranderen in de wereld, maar mobiliteit blijft. Met de wetenschap van vandaag en de trends die de afgelopen jaren zichtbaar werden, kunnen we ons een beeld gaan vormen van de toekomst. De auto blijft een belangrijk vervoermiddel. Autobezit wordt echter



minder belangrijk. Mensen gaan de auto steeds meer zien als gebruiksvoorwerp en vinden het minder belangrijk dat ze zelf een auto voor de deur hebben staan. Het succes van de deelauto's is daar een voorbeeld van. De jongere generatie wil zijn reistijd ook effectief benutten. Internet speelt daar nu al een cruciale rol in. Reizen worden vooraf zo gepland dat men zo efficiënt mogelijk van A naar B gaat. Reistijd is daarin belangrijk, maar ook het kunnen werken tijdens de reis is bepalend in de keuze. De verwachting is dat mensen veel flexibeler gaan worden in de vervoerwijzekeuze. Ook ketenmobiliteit wordt daardoor belangrijker. Goede overstappunten van auto naar openbaar vervoer of van openbaar vervoer naar fiets worden steeds meer gebruikt en dat zal alleen maar toenemen.

Naast de gewenste flexibiliteit gaat de klimaatcrisis een grote rol spelen in de mobiliteitswereld. Onze fossiele brandstoffen worden schaarser en daarmee duurder. We worden gedwongen om duurzaamheid echt serieus te nemen en te zoeken naar goede alternatieven. Dit beïnvloedt ook ons verplaatsingsgedrag. Elektrische auto's, treinen en milieuvriendelijke bussen zijn in 2030 onderdeel van het mobiliteitssysteem. Maar ook mogen we verwachten dat als de transportkosten toenemen, het minder aantrekkelijk wordt om werkzaamheden op grote afstand te laten verrichten. Waar nu de tendens nog is dat de gemiddelde verplaatsingsafstand toeneemt, mag je verwachten dat het in de toekomst weer afneemt. Het nieuwe werken is in 2030 een normaal onderdeel van ons leven. Je kunt op alle knooppunten inloggen en werken. Daarmee kan de beschikbare tijd nog beter worden benut.



Automatische voertuiggeleiding en Intelligente Snelheidssystemen nemen rijtakens van ons over, waardoor het veiliger wordt op de weg. In de nabijheid van scholen wordt verkeer automatisch geattendeerd wanneer de kinderen uit school gaan. Ze kunnen dan daar niet harder dan 20 km per uur rijden. Drempels zijn overbodig geworden.

Boodschappen doen we meer bij internetwinkels. De winkels bezorgen de spullen bij je thuis of je haalt ze zelf op bij distributiecentra. Die liggen aan de rand van de stedelijke agglomeraties bij de multimodale knooppunten. De meeste goederen komen per boot of trein aan en vanaf zo'n distributiepunt worden ze met kleine elektrische voertuigen bij winkels in de stad afgeleverd.

De binnenstad speelt voornamelijk een rol als het gaat om funshoppen. Je kunt er daarbij voor kiezen om je gekochte spullen naar de P+R-locatie te laten brengen, zodat je er niet mee blijft lopen.

Gedrag wordt een steeds belangrijker item binnen mobiliteit. Het is van belang de jongste generatie snel kennis te laten maken met de mogelijkheden die er op mobiliteitsgebied zijn. Op latere leeftijd kunnen ze daardoor een bewustere eigen keuze maken voor een passend vervoermiddel bij een verplaatsing. Jong geleerd is oud gedaan!

Amersfoort is nu een gemeente met veel gezinnen. Doordat we met zijn allen ouder worden, komen er steeds meer mensen die niet meer werken. Het vrijetijdsverkeer wordt daardoor weer belangrijker. De eerste file ontstond ooit op eerste pinksterdag in 1955 bij knooppunt Oudenrijn. Het is niet ondenkbaar dat vrijetijdsverkeer of evenementenverkeer grotere pieken met zich mee gaat brengen dan het woon-werkverkeer.

#### Gemeente Amersfoort faciliteert en stimuleert

De gemeente Amersfoort heeft de komende periode voornamelijk een regisserende rol. Het is een van de taken van een gemeente om als wegbeheerder het verkeer in goede banen te leiden. Naast de bereikbaarheid betreft het de zorg voor een leefbare en veilige omgeving. De afgelopen decennia is veel aandacht gegaan naar de (harde) infrastructuur. Ontwikkelingen als Duurzaam Veilig hebben ervoor gezorgd dat de wegen in Nederland eenduidiger zijn vormgegeven.

We zien de afgelopen jaren een verschuiving richting gedrag en communicatie. Die componenten worden de komende periode nog belangrijker. Dit heeft te maken met de beschikbare middelen, maar ook met het feit dat we de bestaande infrastructuur (wegen, parkeerplaatsen, openbaar vervoer, etc.) nog onvoldoende benutten. Er is meer dan voldoende ruimte, alleen niet wanneer we er allemaal tegelijk gebruik van willen maken. Als gemeente richten we ons op het faciliteren en stimuleren van gedragsmaatregelen en innovaties op het gebied van mobiliteit. Dit betekent dat we meehelpen om nieuwe projecten of innovaties op te starten, maar dat wanneer een project loopt, marktpartijen het gaan overnemen. Uiteraard zien we er wel op toe dat het project bijdraagt aan de doelstellingen uit dit VVP.

Wat de ontwikkelingen van de mobiliteit betekenen voor Amersfoort is op voorhand niet precies te voorspellen. Dat er veel veranderen gaat is wel duidelijk. Binnen dit verkeer- en vervoerplan hebben we op basis van nu bekende gegevens en te verwachten trends een beleid geformuleerd. We sluiten zoveel mogelijk aan bij landelijke verwachtingen van de groei van de mobiliteit. We kiezen voor een dynamisch plan, dat we periodiek gaan monitoren en zo nodig bij gaan stellen. Daarmee spelen we optimaal in op een veranderde wereld, waarin we blijven bewegen!



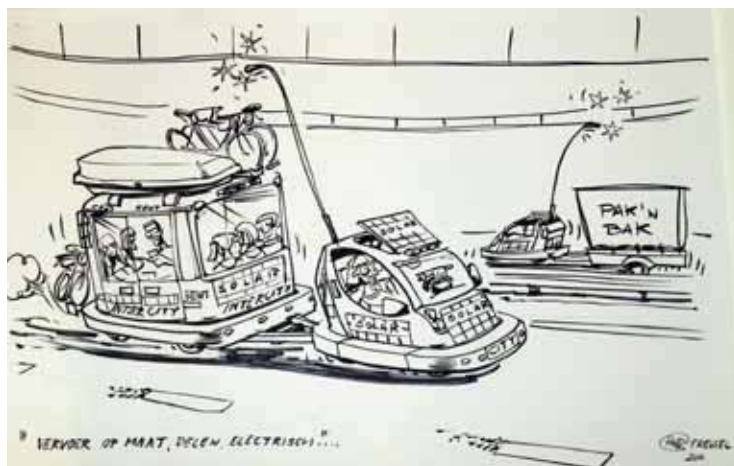
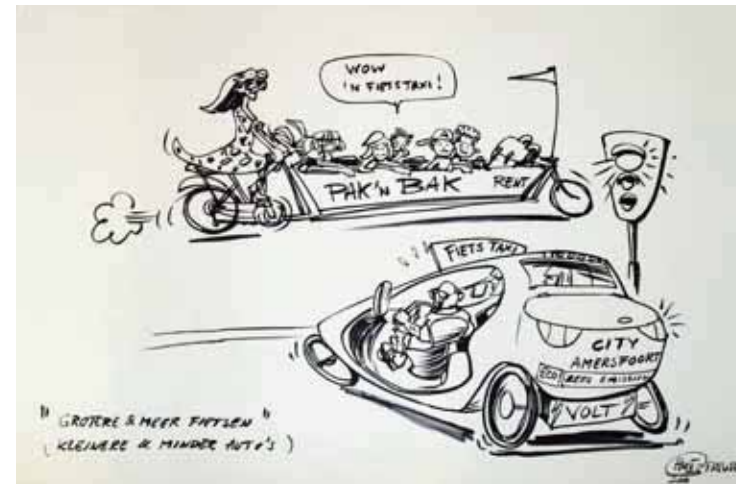


## 3.2 Visie op verkeer en vervoer

Vanuit de koersnota is een visie op hoofdlijnen opgesteld. Zowel de koersnota als de visie op hoofdlijnen zijn in de gemeenteraad behandeld en vastgesteld. De visie is in dit hoofdstuk nader uitgewerkt in doelstellingen die richting geven aan deze visie.

De doelstellingen in combinatie met de visie vormen de basis voor de hoofdstructuren en de (thema)projecten. In hoofdstuk 7 'Evaluatie en monitoring' is aangegeven hoe we de doelstellingen jaarlijks monitoren.

Voor de visie en de keuzes op hoofdlijnen is 2030 de planhorizon. Voor de doelstellingen wordt ervoor gekozen om 2020 als richtjaar aan te houden, om de ambitie van de gemeente aan te geven.



### Amersfoort groeit en verandert

Amersfoort groeit en verandert. Het accent in de groei verschuift van uitbreiding naar inbreiding. Dit betekent dat de beperkte ruimte in onze stad steeds intensiever wordt gebruikt. Ook de mobiliteit zal verder toenemen. Dat roept de vraag op: **“Hoe kunnen we als stad groeien en gelijk vitaal, bereikbaar en leefbaar blijven?”**. Het Amersfoortse antwoord op deze vraag is de visie van Amersfoort op verkeer en vervoer.

We willen een goede bereikbaarheid, **waarbij bewoners, werknemers en bezoekers een passende vervoerwijze kunnen kiezen**. Daarbij zijn aantrekkelijke alternatieven noodzakelijk, alleen dan is er ook echt iets te kiezen. **Autobereikbaarheid** is en blijft essentieel voor onze bereikbaarheid. We faciliteren bezoekers en bewoners om ook in de toekomst snel de stad in en uit te komen, door ze over logische routes te leiden. We zetten zwaar in op het **stimuleren van de fiets** en op het **openbaar vervoer** voor regionale verplaatsingen. Zo vangen we de groei aan mobiliteit in Amersfoort op. Hier ligt voldoende ruimte voor meer reizigers. **Bovendien zijn deze vervoerwijzen duurzaam**. Door voor de verplaatsingen binnen Amersfoort de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren ontstaat meer ruimte op het autonetwerk.

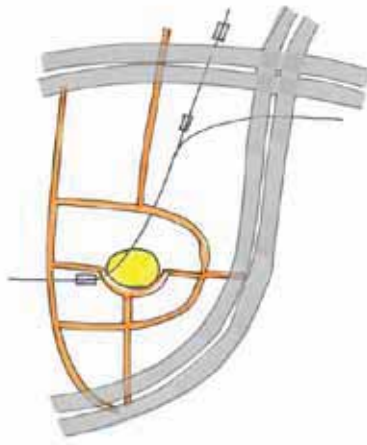
**Volledige informatie** is noodzakelijk om mensen los te laten komen van gewoonten en vaker bewust te laten kiezen.

### Gebiedsgerichte benadering

We kiezen voor een gebiedsgerichte benadering. Per gebied wordt gekeken **hoe binnen de kaders van vitaal, bereikbaar en leefbaar een evenwicht kan worden bereikt**. Dit vertaalt zich in een keuze om bepaalde vervoerwijzen te stimuleren, zonder dat we vervoerwijzen onmogelijk maken.

Op de volgende pagina staan vier geschematiseerde afbeeldingen van Amersfoort in het omliggend verkeersnetwerk. De eerste twee afbeeldingen laten zien hoe het Amersfoortse verkeersnetwerk van de huidige situatie door VERDER (en andere projecten die uitgangspunt zijn voor het VVP) verandert naar 2020. De andere twee afbeeldingen maken duidelijk waar we in 2030 zijn als we niets doen (autonoom) en waar we met deze visie heen gaan (blijvend vitaal).

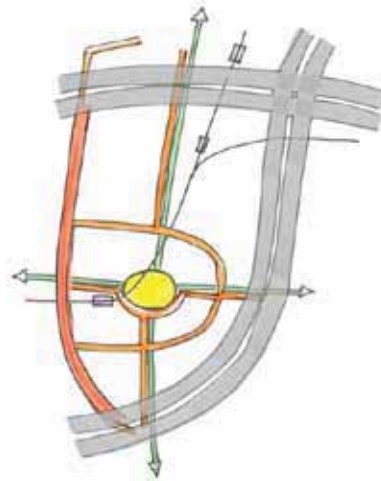
2012



*Amersfoort 2012  
huidige situatie*

- Goed fietsnetwerk
- Matige relatie Amersfoort centraal - binnenstad
- Goede bereikbaarheid per auto
- Goede aansluiting op het landelijke spoornetwerk

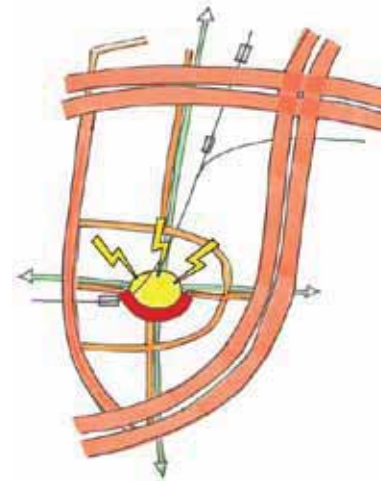
2020



*Amersfoort 2020  
na voltooiing VERDER*

- Snelle en comfortabele fietsverbindingen uit alle windrichtingen naar de binnenstad
- Verbeterde ontsluiting voor de auto via de westkant
- OV-knoop Vathorst en diverse snellere OV-verbindingen

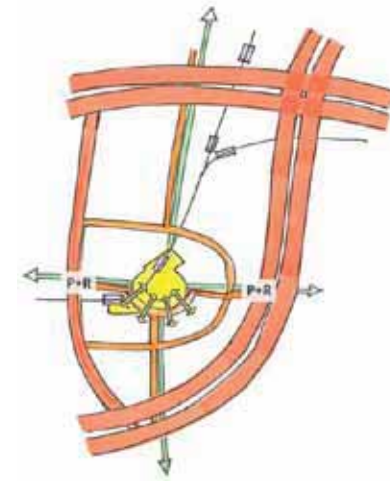
2030 autonoom



*Amersfoort 2030  
wanneer we niets doen*

- Verdichting van de stad, meer inwoners en arbeidsplaatsen
- Groei van het (auto)verkeer door binnenstedelijke verdichting en autonome groei
- De doorstroming en leefbaarheid in de stad staan onder druk

2030 blijvend vitaal



*Amersfoort 2030  
gebiedsgerichte bereikbaarheid*

- (Nieuwe) keuzemogelijkheden voor mobiliteit bieden
- Leefbaarheid en bereikbaarheid in balans: per gebied leidt dit tot andere voorkeursvervoermiddelen
- (Doorgaand) autoverkeer via logische routes
- Langparkeerders mogelijkheden bieden langs de randen

### 3.3 Hoofdkeuzes en doelstellingen

Stedelijke groei - zowel uitleg als verdichting - leidt ertoe dat de bereikbaarheid onder druk komt te staan. Dat vraagt om heldere keuzes. Deze richten zich op de volledige breedte van de Amersfoortse mobiliteit. De hoofdkeuzes - nader uitgewerkt in doelstellingen - bestaan uit de hierna volgende punten.

**1. Bewustwording** in mobiliteit staat voorop, **keuzevrijheid in vervoersmiddelen** speelt hierin een **essentiële rol** waarbij we vooral **duurzame mobiliteit** willen stimuleren.

De duurzame vervoermiddelen moeten een aantrekkelijk alternatief vormen, door de kwaliteit hiervan te verbeteren en deze vervoerswijzen te stimuleren. Goede **informatie** over de alternatieven is daarbij belangrijk om de automatisen te doorbreken.

**Doelstelling 1: In 2017 moeten de inwoners van Amersfoort beschikken over brede informatie waarmee ze een bewuste keuze kunnen maken in hun reisgedrag.**

**2. Mobiliteitsbeleid** werken we **gebiedsgericht** uit, waarbij onderscheid wordt gemaakt in de binnenstad, oudere en nieuwere stadsdelen, bedrijventerreinen en recreatiegebieden.

Per gebied wordt gekeken hoe binnen de kaders van vitaal, bereikbaar en leefbaar een evenwicht kan worden bereikt. Dit vertaalt zich in een keuze om bepaalde verwoerwijzen (beleidsmatig) te stimuleren, zonder dat we vervoerwijzen onmogelijk maken.

**Doelstelling 2.1: In 2020 is de openbare ruimte in Amersfoort ingericht naar zijn gebiedsgerichte wensbeeld, zodat het voor mobilisten duidelijk is welk gedrag van ze verwacht wordt.**

**Doelstelling 2.2: De gebiedsgerichte benadering leidt ertoe dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gebieden verbetert.**

*\*Oudere stadsdelen worden gekenmerkt door beperkte ruimte in de straten en meer centrumgerichte wegenstructuur, terwijl bij nieuwere wijken meer ruimte beschikbaar is voor de auto en er een striktere scheiding is van functies en gebruikers.*

**3. Stimuleren van fiets**, door het verhogen van comfort, op doelgroepen en intensiteiten aangepaste en geoptimaliseerde fietsinfrastructuur, verbeteren herkenbaarheid hoofdfietsroutes en aanleg van ontbrekende schakels.

We stimuleren het gebruik van de fiets als alternatief voor de groei van het autoverkeer. Bijvoorbeeld door het hoogwaardig fietsnetwerk uit te bouwen. De fiets is een **duurzaam vervoermiddel** met een relatief beperkt ruimtebeslag. Met het verder verbeteren van het comfort, de herkenbaarheid en het realiseren van Park&Bike-locaties neemt de aantrekkelijkheid van de de fiets toe.

Op deze manier kan de verwachte groei in mobiliteit door de verdere verdichting van de stad opgevangen kan worden. Deze mobiliteitsstijging wordt opgevangen door met name de fiets. Bij een gelijkblijvend aantal autoverplaatsingen (absoluut) neemt daardoor dit aandeel procentueel af ten gunste van de fiets. Voor de fiets neemt het aantal verplaatsingen in absolute en relatieve zin sterk toe.

**Doelstelling 3.1: In 2020 en 2030 moet het aandeel fiets in de totale mobiliteit voor verplaatsingen binnen Amersfoort met respectievelijk 4 en 8 procentpunt omhoog gaan, om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen. De focus ligt daarbij op het opvangen van de verwachte groei van het autoverkeer voor korte verplaatsingen (tot 7,5 km).\***

**Doelstelling 3.2: In 2020 en 2030 moet het aandeel fiets in de totale mobiliteit met respectievelijk 5 en 10 procentpunt omhoog gaan, om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen voor regionaal verkeer. De focus ligt daarbij op het opvangen van de verwachte groei van het regionale autoverkeer (verplaatsingen 7,5 – 15 km).**

\*Deze getallen zijn gebaseerd op het Mobiliteits Onderzoek Nederland (MON). In vergelijking met Amersfoort heeft Groningen meer fietsers (58% van de interne verplaatsingen tegenover 52% in Amersfoort). Amersfoort wil hier bovenuit komen, vandaar de ambitie dat in 2030 60% van de interne verplaatsingen met de fiets plaatsvinden.

Uit de enquête onder inwoners van Amersfoort blijkt dat zowel werknemers (9%) als bezoekers aan het centrum van Amersfoort (20%) bereid zijn om hun vervoermiddel te wijzigen naar de fiets. Hierbij is het verbeteren van de fietsroutes de belangrijkste voorwaarde. Het aanbieden van betere stallingslocaties komt op nummer twee.

**4.** Het waarborgen van de **autobereikbaarheid** door geleiding van het autoverkeer over de meest logische routes. Voor de bereikbaarheid van het centrum krijgt bestemmingsverkeer prioriteit boven doorgaand verkeer, dat een goed alternatief krijgt geboden. Verder bieden we goede overstapmogelijkheden (auto-fiets/OV) aan de rand van de stad voor binnenstadbezoekers die langer verblijven en optimaliseren we bestaande infrastructuur.

**Autobereikbaarheid** is en blijft belangrijk voor de stad en moet worden gewaarborgd. Hier speelt ook een economisch belang. Bezoekers en bewoners willen ook in de toekomst snel de stad in- en uitkomen. Daar werken we al hard aan.

We bieden **doorgaand verkeer** door de stad een **aantrekkelijke alternatieve route**. Zo wordt zoveel mogelijk van dit verkeer via de daarvoor geschikte infrastructuur geleid. Daarmee bereiken we dat de **leefbaarheid** in de woon- en werkgebieden verbetert.

De groei van het verkeer wordt zoveel mogelijk met de fiets en het OV opgevangen. Lokaal ligt daarbij het accent op de fiets, regionaal op fiets en openbaar vervoer.

Voor de Stadsring willen we prioriteit voor openbaar vervoer en het verkeer met een herkomst of een bestemming in het centrum of de directe nabijheid daarvan. Door de **oversteekbaarheid** van de Stadsring voor voetgangers en fietsers te verbeteren worden de routes van en naar het centrum comfortabeler. Dit wordt mogelijk gemaakt door het aantrekkelijker maken van de Ringweg Koppel als route voor het doorgaande verkeer.

**Doelstelling 4.1: De bereikbaarheid van Amersfoort voor de auto is in 2020 minimaal op hetzelfde niveau als in 2012.**

**Doelstelling 4.2: De reistijd in de spitsuren op de gebiedsontsluitingswegen bedraagt maximaal twee keer de netto reistijd (zonder vertraging).**

**5.** Het aanwezige **railnet een grotere bijdrage** laten leveren aan de interne en externe bereikbaarheid van Amersfoort.

We zetten gericht in op **kansen voor het openbaar vervoer**. We willen het aanwezige spoor en regionale busverbindingen een grote bijdrage laten geven aan de bereikbaarheid van Amersfoort. In tijden van bezuinigingen is het belangrijk dat het lokale openbaar vervoer op peil blijft. Het gaat om betere benutting van de bestaande stations, verbeteren van de overstapmogelijkheden zoals Park&Ride en het verbeteren van de loop-, OV- en fietsroutes tussen de stations en de wijken. Zo neemt het aantal **keuzemogelijkheden** voor een stadsbezoek verder toe.

**Doelstelling 5.1: In 2020 en 2030 moet het aandeel OV in de regionale mobiliteit met respectievelijk 5 en 10 procentpunt omhoog gaan, om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen.**

**Doelstelling 5.2: De kwaliteit van het lokale openbaar-vervoernetwerk binnen Amersfoort moet verbeteren ten opzichte van 2012.**

**6. De verkeersveiligheid** moet worden verbeterd door **Duurzaam Veilig** als richtlijn te blijven gebruiken en bij (her)inrichting van wegen en jaarlijks te monitoren op ongevalsgegevens. Eventuele nieuwe blackspots worden met prioriteit aangepakt. Met verkeerseducatie voor de kwetsbare groepen maken we mensen bewust hoe ze veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. Speciale aandacht is noodzakelijk voor de verkeersveiligheid rond scholen.

Een hoge verkeersveiligheid is een basisvoorwaarde voor een prettige leefomgeving. Door pro-actief beleid te voeren via educatie en een goede monitoring van de ongevalsgegevens kunnen we efficiënt en effectief werken aan een betere verkeersveiligheid in de stad. De subjectieve verkeersveiligheid speelt hierin ook een rol. Door met stadspeilingen de beleving van verkeersveiligheid te onderzoeken kunnen we inzicht krijgen hoe veilig men zich voelt. Deze informatie gebruiken we als input om te bepalen welke gebieden aandacht verdienen.

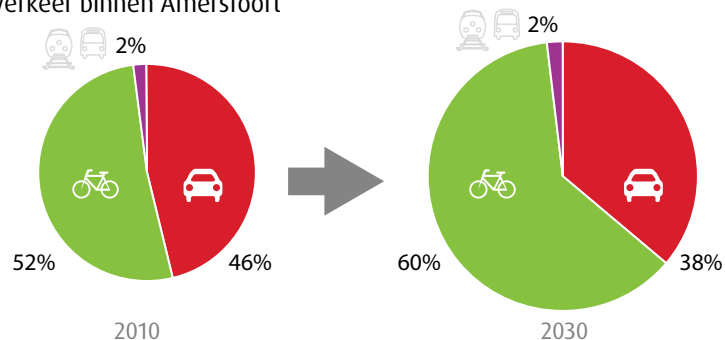
**Doelstelling 6: In 2020 zijn er in Amersfoort geen blackspots en is het aantal ongevallen onder het niveau van 2007 (laagste aantal ongevallen in registratie).**

Vanuit onze visie en de hoofdkeuzes constateren we dat op het gebied van mobiliteit veel onderdelen goed geregeld zijn:

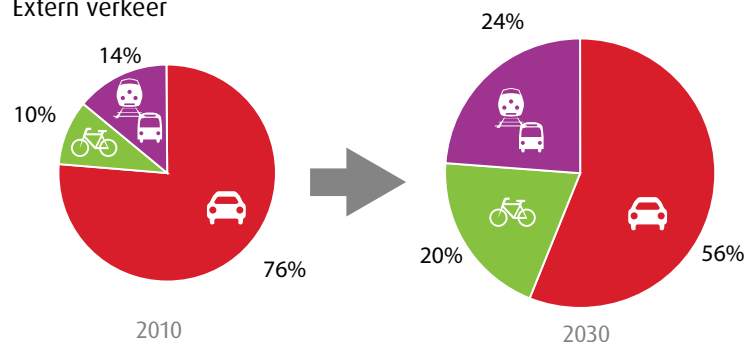
- Na de realisatie van de vastgestelde infrastructuur-projecten en VERDER-projecten zijn de hoofdstructuren van het autonetwerk op orde. Uitgangspunt daarbij is het huidige vaststaande beleid. Nieuwe ontwikkelingen vragen om maatwerk. Optimalisatie kan, maar nieuwe schakels in het autonetwerk worden niet verwacht.
- We hebben aantrekkelijke routes om het centrum heen. Dit willen we graag in stand houden en zo mogelijk aantrekkelijker maken. Op die manier blijft op de Stadsring een goede autobereikbaarheid van het centrumgebied gewaarborgd voor bestemmingsverkeer.
- We hebben belangrijke spoorroutes door onze stad lopen. Door het beter benutten van bestaand spoor met de ontwikkeling van (nieuwe) knooppunten kunnen we hier beter gebruik van maken. Dit biedt een beter rendement dan nieuwe spoorlijnen aanleggen.
- De grootste kansen voor de bus zien we door te kiezen voor knooppuntontwikkeling en goede aansluiting van buslijnen op (nieuwe) knooppunten en niet door een ingrijpende herziening van buslijnen. Op de routes waar de bus rijdt, zorgen we voor betrouwbare reistijden.



### Verkeer binnen Amersfoort



### Extern verkeer



De geambieerde veranderingen in de modal split in Amersfoort. De groei van het verkeer wordt opgevangen door het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren. MON data 2005-2007, gemiddelde weekdag

### De doelstellingen op een rij:

1. In 2017 moeten de inwoners van Amersfoort beschikken over brede informatie waarmee ze een bewuste keuze kunnen maken in hun reisgedrag.
- 2.1 In 2020 is de openbare weg in Amersfoort ingericht naar zijn gebiedsgerichte wensbeeld, zodat het voor mobilisten duidelijk is welk gedrag van ze verwacht wordt.
- 2.2 De gebiedsgerichte benadering leidt ertoe dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gebieden verbetert.
- 3.1 In 2020 en 2030 moet het aandeel fiets in de totale mobiliteit voor verplaatsingen binnen Amersfoort met respectievelijk 4 en 8 procentpunt omhoog gaan, om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen. De focus ligt daarbij op het opvangen van de verwachte groei van het autoverkeer voor korte verplaatsingen (tot 7,5 km).
- 3.2 In 2020 en 2030 moet het aandeel fiets in de totale mobiliteit met respectievelijk 5 en 10 procentpunt omhoog gaan, om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen voor regionaal verkeer. De focus ligt daarbij op het opvangen van de verwachte groei van het regionale autoverkeer (verplaatsingen 7,5 - 15 km).
- 4.1 De bereikbaarheid van Amersfoort voor de auto is in 2020 minimaal op hetzelfde niveau als in 2012.
- 4.2 De reistijd in de spitsuren op de gebiedsontsluitingswegen bedraagt maximaal twee keer de netto reistijd (zonder vertraging).
- 5.1 In 2020 en 2030 moet het aandeel OV in de regionale mobiliteit met respectievelijk 5 en 10 procentpunt omhoog gaan, om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen.
- 5.2 De kwaliteit van het lokale openbaar-vervoernetwerk binnen Amersfoort moet verbeteren ten opzichte van 2012.
6. In 2020 zijn er in Amersfoort geen blackspots en is het aantal ongevallen onder het niveau van 2007 (laagste aantal ongevallen in registratie).



# 4

## Structuren

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de structuren voor de verschillende modaliteiten. Per vervoerwijze is een wensbeeld voor 2030 opgesteld in de lijn met de visie, zoals die is verwoord in hoofdstuk 3. We starten met de visie op de regionale hoofdstructuur, aangezien die van groot belang is voor Amersfoort. Vervolgens wordt ingegaan op de lokale, gemeentelijke structuren.

### 4.1 Hoofdstructuren - regionaal

Voor het functioneren van het stedelijke verkeersnet (met name voor openbaar vervoer en auto) is de regio van cruciaal belang. Wanneer het autosnelwegennet rondom Amersfoort niet functioneert, loopt het stedelijke wegennet vast. Bij het openbaar vervoer gaat eenzelfde redenering op. Het spoornet en de bijbehorende stations zijn van groot belang voor de bereikbaarheid per openbaar vervoer. De gemeente heeft voornamelijk indirect invloed op de regionale structuren. Via samenwerkingsverbanden en overleg worden resultaten geboekt. Die samenwerking heeft met het VERDER-pakket een goede vorm gevonden. Op regionaal niveau zijn de volgende ontwikkelingen voorzien:

- verbreding van de A28 en de A1;
- vergroten capaciteit knooppunt Hoevelaken;
- Westelijke Ontsluiting;
- hogere frequentie spoorverbindingen;
- station Hoevelaken;
- regionale fietsroutes.

#### Auto: Goede doorstroming aan de randen van de stad

Door het aanpassen van de westelijke ontsluiting ontstaat een ring rond Amersfoort, de doorstroming is goed. Vanaf deze ring gaan verschillende inrikkers de stad in, zoals de Kersenbaan, de Hogeweg en de Amsterdamseweg. Deze routes worden getypeerd als gebiedsontsluitingsweg. Autoverkeer vanuit Soest kan goed worden afgewikkeld via de Westelijke Ontsluiting. Aan de randen kan worden geparkeerd en overgestapt op fiets en OV.

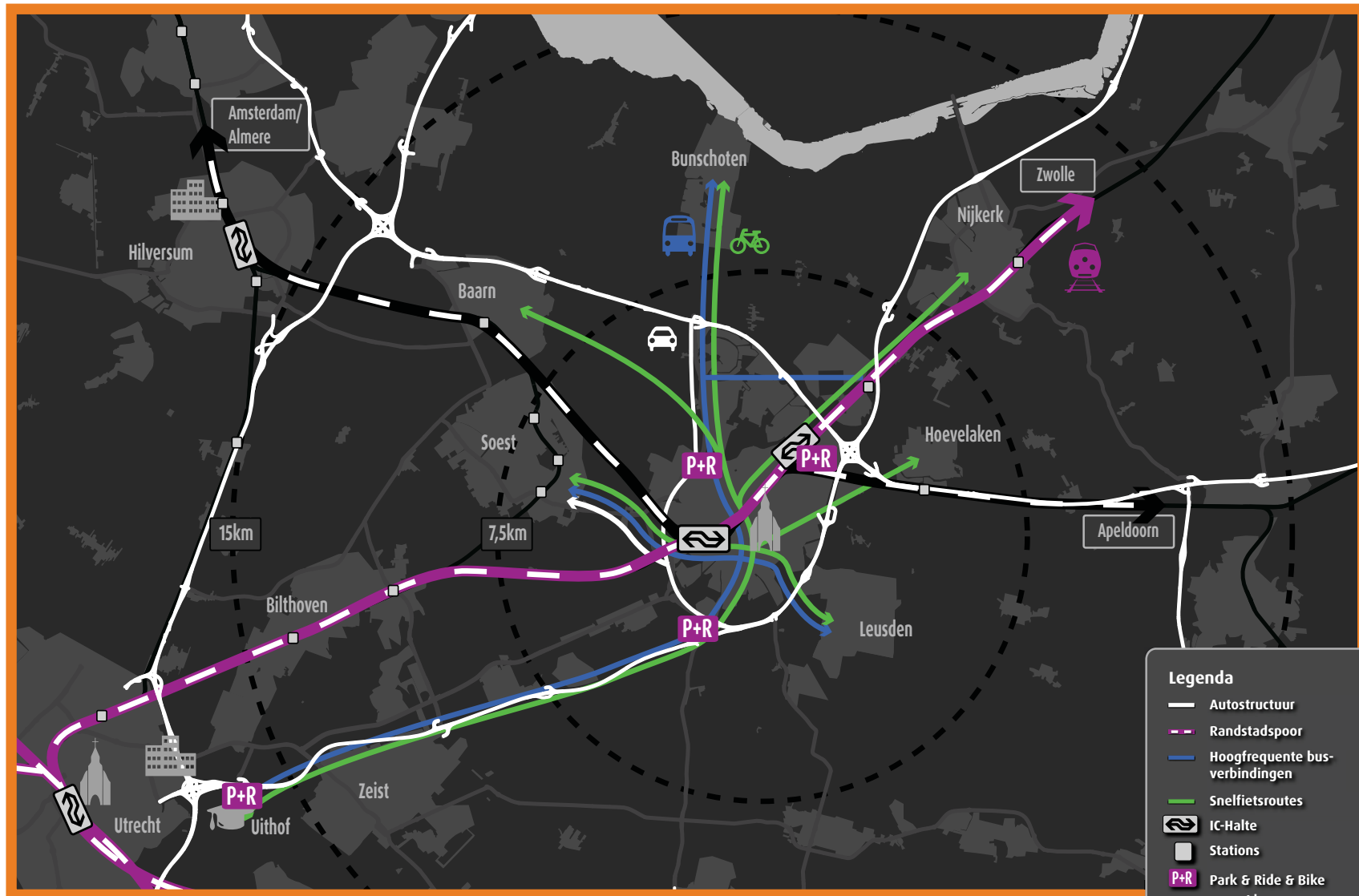
#### Fiets en lokaal OV: Naar het hart van Amersfoort

De fiets en het openbaar vervoer moeten snelle verbindingen bieden naar het hart van Amersfoort. Dit doen we door snelle fietsroutes en hoogfrequente bus-/treinverbindingen aan te bieden.

#### Versterking van de regionale spoorverbindingen

Samen met onze regiopartners zoeken we naar een structurele oplossing op de corridor Utrecht – (Hilversum) (Baarn) – Amersfoort – Zwolle, mocht er geen oplossing gevonden worden voor de robuuste inpasbaarheid van de 3e en 4e Sprinter Utrecht-Harderwijk. We zetten in om hiervoor een verkenning te starten waarbij ook moet worden gekeken naar vervoerwaarde en exploitatie. Amersfoort zet in op een aansluiting op het nachtnet in de hoofd railconcessie van NS per 2015, maar liefst al eerder. Het gaat om een nachtelijke trein verbinding in het weekend naar Utrecht, waardoor Amersfoort wordt aangesloten op het Randstedelijke nachtnet.

De nieuwe Hanzelijn (Almere-Lelystad-Zwolle) heeft effect op station Amersfoort. De overstapfunctie die station Amersfoort nu heeft, voor reizigers tussen Schiphol/Den Haag en het noorden van Nederland, wordt overgenomen door station Zwolle. Hierdoor zullen minder reizigers overstappen op station Amersfoort. Het aantal treinen dat station Amersfoort aandoet blijft echter gelijk, waardoor meer ruimte ontstaat in de treinen (mits de NS hetzelfde materieel in blijft zetten). We zetten in op een spoedig besluit over het basisnet goederenvervoer. Hierin is onze inzet dat goederen zoveel mogelijk via de Hanzelijn en de Betuweroute worden geleid. Dit is gunstig voor de gemeente Amersfoort, omdat er minder geluidsoverlast zal zijn en gevaarlijke stoffen niet meer door Amersfoort hoeven te worden vervoerd.



**Legenda**

- Autostructuur
- - - Randstadspoor
- Hoogfrequente busverbindingen
- Snelfietsroutes
- ☐ IC-Halte
- ☐ Stations
- ☐ P+R Park & Ride & Bike 4 km

Visiekaart structuren regionaal

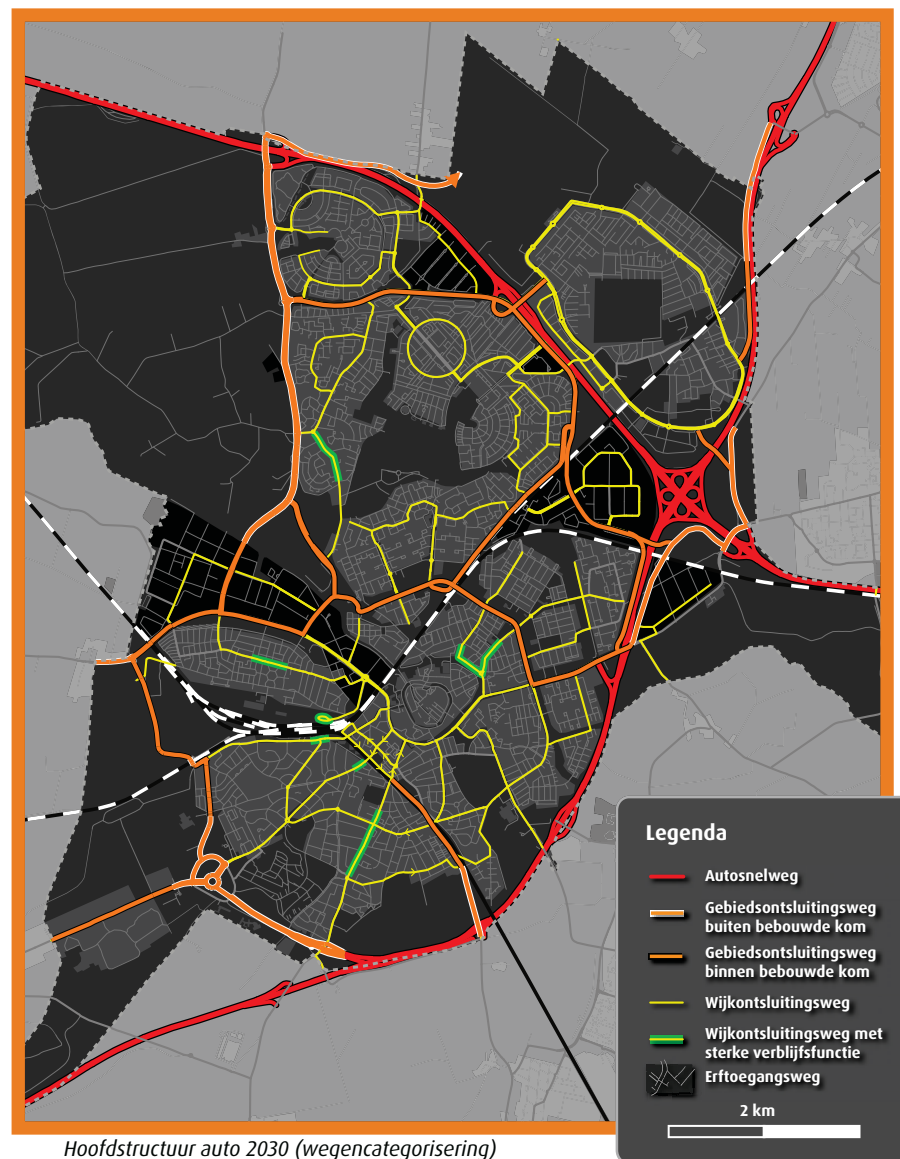
## 4.2 Hoofdstructuren - auto

Binnen het bestaande beleid vinden beperkte wijzigingen plaats in de wegenstructuur van Amersfoort. De nieuwe Kersenbaan ontsluit het zuidelijk deel van Amersfoort, zodat de Ringweg Randenbroek wordt ontlast. Verkeer wordt zoveel mogelijk over Ringweg Kruiskamp/Ringweg Koppel geleid, zodat ook de Stadsring als wijkontsluitingsweg wordt vormgegeven.

### Duurzaam veilig

Binnen de landelijke visie Duurzaam Veilig wordt gestreefd naar een monofunctionele indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie, en waarin gevaarlijke conflicten zijn uitgesloten. Er worden landelijk drie categorieën wegen onderscheiden met elk een eigen functie. Deze functies zijn:

- **Stromen:** het snel verwerken van het doorgaande verkeer. De kwaliteit van het stromen neemt toe bij meer continuïteit en hogere snelheid (binnen grenzen) van het autoverkeer.
- **Ontsluiten:** het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen hebben een voedings- en verdeelfunctie. Deze wegen worden gekenmerkt door een hoge mate van uitwisseling. Zij verbinden de verblijfsgebieden met de stroomwegen.
- **Verblijven:** het toegankelijk maken van de erven. Op wegen met een erffunctie, ofwel de wegen in verblijfsgebieden, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, kan het zich snel wijzigen en zijn er potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. Er moet adequaat, qua afstand en tijd, gereageerd kunnen worden. De snelheid van het verkeer dient hier laag te zijn.



Hoofdstructuur auto 2030 (wegencategorisering)

Voor Amersfoort hebben we een tussencategorie benoemd, de wijkontsluitingsweg. Deze wegen voldoen zoveel mogelijk aan de basisprincipes van een gebiedsontsluitingsweg (voorrangsweg, fietsvoorziening), maar er worden concessies gedaan vanwege de inpassing of de leefbaarheid.

In tabel 4.1 zijn de belangrijkste inrichtingskenmerken weergegeven, behorende bij de functie van de weg. Het betreft principes, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Voorbeelden zijn Shared Space en het woonerf. Laatstgenoemde valt in principe onder de categorie erftoegangsweg, maar kent een andere inrichtingsvorm en ontwerpnelheid.

kenmerken	gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom	erftoegangsweg buiten bebouwde kom	gebiedsontsluitingsweg	wijkontsluitingsweg	wijkontsluitingsweg met sterke verblijfsfunctie	erftoegangsweg/ woonstraat
snelheid (km/u)	80	60	50	50	30	30
rijbaanscheiding	markering of middenberm	nee	markering of middenberm	nee	nee	nee
fietsers	fietspad	evt. fietsstrook	fietspad	fietsstrook	eventueel fietsstrook	op rijbaan
bromfietsers op de rijbaan	nee	ja	ja	ja	ja	ja
snelheidsremmers	nee	ja	nee	eventueel op kruisvlak	ja	ja
voetgangers-oversteek	bij kruispunten	-	bij kruispunten	middengeleider	-	-
woning direct ontsluiten op weg	nee	ja	nee	ja (beperkt)	ja	ja
markering	as + kantmarkering	kantmarkering	as + kantmarkering/ trottoirband	geen	geen	geen
voorrang	ja	rechts	ja	ja	voorrang eventueel	rechts
parkeren	nee	langs rijbaan	nee	vakken	vakken of langs rijbaan	langs rijbaan
verharding	asfalt	asfalt of klinkers	asfalt	asfalt of klinkers	voorkeur klinkers	voorkeur klinkers
openbaar vervoer	haltekom	haltekom	haltekom	-	-	-

Tabel 4.1: Minimumeisen per categorie weg

### Vertaling principes naar Amersfoort

Een goed opgebouwde en goed functionerende hoofdstructuur auto is van belang voor een goede bereikbaarheid van de woon- en werkgebieden in de stad. De structuur is er op gericht deze gebieden binnen Amersfoort zelf goed met elkaar te verbinden maar ook zijn goede verbindingen van deze gebieden met de woon- en werkgebieden in de regio en daarbuiten van groot belang. De hoofdstructuur moet zo ingericht worden dat deze relaties op een vlotte en veilige manier afgewikkeld kunnen worden.

Amersfoort streeft naar logische routes voor het autoverkeer, bij voorkeur de kortste routes omdat daarmee zo min mogelijke autokilometers worden gemaakt. Dit betekent niet zonder meer dat autoverkeer altijd de meest directe routes moet kunnen rijden. In het verleden zijn er zorgvuldige afwegingen gemaakt om éénrichtingsverkeer in te stellen en een aantal kortsluitingen voor autoverkeer onmogelijk te maken, bijvoorbeeld om openbaar vervoer en fiets daarmee aantrekkelijker te maken. In dit VVP zijn wijzigingen in de hoofdstructuur voorgesteld. Er kan op hoofdstructuurniveau aanleiding zijn om het al dan niet afsluiten van bepaalde afsluitingen te heroverwegen. De

leefbaarheid in de wijken is hierbij een belangrijk aandachtspunt, deze mag in zijn totaliteit niet verslechteren.

Het principe voor het afwikkelen van relaties van en naar een woon- en werkgebied is dat de verbinding achtereenvolgens loopt via stroomweg, gebiedsontsluitingsweg, wijkontsluitingsweg en erftoegangsweg en vice versa.

- Stroomwegen zorgen voor de verbinding van de stad Amersfoort met de externe gebieden (Utrecht, Amsterdam, Apeldoorn, Zwolle).
- Gebiedsontsluitingswegen zijn de schakel tussen de wijkontsluitingswegen en de stroomwegen en verbinden zo de werk- en woongebieden in de stad met het snelwegennet. Ook zorgen deze wegen voor de verbinding met de woon- en werkgebieden in de regio (Soest, Leusden, Nijkerk, Bunschoten-Spakenburg).
- De wijkontsluitingswegen verbinden de gebiedsontsluitingswegen met de erftoegangswegen en zijn vooral van belang voor de ontsluiting binnen de wijken zelf tussen wijken onderling.

	stroomweg	gebiedsontsluitingsweg	wijkontsluitingsweg	erftoegangsweg
stroomweg	ongelijkvloers	ongelijkvloers of VRI	n.v.t	n.v.t
gebiedsontsluitingsweg	ongelijkvloers of VRI	ongelijkvloers of VRI	VRI of rotonde	Bij voorkeur voorkomen, anders maatwerk
wijkontsluitingsweg	n.v.t	VRI of rotonde	VRI, rotonde of voorrangskruispunt	voorrangskruispunt of inritconstructie
erftoegangsweg	n.v.t.	Bij voorkeur voorkomen, anders maatwerk	Voorrangskruispunt of inritconstructie	gelijkwaardig kruispunt

Tabel 4.2: Kruispuntoplossingen

- De erftoegangswegen dienen de bereikbaarheid van de individuele woningen en bedrijven.

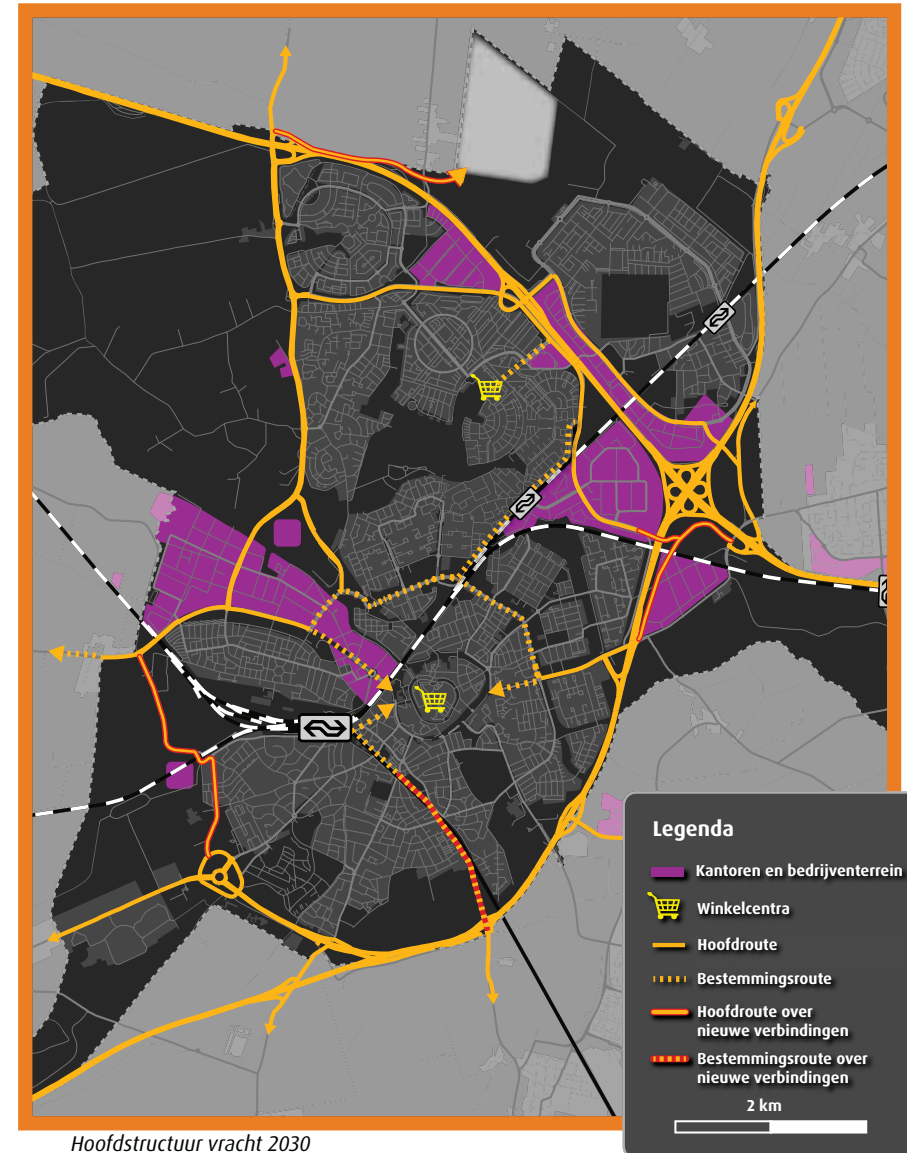
Waar de verschillende type wegen op elkaar aansluiten vindt uitwisseling van verkeer plaats. De wijze waarop dit gebeurt is bepalend voor het hele functioneren van de hoofdstructuur. In een stedelijke omgeving wordt de afwikkeling, en daarmee samenhangend de bereikbaarheid, voor een belangrijk gedeelte bepaald door de vormgeving en uitrusting van de kruispunten en dit moet goed op de functies van de aansluitende wegen afgestemd te zijn.

Voor de verschillende verschijningsvormen zijn de gewenste kruispuntoplossingen in onderstaande tabel opgenomen.

## 4.3 Hoofdstructuren - vracht

### Voorkeurroutes vracht

Grote vrachtwagens worden vaak als onprettig ervaren in de woon- en verblijfsgebieden. Het gaat dan bijvoorbeeld om gevolgen van trillingen en stank- en geluidsoverlast. Toch is en blijft goederenvervoer noodzakelijk voor bijvoorbeeld de bevoorrading van winkels en bedrijven, bouwprojecten in de stad en de inzameling van afval. Daarom is het uitgangspunt dat bevoorrading van winkels en bedrijven goed mogelijk is. Om het aanleveren van goederen bij winkelcentra en op bedrijventerreinen via de juiste routes te laten verlopen zijn voorkeurroutes benoemd. Deze routes zijn overgenomen uit het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Provincie Utrecht (KGPU) uit 2008. Het betreft voorkeurroutes, dat betekent dat het niet verplichte, maar gewenste routes zijn. Een verplichting is niet te handhaven. De gemeente probeert daarom deze route zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor het vrachtverkeer, door waar mogelijk de infrastructuur samen met geplande onderhoudswerkzaamheden, te optimaliseren en de doorstroming te bevorderen door een gunstige afstelling van verkeerslichten. De gemeente Amersfoort stemt deze routes ook af met bedrijvenplatforms en de ondernemersvereniging en vraagt hen ook om suggesties om de aantrekkelijkheid van de routes te verbeteren. Verder zal in het kader van dit GVVP in overleg worden getreden met marktpartijen die navigatiesystemen aanbieden om de mogelijkheden te bekijken deze voorkeurroutes in het systeem te krijgen. Het doel hiervan is overlast in woonstraten of straten die niet geschikt zijn voor goederenvervoer te voorkomen.



Hoofdstructuur vracht 2030



### Blueport

De vaarwegcapaciteit van de Eem wordt nu slecht ten dele benut. De goederenstromen over de weg kunnen steeds moeilijker afgewikkeld worden. Het project om een Blueport (openbare laad- en loskade) in Amersfoort te realiseren, is opgenomen in het regionale VERDER-pakket. Voorwaarde om deze ontwikkeling te realiseren, is dat er vanuit het bedrijfsleven voldoende behoefte is om van deze voorziening gebruik te maken. In voorgaande studies (BCI 2003 en 2009) is reeds een eerste indicatie verkregen over de intenties. In de onderzoeksfase moet daar actueel inzicht in worden verkregen.

### Parkeren voor vrachtauto's

Wij zien een groeiende vraag naar parkeerplaatsen voor vrachtverkeer: enerzijds zijn dat de chauffeurs op de snelwegen die door de rijtijdenwet gedwongen zijn te rusten, anderzijds zijn dat Amersfoorters die hun bedrijfsvoertuig 's avonds en 's nachts in hun woonomgeving willen stallen, wat volgens de APV verboden is. Wij willen zoeken naar een mogelijkheid om een veilige parkeerplaats op een terrein aan te bieden dat aan de vraag kan voldoen; dat terrein zal wel kostendekkend geëxploiteerd moeten kunnen worden.

### Binnenstaddistributie

Een goede bevoorrading van winkels in de binnenstad en een aantrekkelijk autoluw winkelgebied zijn belangrijk voor een economisch vitale binnenstad. Een goede afstemming tussen leveranciers, winkeliers en vervoerders is hiervoor noodzakelijk. Hierbij hoort ook de afstemming met de gemeente als regelgever en handhaver in het gebied (aanwijzen logistieke routes naar de binnenstad, venstertijden en laad- en losplaatsen).

In diverse steden is inmiddels enige ervaring opgedaan met het brengen van goederen naar de winkels in de binnenstad met kleine en vaak ook elektrische voertuigen. Ook een afvalstroom vanuit de winkels kan dan gelijk worden meegenomen. Met kleine voertuigen is de overlast voor bewoners en winkelend publiek beperkter, en ook voor de ondernemers kan een meer frequent kleine bevoorrading efficiënt zijn. De rol van de gemeente is hierin faciliterend. Initiatieven hiervoor moeten vanuit het bedrijfsleven en ondernemers van de binnenstad komen.

Daarnaast verdient de opkomende thuisbelevering van internetaankopen aandacht. Hier ontstaan nieuwe distributiestructuren met onder andere afhaalpunten, waarop de gemeente ruimtelijk zal inspelen. Ook in de komende jaren zal Amersfoort actief beleid blijven voeren om de stedelijke distributie te optimaliseren.

### Verkeersveiligheid

Om de risico's op 'dode-hoek'-ongevallen verder te verkleinen, wordt in samenwerking met het bedrijfsleven verkend welke mogelijkheden er zijn voor het inrichten van één of meerdere spiegelfstelplaatsen op de bedrijventerreinen in Amersfoort.

### Vrachtverkeer gevaarlijk stoffen

Voor vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen is de basisregel dat zij de bebouwde kom zoveel mogelijk moet worden vermeden op grond van artikel 11 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat vervoer van gevaarlijke stoffen alleen binnen de bebouwde kom mag plaatsvinden ten behoeve van laden en lossen of als geen geschikte route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de bebouwde kom zal dus voornamelijk bestemmingsverkeer zijn en nauwelijks doorgaand verkeer.

stellen van kaders voor distributie/bevoorrading	
regionale ontwikkelingen	aanhaken bij regionale ontwikkelingen (benutten van kansen en weren van bedreigingen)
venstertijden voor bevoorrading	alleen op plaatsen waar knelpunten en hinder ontstaan, venstertijden hanteren voor de bevoorrading van de voorzieningen, het uitgangspunt is om geen venstertijden te hanteren
stimuleren private ontwikkeling voor optimaliseren stedelijke distributie	samenwerking met bedrijfsleven (verladers, vervoerders, binnenstadondernemers). Primaat ligt bij ondernemers, gemeente faciliteert
voorkeurroutes	inzetten op de meest wenselijke routes voor bevoorrading (niet verplicht en niet handhaafbaar) door in overleg te treden met marktpartijen voor navigatiesystemen en bedrijfsplatforms/ondernemersverenigingen en deze routes zo aantrekkelijk mogelijk te maken
interne circulatie	goed functionerende routes voor interne circulatie en keermogelijkheden

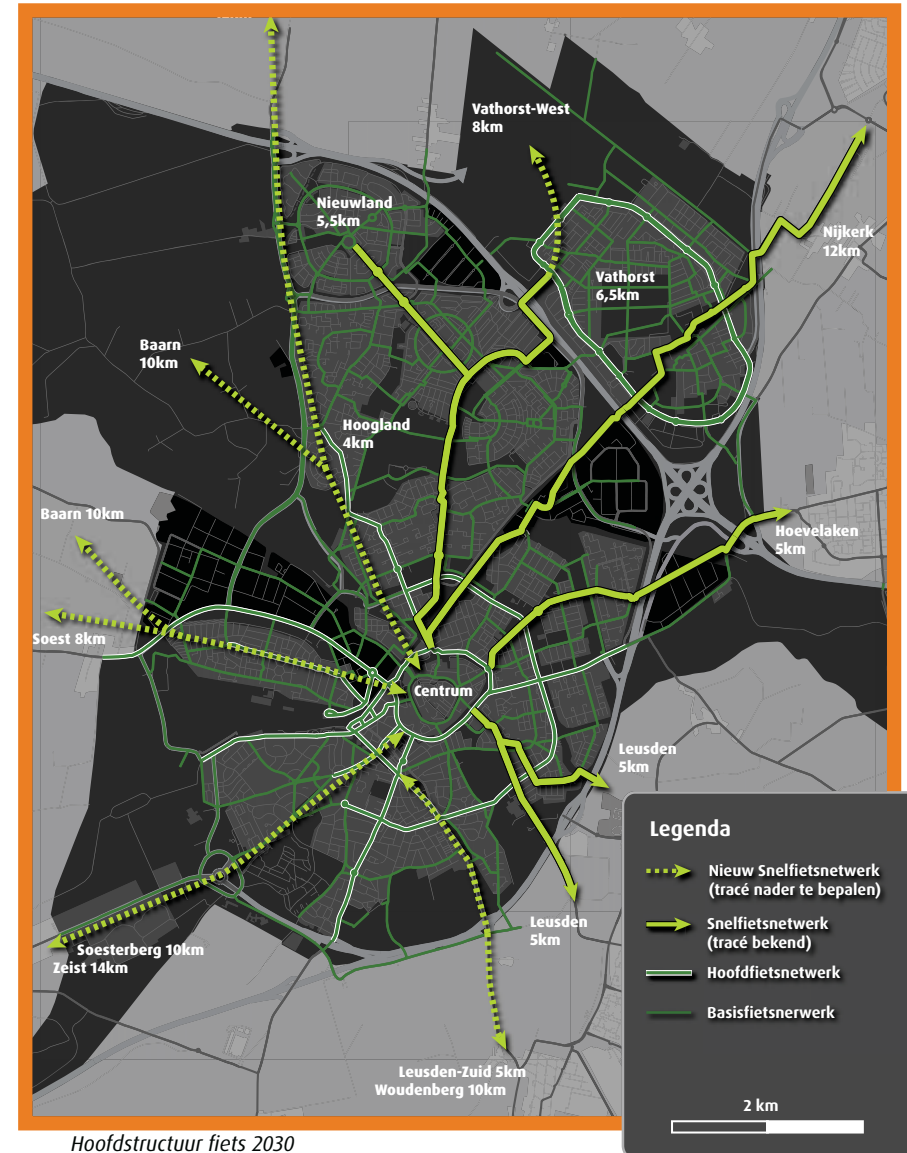
Tabel 4.3: Kaders voor distributie/bevoorrading



## 4.4 Hoofdstructuren - fiets

Voor alle verplaatsingen in de gemeente moet gelden dat deze op een veilige en comfortabele manier kunnen plaatsvinden. Dit geldt ook voor verplaatsingen van het langzaam verkeer. Deze vorm van verplaatsen is het meest voordelig, omdat er de minste overlast - zowel qua ruimtebeslag, geluid en lucht- wordt veroorzaakt. Daarom wordt het fietsgebruik gestimuleerd en gefaciliteerd, met name door het aanbieden van directe en veilige fietsroutes. Op korte afstanden (< 7,5 km) moet de fiets een serieus alternatief vormen voor de interne autoverplaatsingen. Uit de enquête onder inwoners van Amersfoort blijkt dat zowel werknemers (9%) als bezoekers aan het centrum van Amersfoort (20%) bereid zijn om hun vervoermiddel te wijzigen naar de fiets. Hierbij is het verbeteren van de fietsroutes de belangrijkste voorwaarde. Het aanbieden van betere stallinglocaties komt op nummer 2.

Amersfoort moet daarom een herkenbare fietsinfrastructuur krijgen, waarbij -naast veiligheid- comfort en snelheid uitgangspunten zijn. Dit betekent naast directe en veilige routes ook goede en voldoende stallingvoorzieningen bij de belangrijkste (publiekstrekkende) bestemmingen. Het gaat dan zowel om onbewaakte als (gratis) bewaakte stallingen.



### Fietsnetwerk

Het vaststellen van een fietsnetwerk heeft als doel het vastleggen van bestaande verbindingen, gewenste verbindingen en ontbrekende schakels om te zorgen voor een compleet fietsnetwerk voor een optimale fietsbereikbaarheid van de hele stad. Het laagste niveau van een fietsnetwerk bestaat uit elke straat of elk pad waarover gefietst mag worden. Dit zijn veelal de woonstraten of fietsdoorsteekjes. De maaswijdte van dit netwerk is maximaal 250 meter. Dit netwerk kent geen specifieke eisen, behalve dat er sprake is van verharding. Ontbrekende schakels worden vaak zichtbaar als er klachten komen van voetgangers over fietsen op voetpaden, of uit olifantenpaadjes door groenvoorzieningen. Hiervoor wordt van geval tot geval bekeken of het mogelijk is dit voor fietsers toegankelijk te maken.

Daarboven worden drie niveaus onderscheiden en vastgelegd:

### Basisfietsnetwerk

Het basisfietsnetwerk is het fundament voor de fietsbereikbaarheid in de stad. Dit netwerk verbindt alle wijken met elkaar en met alle belangrijke functies in de stad: centrum, stations en de bedrijventerreinen/kantorenlocaties, eventuele transferia, maar ook omliggende gemeenten. Een zo groot mogelijk deel van de fietsroute kan over het hoofdfietsnetwerk worden afgelegd. De maaswijdte van dit netwerk is maximaal 500 meter. Dat is met name van belang voor het kruisen van de harde barrières voor fietsers in de stad, zoals de snelwegen en spoorlijnen. Door deze relatief kleine fijnmazigheid worden ook veel andere publieksaantrekkende functies bediend zoals scholen, sportvoorzieningen en wijkwinkelcentra. Dit zorgt ervoor dat fietsers kunnen kiezen uit verschillende routes, bijvoorbeeld met het oog op sociale veiligheid.

### Hoofdfietsroutes

Binnen het basisnetwerk worden hoofdroutes onderscheiden. Dit zijn de verbindende routes vanuit de wijken naar het centrum en stations. Het zijn qua gebruik de drukke fietsroutes in de stad. Deze routes kennen dezelfde vormgevingseisen als het basisfietsnetwerk, maar krijgen prioriteit bij het verbeteren van het basisfietsnetwerk in de stad, zodat hiermee zoveel mogelijk fietsers worden bediend.

### Snelfietsroutes

Snelfietsroutes zorgen voor directe, snelle en comfortabele fietsverbindingen vanuit de verschillende stadsdelen en omliggende gemeenten naar het centrum van de stad. Waar mogelijk worden tegelijkertijd ook bedrijventerreinen en de stations aangedaan. Deze routes richten zich op fietsen op de grotere afstand (7,5 km tot 15 km), maar uiteraard hebben deze routes ook een functie voor fietsers op kortere afstand.

Snelfietsroutes onderscheiden zich van het basisfietsnetwerk door:

- snelheid (overal voorrang op het autoverkeer, zo weinig mogelijk stops door verkeerslichten en waar mogelijk ongelijkvloerse kruisingen, zo direct mogelijke routes);
- extra comfort (zoals royale maatvoering, goed verlicht, herkenbaar en bewegwijzerd, wachttijdvoorspellers bij eventuele verkeerslichten);
- aantrekkelijkheid (zoveel mogelijk ontvlechten van de autostructuur, sociaal veilig).

Op het gebied van veiligheid vormen de richtlijnen vanuit Duurzaam Veilig de uitgangspunten voor de vormgeving.

Op dit moment voldoen de volgende routes al in behoorlijke mate aan het predicaat snelfietsroute: grotendeels al voorrang voor de fiets, weinig of geen oponthoud door verkeerslichten, en comfortabele verharding:

- centrum-Kattenbroek-Vathorst (inrichting aftakking naar Nieuwland in het kader van VERDER);
- centrum- De Hoef- Vathorst (voltooiing schakel Vathorst-Nijkerk rond 2015);
- centrum - Randenbroek- tunnel A28 Valleikanaal (afronding in 2012);
- centrum- Hoevelaken.

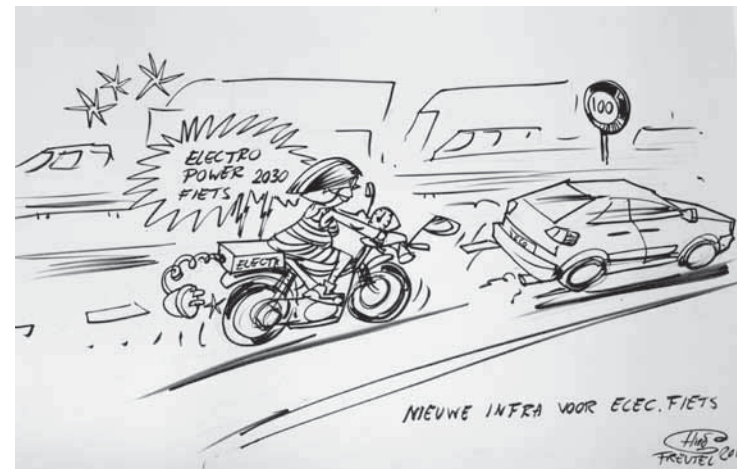
Daarnaast worden de volgende routerelaties als nieuwe snelfietsroute aangemerkt:

- Hoogland/Bunschoten;
- Soest/Baarn.

Voor de volgende relaties wordt de potentie als snelfietsroute onderzocht:

- Soesterberg/Zeist;
- Utrecht;
- Leusden-Zuid/Woudenberg.

Voor deze relaties moeten in een volgende uitwerking de tracés en inpassing worden bepaald.



**Regionale afstemming**

De snelfietsroutes zijn onder meer van belang voor optimale fietsverbindingen naar de omliggende gemeenten, om de bestaande fietsers beter te bedienen, en om op deze relaties (bijvoorbeeld door de elektrische fiets) te kunnen concurreren met de auto. In het kader van VERDER is al een aantal van deze fietsrelaties benoemd. Voor het verder uitwerken van de grensoverschrijdende routes wordt afstemming gezocht met de buurgemeenten, zodat op de gehele fietsverbinding dezelfde hoge kwaliteit wordt geboden. Een voorbeeld daarvan is de “Fiets filevrij”- verbinding tussen Amersfoort en Nijkerk. In dit project trekken Nijkerk en Amersfoort samen op voor het realiseren van een hoogwaardige fietsverbinding tussen Nijkerk en bedrijventerrein De Hoef. Voor de gemeentegrensoverschrijdende routes wordt ook afstemming en samenwerking gezocht met de provincie.

**Operationele eisen fietsnetwerk**

Rechts staan de operationele eisen voor het netwerk (ambitieniveau). Voor alle eisen en maatvoeringen geldt dat op basis van maatwerkomstandigheden of ruimtelijke beperkingen gemotiveerd kan worden afgeweken (bijvoorbeeld historische binnenstad). Met betrekking tot de maatvoeringseisen kan in de komende jaren een actualisering nodig zijn als gevolg van nieuwe inzichten of landelijke richtlijnen van het CROW.

vijf eisen aan een goed fietsnetwerk	
<b>samenhang</b>	de fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers. De routes worden ondersteund met bewegwijzering en verlichting
<b>directheid</b>	<b>de fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route (zo min mogelijk omrijden). Rechte lijnen in de fietsstructuur moeten ook op straat directe routes opleveren</b>
<b>aantrekkelijkheid</b>	de fietsinfrastructuur is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is, ook 's nachts
<b>veiligheid</b>	<b>de fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers. Belangrijk uitgangspunt is het 'Duurzaam Veilig'-principe van homogeniteit van het verkeer: scheiding van fietsers en auto's bij hoge snelheden van het gemotoriseerde verkeer, bij menging of gelijkvloers kruisen een lage snelheid afdwingen. Ook zal de fietsinfrastructuur sociaal veilig uitgevoerd worden, met voldoende verlichting en sociale controle</b>
<b>comfort</b>	goed functionerende routes voor interne circulatie en keermogelijkheden

Tabel 4.4: Kwaliteitseisen aan een goed fietsnetwerk

Kenmerken	Basisnetwerk	Hoofdnetwerk	Snelfietsnetwerk
<b>Maaswijdte</b>	Max. 250 m	Max. 500 m	Geen eis
<b>Omrijfactor</b>	-	Max. 1,2	Max. 1,2
<b>Type voorziening</b>	Solitair ETW: geen eis of fietsstraat WOW: bij voorkeur vrijliggend GOW: vrijliggend of fietsstrook	Solitair ETW: fietsstraat of vrijliggend WOW: vrijliggend GOW: vrijliggend of fietsstrook	Solitair ETW: fietsstraat of vrijliggend WOW: vrijliggend GOW: vrijliggend
<b>Voorrangmaatregel op kruispunten</b>	Met ETW: geen eis, situatie-afhankelijk Met GOW: voorrang auto + minimaal middengeleider van > 2,50m breed Met SW: ongelijkvloers	Met ETW: voorrang fiets Met GOW: Voorkeur :ongelijkvloers Alternatief: 1. VRI 2. Middengeleider > 3,50m (voorrang auto) Met SW= ongelijkvloers	Met ETW: voorrang fiets Met WOW: VRI met prioriteit voor de fiets. Met GOW: ongelijkvloers Alternatief: VRI met prioriteit voor de fiets. Met SW = ongelijkvloers
<b>Breedte fietsstrook- of fietspad</b>	Intensiteitafhankelijk Uitgangspunt Fietsstrook > 1,50 m Fietspad 1-ri > 2,00 m Fietspad 2-ri > 3,50 m	Intensiteitafhankelijk Fietsstrook > 1,75 m Fietspad 1-ri > 2,50 m Fietspad 2-ri > 4,00 m	Intensiteitafhankelijk Fietspad 1-ri > 3,00 m Fietspad 2-ri > 4,00 m
<b>Herkenbaarheid</b>	Geen eis	Rood (of rood gelijkend)	Rood (of rood gelijkend)
<b>Bewegwijzering</b>	Geen eis	Gewenst	Aanwezig
<b>Verharding</b>	Bij voorkeur asfalt	Asfalt	Asfalt
<b>Bromfiets toegestaan op vrijliggende fietsvoorzieningen</b>	Alleen indien omrijfactor te groot	Alleen indien omrijfactor te groot	Alleen indien omrijfactor te groot
<b>Verlichting</b>	Bibeko: ja Bubeko: wenselijk	Bibeko : ja Bubeko: ja	Bibeko: ja Bubeko: ja
<b>Ontwerpsnelheid (m.h.o. op bochtstralen e.d.)</b>	20 km/u	25 km/u	30 km/u
<b>Afwijken aan de hand van gebiedsgericht wensbeeld?</b>	Afwijken mogelijk	Afwijken van ontwerpsnelheid en breedte fietspad mogelijk	Alleen bij uitzondering

Tabel 4.5: operationele eisen aan een goed fietsnetwerk

ETW = erftoegangsweg (30 km); GOW = gebiedsontsluitingsweg (50 km); SW = stroomweg  
bibeko = binnen bebouwde kom bubeko = buiten bebouwde kom

Een fietsstraat kan worden toegepast als er sprake is van drukke fietsroutes (> 2.000/etm) een beperkte hoeveelheid autoverkeer (< 2.500 mvt/etm), ondergeschikt aan het aantal fietsers.



### Relatie met nieuwe gebiedsontwikkelingen

Nieuwe gebiedsontwikkelingen (woningbouw, bedrijventerreinen) worden aangesloten op het hoofdfietsnetwerk en afhankelijk van de ligging aangesloten op het snelfietsnetwerk. Deze gebiedsontwikkelingen worden benut om ontbrekende schakels aan het netwerk toe te voegen en de fijnmazigheid van het fietsnetwerk te vergroten. Bij het ontwikkelen van de verkeersstructuur van nieuwe gebiedsontwikkelingen heeft optimale bereikbaarheid per fiets de eerste prioriteit. Voorbeelden van grote toekomstige gebiedsontwikkelingen zijn:

- spoorwegemplacement;
- Vathorst-West;
- Kop van Isselt.

### Naast snelheid is aantrekkelijkheid van fietsroutes belangrijk

In 2012 heeft Goudappel Coffeng onderzocht welke route fietsers kiezen om van Utrecht West naar het Centraal Station te komen. Hieruit bleek dat 80% van de fietsers voor de route langs het water koos, terwijl deze route 10% langer is dan het fietspad langs een drukke gebiedsontsluitingsweg. Toch denkt meer dan 50% van deze fietsers dat ze de snelste route hebben gekozen. Voor een aantrekkelijke fietsverbinding is beleving belangrijker dan snelheid alleen.

Overige vormgevings- en inrichtingsaspecten met het oog op comfort en veiligheid voor totale netwerk:

- Vlakke gootovergangen van fietspaden bij kruisingen met andere wegen
- Minimaliseren van het aantal obstakels (palen, geleiders en verkeersdrempels) op fietspaden. Indien noodzakelijk, dan zorgvuldig vormgegeven.
- Bij voorrang voor de fiets wordt de rode verharding van het fietspad doorgetrokken over de kruising.

### Elektrisch fietsen

De verwachting is dat het gebruik van de elektrische fiets de komende jaren gaat toenemen. De actieradius van de fiets neemt daardoor toe, waardoor de fiets op grotere afstanden (7,5 km tot 15 km) kan gaan concurreren met de auto. Dit betekent voor het fietsbeleid in elk geval het volgende:

- op met name de snelfietsroutes moet met de dimensionering rekening worden gehouden met hogere snelheden van elektrische fietsen;
- de mogelijkheden voor (openbare) oplaadpunten voor elektrische fietsen worden onderzocht. Initiatieven van derden hiervoor worden waar mogelijk gefaciliteerd. Daarbij wordt in eerste instantie gekeken naar de grote publiekstrekkingen, zoals de bewaakte stallingen in de binnenstad.