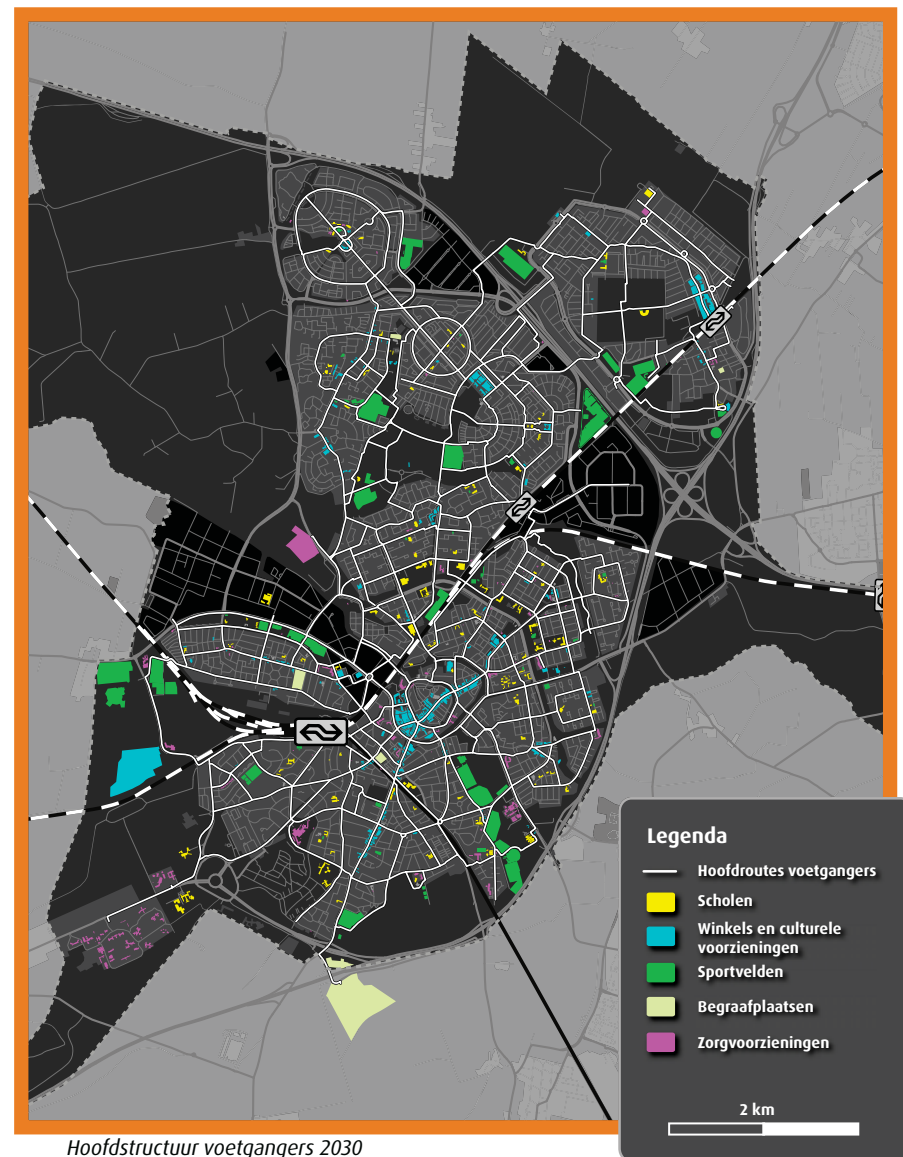


4.5 Hoofdstructuren - voetgangers

De verplaatsingen voor voetgangers moeten op een veilige en comfortabele manier kunnen plaatsvinden. In het totaal van afgelegde afstanden is de rol van voetgangers beperkt, maar bijna iedere verplaatsing begint of eindigt als voetganger. Voor de zeer korte verplaatsingen is de rol van de voetganger groot. Ondanks dat te voet niet hele grote afstanden door de stad worden afgelegd, is het daarom wel noodzakelijk om een hoofdstructuur van voetpaden te formuleren. Dit zijn over het algemeen de routes van en naar voorzieningen. Deze hoofdstructuren zijn ook opgenomen in het beleidsplan "Voetpaden voor Iedereen". Hierin is specifiek de aandacht gevestigd op mensen met een lichamelijke beperking. Omdat dit de routes zijn die voor alle voetgangers van belang zijn, worden dezelfde routes ook als hoofdvoetgangersroutes in het VVP opgenomen. In lijn met de toegankelijkheid is de ambitie voor deze looproutes dat er bij onderhoud- en reconstructieprojecten rekening wordt gehouden met de toegankelijkheid van de routes voor mensen met een lichamelijke beperking.



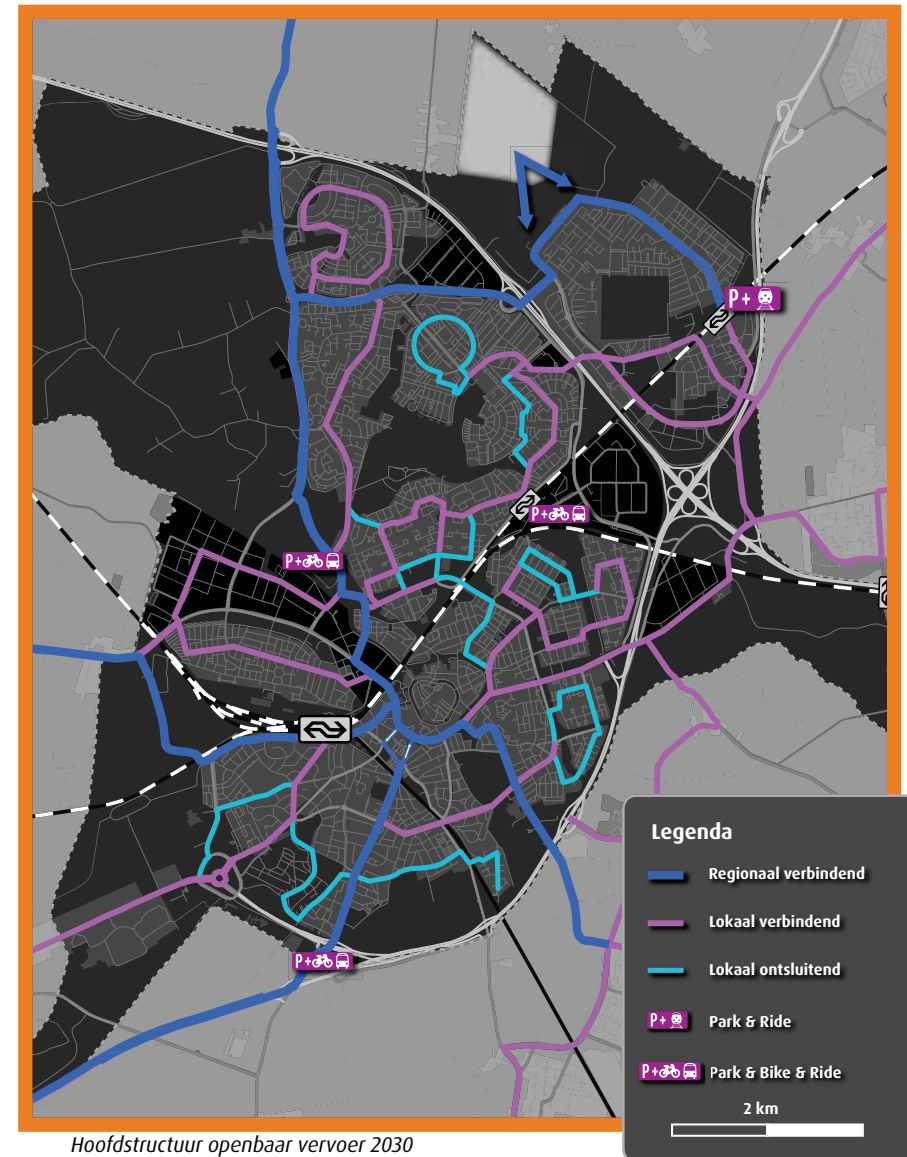
4.6 Hoofdstructuren - openbaar vervoer

De provincie Utrecht is opdrachtgever van het openbaar busvervoer in de regio. Tevens heeft zij al enige jaren de taak om te zorgen voor financiering, een goed voorzieningenniveau, programmering en financiering van infrastructuur voor het openbaar vervoer en afstemming met NS. De gemeente Amersfoort heeft zelf beperkte invloed op hoe de lijnen van het openbaar vervoer lopen. Maar door de weginfrastructuur en haltevoorzieningen beschikbaar te stellen, levert de gemeente wel een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van het openbaar vervoer.

Trein

Amersfoort heeft uitstekende treinverbindingen richting Amsterdam, Schiphol, Utrecht, Apeldoorn en Zwolle. Station Amersfoort dient als interregionaal knooppunt met IC(intercity)-status. Ook station Amersfoort Schothorst is een IC-station. Deze stations worden daarom ontsloten met (regionaal) verbindende buslijnen. In het schaalniveau daaronder functioneren de sprinterstations Amersfoort Vathorst en Hoevelaken.

Vanuit de visie is de wens uitgesproken om het spoor een grotere bijdrage te laten leveren aan de interne en externe bereikbaarheid. Inmiddels is er in samenwerking met de provincie Utrecht, Prorail en de NS onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor nieuwe stations. De belangrijkste voorlopige conclusies van dit onderzoek zijn dat het realiseren van nieuwe stations binnen de huidige beleidstermijnen (tot 2030) niet realistisch lijkt. Ook daarna is een nieuwe afweging alleen aan de orde, als er sprake is van hele nieuwe ontwikkelingen op verschillende maatschappelijke beleidsterreinen. De gemeente wil direct actief betrokken zijn bij nieuwe ontwikkelingen op dit gebied, en ook wanneer Prorail spooraanpassingen wil realiseren binnen de gemeente.



Tegelijkertijd is geconstateerd dat de bestaande stations al erg sterk functioneren. Bovendien zijn hier mogelijkheden om de bestaande knooppunten verder te versterken. Daarbij geldt dat het knooppunt ook een belangrijk plek inneemt in het stedelijke netwerk. Inzet vanuit de gemeente is dat de doorgangen van de stations voor fietsers en voetgangers openbaar toegankelijk blijven, ook wanneer de stations worden afgesloten om Chipkaartpoortjes te plaatsen. Voor station Amersfoort is het verbeteren van de loop- en fietsroute naar de binnenstad van belang, net als het verbeteren van de voorzieningen op het station zelf. Hierbij willen we specifiek aandacht voor de wachttijdbeleving. Voor station Schothorst is het kansrijk om in te zetten op een betere bereikbaarheid en verbinding van station Schothorst met de wijk Liendert en Rustenburg. Hiervoor is inzet op de publieke ruimte van de Hoef nodig. Voor station Vathorst is het kansrijk de ketenfunctionaliteit van het station te verbeteren. Dit kan door een P+R voorziening voor dit station te vergroten die gericht is op autoreizigers vanaf de A28. Ook wordt onderzocht of de bussen vanuit de Veluwe op dit station kunnen stoppen om eerder een overstap naar de trein mogelijk te maken. De maatregelen bij Vathorst worden opgepakt in het kader van VERDER.

Taxi's:

Taxi's vormen een visitekaartje van onze stad, met name voor de reizigers die per trein in Amersfoort aankomen. Gemeente vindt het belangrijk dat er kwaliteit wordt geboden, dat klanten vrij een taxi uit de wachtrij kunnen kiezen en dat korte ritten niet worden geweigerd. Momenteel kan gemeente Amersfoort (volgens de wet) geen plaatsen in haar gemeente aanwijzen waarop alleen leden van een TTO (toegestane taxiorganisatie) mogen staan. Er wordt landelijk in 7 gemeenten geëxperimenteerd met deze TTO's op bijvoorbeeld stations. Amersfoort wacht de pilot met de zeven gemeenten met belangstelling af. Station Amersfoort vinden we een goede plek om met een TTO aan de slag te

gaan. Op die manier borgen we de kwaliteit op deze entree van de stad. Ook in andere delen van de stad (bijvoorbeeld rond de standplaats van 't Havik) sluiten we de aanpak via TTO's niet uit.

Bus

Voor de bus willen we de kwaliteit van de haltes verbeteren. We richten ons op de verbetering voor invaliden met gelijkvloerse instappen, en op betere voorzieningen in de vorm van fietsenstallingen.

Het busnetwerk in Amersfoort is opgedeeld in 3 niveau's. Deze zijn afgeleid van:

- Regionaal verbindend: Snelle busroutes naar Soest, Bunschoten-Spakenburg, Leusden en de Uithof (Utrecht). Deze lijnen zijn conform het wensbeeld R-Net van de OV-bureau Randstad.
- Stedelijk verbindend: Snelle busroutes die de wijken van Amersfoort verbinden met het centrum.
- Lokaal ontsluitend: Langzamere busroutes die vaak stoppen om zoveel mogelijk haltes, en dus in- en uitstappers te bedienen.

Kenmerken	Regionaal verbindend	Stedelijk verbindend	Lokaal ontsluitend
Operationele Snelheid	40 km/u	30 km/u	25 km/u
Voorrang	ja	ja	rechts gaat voor
Maximum snelheid van ten minste	50 km/u	30 km/u	30 km/u
Verharding	Asfalt	Asfalt	Asfalt of klinkers

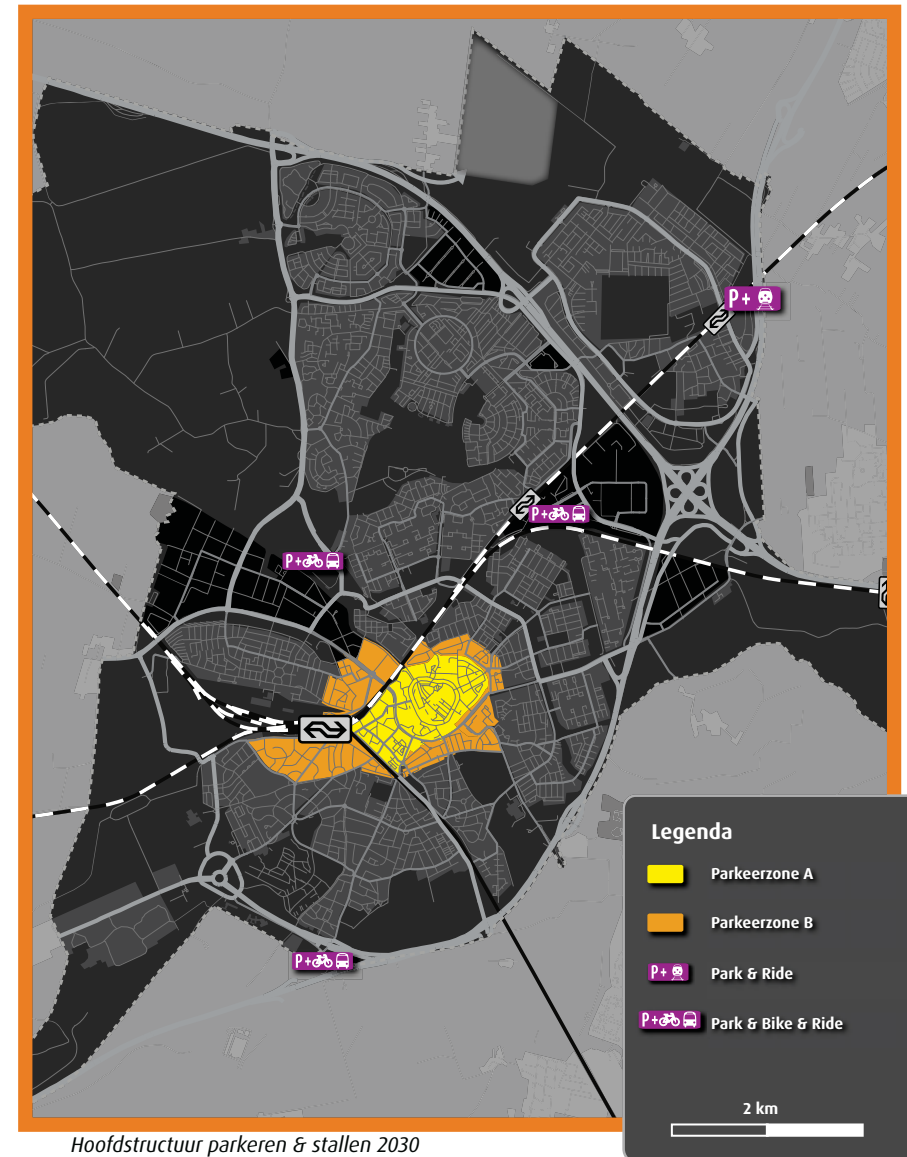
Tabel 4.6: Minimumeisen per busverbinding. Vanuit de gebiedskenmerken kan gemotiveerd worden afgeweken van deze minimumeisen.

4.7 Hoofdstructuren - parkeren & stallen

Parkeren

Het doel van (auto)parkeerbeleid is het reguleren in een gebied van de beschikbare parkeerplaatsen over alle parkeerders, op een zodanige efficiënte manier dat de bereikbaarheid van de stad gewaarborgd blijft en dit niet ten koste gaat van de leefbaarheid. 'Parkeren' als item kent dan ook een spanningsveld tussen bereikbaarheid en ingrijpen in vrijheden/betalen voor parkeren. Zou er geen betaald of vergunningparkeren zijn, dan leidt dat tot veel vrijheden en komt de leefbaarheid onder grote druk te staan. Parkeerbeleid is onder te verdelen in een parkeersituatie overdag en een situatie 's avonds/'s nachts: overdag heeft met name de binnenstad te maken met werkers, consumenten en bewoners. De woonwijken zijn op dat moment wat betreft het parkeren relatief rustig. Vandaar dan ook dat het huidige Amersfoortse parkeerbeleid met name het overdagse parkeren van die verschillende doelgroepen in en rondom de binnenstad regelt. De woonwijken hebben daarentegen 's avonds en 's nachts te kampen met toenemende aantallen auto's van de bewoners zelf. Het gemiddelde autobezit in Amersfoort is circa 1,0 auto per huishouden, met uitschieters in Vathorst naar 1,50 auto per huishouden. De landelijke verwachting is dat het autobezit in de komende decennia nog fors zal stijgen, en we zullen dus moeten inspelen op een vraag naar meer parkeerruimte in de woonwijken.

In 2013 zullen wij de parkeernormen herzien, naar aanleiding van de verwachte herziening van de CROW-kencijfers in 2012. Het uitgangspunt is het blijven bieden van maatwerk voor (combinaties van) voorzieningen en meervoudig gebruik van parkeerplaatsen, gericht op het voorkomen van parkeeroverlast door nieuwe ontwikkelingen.



Parkeerbeleid in en rondom de binnenstad (overdag)

In 2005 is het Parkeerbeleidsplan Amersfoort ('Kiezen of Delen?') in werking getreden. Eén van de ambities is om met het plan 'een bijdrage te leveren aan een bereikbare, veilige en economisch vitale stad met een positief imago, waar het goed verblijven is'. Deze ambitie is in dit VVP onveranderd. Belangrijke keuzes die gemaakt zijn, zijn:

- De reguleringsgebieden worden pas uitgebreid als voldaan wordt aan een objectief meetbaar uitbreidingscriterium en als er geen andere oplossing voor het parkeerprobleem is.
- Plaatsing van parkeerautomaten buiten de binnenstad alleen daar waar een concentratie is van maatschappelijke en economische functies (geen kantoren).
- Bij het verdelen van parkeerplaatsen wordt prioriteit gegeven aan de eerste auto van bewoners, daarna aan hun bezoek, ondernemers, bezoekers voorzieningen en tweede bewonersauto's.

Stadsrandparkeren zetten we in als dat aansluit bij de wensen van gebruikers en als de vraag ernaar het opzetten van zo'n systeem rechtvaardigt.

Voor het grootste deel voldoet het huidige parkeerbeleid nog. De stellen de hierna volgende wijzigingen voor:

1. We willen een drempel instellen bij het aanvragen van vergunningparkeren in een buurt. Het uitvoeren van parkeeronderzoeken kost tijd en geld en het is belangrijk dat er voldoende draagvlak in een buurt is voor eventuele maatregelen. Voor de invoering van vergunningparkeren (overdag) geldt nu dat tenminste 250 parkeerplaatsen onder de nieuwe maatregel moeten vallen.

Bij een veelgenoemd uitgangspunt van het faciliteren van één parkeerplaats per woning, zouden dus 250 woonadressen hierbij betrokken zijn. Voor het doorvoeren van een maatregel hanteren we verder dat de meerderheid (50%+1) bij een respons van 40% (zie onder 2) vóór moet zijn. Op 250 adressen moeten dus ten minste zo'n 50 bewoners van afzonderlijke adressen vóór zijn. We stellen voor om dit aantal van 50 te hanteren als het minimale aantal adressen dat akkoord moet gaan met het starten van de aanpak.

2. In het uitbreidingscriterium hebben we een draagvlakenquête. De minimale respons daarop is nu nog 25%. Die willen we verhogen naar 40%, om daarmee zekerder te zijn over voldoende draagvlak voor uitbreiding van vergunninggebieden.
3. De vergunninggebieden hebben overdag veel onbenutte parkeerruimte, omdat veel bewoners er dan niet zijn. Dat is niet efficiënt. We willen inzetten op het omzetten van vergunningzones naar zones met betaald parkeren. De bewoners houden hun parkeervergunningen, maar de plaatsen zijn tot een bepaald maximumaantal ook beschikbaar voor iedere andere betalende parkeerder. Met betaald parkeren is goed te sturen op de gewenste parkerende doelgroep. Per gebied wordt gekeken naar goede locaties voor betaald parkeren, waarbij zoekverkeer door smalle woonstraten moet worden vermeden.
4. Parkeervergunningen kosten in Amersfoort weinig geld. Er gaat geen regulerende werking uit van die tarieven op het autobezit. Voorgesteld wordt daarom om via een benchmark te onderzoeken welke hogere tarieven gehanteerd kunnen worden vanaf de tweede vergunning.

Parkeerbeleid in woongebieden

In januari 2011 heeft de gemeenteraad via een peiling gesproken over het parkeerbeleid in woonwijken. Bij het onderzoeken van oplossingen voor de parkeerdruk gaan we uit van een totaalaanpak waarvan beïnvloeden, benutten, reguleren en bouwen onderdeel kunnen uitmaken. Bewoners zullen eerst zelf een parkeerprobleem moeten melden. De gemeente gaat daarna met bewoners de totaalaanpak doorlopen. De gemeenteraad is de uiteindelijke beslisser voor voorstellen voor invoering van parkeerregulering.

Park & Bike

Voor de toekomst zien wij locaties langs de rand van de stad voor Park & Bike in combinatie met OV. Met de toenemende verkeersdruk die we verwachten op de binnenstad komt er een moment waarop de garagecapaciteit in de binnenstad te beperkt wordt; we willen bezoekers van/werknemers in de binnenstad dan verleiden op de P+B-locaties hun auto te parkeren en verder te gaan met de (elektrische) fiets of het OV. Een dergelijk systeem is echter alleen haalbaar als er een gestuurd kan worden met aangepaste parkeertarieven in de binnenstad. Ook een autoluwe(re) binnenstad draagt door beperking van de parkeercapaciteit bij aan de haalbaarheid van P+B.

Nieuwe en toekomstige ontwikkelingen

Het parkeren van de auto bij bestemmingen wordt steeds eenvoudiger. Nieuwe technieken zoals applicaties voor de smartphone en navigatiesystemen maken het makkelijker om vooraf een parkeerplaats te kiezen, te reserveren en achteraf te betalen. In 2011 is in Amersfoort het gsm-parkeren ingevoerd, en ook de landelijke 'parkeermarkt' biedt steeds meer gemak aan.

Wij faciliteren waar mogelijk die nieuwe ontwikkelingen. Op den duur zullen wij daarom de doelmatigheid van ons Parkeer-Route-Informatie-Systeem moeten onderzoeken. Als ook het betalen voor parkeren grotendeels op andere wijze geregeld gaat worden, geldt datzelfde ook voor de parkeerautomaten. Het stimuleren van elektrische voertuigen doen wij door het aanbieden van oplaadplaatsen, waarvoor de energiemaatschappijen de zuilen plaatsen. In 2011 zijn negen locaties ingericht, en dat aantal groeit snel.

Fietsparkeren

Het veilig, comfortabel en laagdrempelig kunnen stallen van de fiets is van belang om het gebruik van de fiets aantrekkelijk te houden. Dit geldt zowel voor de vertrek- als aankomstlocatie. Bij de vertreklocatie gaat het veelal om de woning, maar dat kan ook het station zijn, wanneer de fiets als natransport wordt gebruikt. In het gebiedsgerichte beleid voor de binnenstad stellen we de fiets en voetganger centraal. Prioriteit heeft het bieden van goede stallingvoorzieningen in de binnenstad en bij de stations. Fietsers moeten hun fiets goed en veilig kunnen parkeren tijdens hun bezoek aan de stations en de binnenstad. Tot 2020 worden in totaal meer dan 3000 fietsenstallingen toegevoegd. Dit is onderdeel van het VERDER pakket. Een samenvatting van deze projecten is te vinden in bijlage 5. Deze stallingen worden gerealiseerd in het centrum en op de OV-knooppunten station Amersfoort, station Schothorst en station Vathorst. Voor verdere uitbreiding hierna zijn waarschijnlijk forse investeringen noodzakelijk vanwege de beperkte fysieke ruimte. Een beperkte verhoging van de autoparkeertarieven vinden wij voor dat doel acceptabel.

Bij het aanbieden en vormgeven van fietsparkeervoorzieningen wordt ingespeeld op de verschillende doelgroepen: “de fietser” bestaat niet, “de fietsenstalling” dus ook niet. Belangrijk is dat de verschillende doelgroepen bekend zijn met de stallingsmogelijkheden en service die geboden wordt. Door informatie op maat te geven, willen we de bekendheid van de stallingen vergroten.

Eisen aan fietsparkeervoorzieningen

- De parkeereisen voor het stallen van fietsen in het Bouwbesluit komen in de toekomst te vervallen. Voor die tijd wordt een Nota Fietsparkeernormen Amersfoort opgesteld, waarmee via de bestemmingsplannen eisen kunnen worden gesteld aan de aantallen fietsparkeerplaatsen bij nieuwe ontwikkelingen, vergelijkbaar met de Nota Parkeernormen Amersfoort 2009 voor auto's.
- Waar het mogelijk is om aan derden eisen te stellen aan het type fietsklem, wordt het Fietsparkeur voorgeschreven. Door de gemeente zelf te plaatsen klemmen voldoen aan de eisen van het Fietsparkeur.

5

Gebiedsgerichte benadering

Gebiedsgerichte uitwerking van mobiliteitsbeleid maakt toekomstgericht maatwerk mogelijk. Daarmee behoudt de stad kwaliteit om te bezoeken en te bewonen.

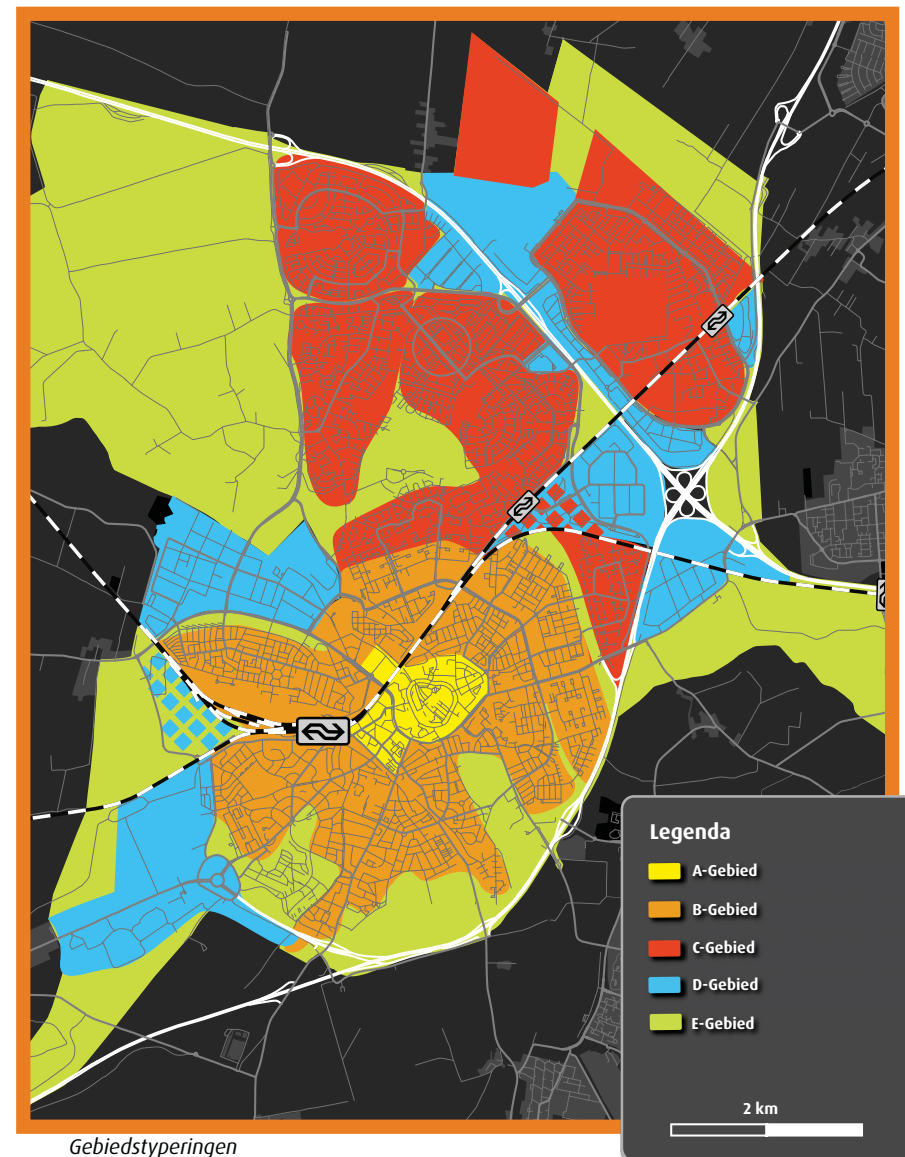
We kiezen voor een gebiedsgerichte uitwerking omdat er belangrijke verschillen zijn tussen de gebieden. Zo zijn de oudere wijken sterk gericht op het centrumgebied en is de ruimte voor verkeer en parkeren beperkt. De nieuwere stad is meer een autonoom gebied en kent sterkere externe relaties. Door beleid te ontwikkelen op de verschillende gebieden wordt recht gedaan aan de specifieke behoeften van inwoners en bedrijven in het gebied.

We maken onderscheid naar:

- centrumgebied
- oudere stad
- nieuwere stad
- bedrijventerreinen
- groen- en recreatiegebieden

De indeling is weergegeven in de figuur hiernaast en is globaal om het overzichtelijk te houden. Uiteraard zitten er binnen de gebieden ook nog verschillende nuances.

De hierna volgende pagina's geven per gebied een typering, de hoofdkeuzes, de ambities en het beleid.



5.1 Centrumgebied

Ruimtelijke kwaliteit

De openbare ruimte is gevuld met gebouwen, groen, wegen en pleinen. Naast de afzonderlijke kwaliteit van die onderdelen en het gebruik ervan, is een goede samenhang belangrijk voor de leefbaarheid en beleving van de ruimte. Er zal daarom meer oog moeten zijn voor inpassing van verkeerselementen als borden, markeringen en bestratingen om bijvoorbeeld bij de binnenstadentrees meer rust en kwaliteit van die ruimte te bieden.

Ook de aantrekkelijkheid van de historische binnenstad kan worden vergroot door de geparkeerde auto op diverse markante locaties uit het straatbeeld te verwijderen. Daarvoor zal dan wel een redelijk alternatief voor bewoners moeten komen. In deze collegeperiode zullen wij daarvoor echter geen initiatieven doen.



Intern netwerk



Doorgaand netwerk

Gebiedskenmerken

- gedurende de hele dag hoge dynamiek;
 - oude binnenstad domein voor voetgangers en fietsers;
 - veel verschillende functies in beperkte oppervlakte;
 - stallen van auto's in garages en op eigen terrein, weinig op maaiveld in openbare ruimte;
 - smalle straten, met beperkte toegankelijkheid voor grotere voertuigen en menging van verkeer;
 - gescheiden systemen op hoofdroutes;
 - veel infrastructuur, dat het gebied in kleine buurtjes verdeelt;
- diverse soorten gebruikers voor wonen, werken, recreëren en bevoorraden.

Hoofdkeuzes
























1. OV en fiets stimuleren
2. auto over logische routes leiden;
3. minimaliseren van doorgaand verkeer door de stad en faciliteren; bestemmingsverkeer;
4. inzetten op P+R en P+B voor bezoekers met een lange verblijfsduur*.

Gebiedsgericht beleid

- fietsparkeren verbeteren
- het centrum kent een dynamiek waarbij fiets en voetganger het beste passen, de auto dient hier rekening mee te houden;
- Verminderen barrières fiets en voetganger;
- aangepast OV (bijvoorbeeld ringlijn in binnenstad);
- voldoende afwikkelingscapaciteit op routes in de binnenstad;
- verkeerscirculatie binnenstad;
- autoluwe binnenstad, ook voor vracht en goederen;
- tariefdifferentiaties parkeren;
- betere parkeerbenutting.

* P+R=Park&Ride, auto parkeren en overstap naar openbaar vervoer

* P+B=Park&Bike, auto parkeren en overstap naar de (leen)fiets

	Binnen de wijk	Binnen Amersfoort	Regionaal en nationaal
			
			
P+R			
			
			
			

Beleidsinzet na 2020

Voor elke vervoerwijze is per schaalniveau van de rit vastgesteld of deze gestimuleerd wordt met beleidsinzet of niet.



Wens voor extra stimulatie/hoger aandeel in de vervoerwijzekeuze dus extra beleidsinzet



Vervoermiddel is mogelijk, maar geen extra beleidsinzet



Niet van toepassing

Beleidsinzet centrum

Voor verplaatsingen binnen het centrum is de fiets (of te voet) de beleidsinzet. Voor verplaatsingen binnen Amersfoort is de fiets en het openbaar vervoer (met name voor verplaatsingen langer dan 5 km) de inzet. Een goede bereikbaarheid per auto voor de regionale autobezoeker is inzet van het beleid. Daarbij wordt de bezoeker die meerdere uren in het centrum wil verblijven gestimuleerd om de auto op grotere afstand te parkeren (Park&Ride).

5.2 Oudere stad

Gebiedskenmerken

- kleiner raster van hoofdwegen, kleinere verblijfsgebieden;
- rechtstreekse autoverbindingen naar binnenstad;
- menging van verkeersstromen;
- parkeren veelal langs straten, weinig op terreinen;
- straten in profilering vaak niet ingericht op de huidige vraag naar parkeerplaatsen ('s avonds en 's nachts hoge parkeerdruk);
- voornamelijk wonen, gemengde functies langs hoofdwegen.



Intern netwerk



Doorgaand netwerk

Hoofdkeuzes (Leefbaar & bereikbaar)
























1. geen doorgaand autoverkeer op buurtniveau
2. fiets stimuleren, verplaatsingen tot 15 km
3. inzet op OV voor de externe verplaatsingen
4. beperken auto's op straat (openbare ruimte)

Gebiedsgericht beleid

- het benoemen van de buurt- en wijkontsluitingswegen (wegcategorisering);
- beperken gebiedsvreemd autoverkeer;
- comfortabele en snelle fietsroutes;
- goede overstapvoorzieningen (fiets) knopen (trein, bus, P+R en P+B)*;
- stimuleren deelauto's;
- stimuleren meervoudig gebruik parkeerplaatsen;
- autoparkeren op afstand of in gebouwde voorzieningen;
- aanpak parkeeroverlast bewoners;
- bewuste keuze vervoermiddel.

* P+R=Park&Ride, auto parkeren en overstap naar openbaar vervoer

* P+B=Park&Bike, auto parkeren en overstap naar de (leen)fiets

			
			
P+R			
			
			
			
	Binnen de wijk	Binnen Amersfoort	Regionaal en nationaal

Beleidsinzet na 2020

Voor elke vervoerwijze is per schaalniveau van de rit vastgesteld of deze gestimuleerd wordt door middel van beleidsinzet of niet.



Wens voor extra stimulatie/hoger aandeel in de vervoerwijzekeuze dus extra beleidsinzet



Vervoermiddel is mogelijk, maar geen extra beleidsinzet



Niet van toepassing

Beleidsinzet oudere stad

Om binnen Amersfoort te reizen faciliteren we in de oudere stad de fiets en de voetganger. Met de fiets kan snel naar de binnenstad en het station worden gereisd. Voor verplaatsingen buiten Amersfoort worden zowel de auto, de trein en bus als de fiets gefaciliteerd.

5.3 Nieuwere stad

Gebiedskenmerken

- sterk extern gericht;
- hoog autobezit;
- strikte scheiding van woon- en verkeersgebieden;
- rondwegen om wijken heen met indirecte routes;
- scheiding van verkeersstromen;
- parkeren op terreinen;
- specifieke woongebieden en geconcentreerde buurtvoorzieningen;
- grotere afstand tot het centrumgebied.



Intern netwerk



Doorgaand netwerk

Hoofdkeuzes (leefbaar en bereikbaar)
























1. geen doorgaand autoverkeer op buurtniveau
2. fiets stimuleren, verplaatsingen tot 15 km
3. inzet op OV voor de externe verplaatsingen
4. beperken auto's op straat (openbare ruimte)

Gebiedsgericht beleid

- het benoemen van de buurt- en wijkontsluitingswegen; (wegcategorisering)
- beperken gebiedsvreemd autoverkeer;
- comfortabele en snelle fietsroutes;
- goede overstapvoorzieningen (fiets) knopen (trein, bus, P+R en P+B);
- aanpak parkeeroverlast bewoners;
- bewuste keuze vervoermiddel.

* P+R=Park&Ride, auto parkeren en overstap naar openbaar vervoer

* P+B=Park&Bike, auto parkeren en overstap naar de (leen)fiets

			
			
P+R			
			
			
			
	Binnen de wijk	Binnen Amersfoort	Regionaal en nationaal

Beleidsinzet na 2020

Voor elke vervoerwijze is per schaalniveau van de rit vastgesteld of deze gestimuleerd wordt door middel van beleidsinzet of niet.



Wens voor extra stimulatie/hoger aandeel in de vervoerwijzekeuze dus extra beleidsinzet



Vervoermiddel is mogelijk, maar geen extra beleidsinzet



Niet van toepassing

Beleidsinzet nieuwere stad

In de nieuwere stad wordt autoverkeer geacommodeerd op enkele hoofdroutes. Op buurt- en woonstraatniveau staat de verkeersleefbaarheid voorop: geen doorgaand autoverkeer en zo veel mogelijk geconcentreerd parkeren. Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd door goede routes naar buurt- en wijkvoorzieningen. Voor externe verplaatsingen wordt getracht het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren.

5.4 Bedrijventerreinen

Gebiedskenmerken

- externe bereikbaarheid van economisch belang;
- domein van de auto;
- bij stationslocaties ook goede openbaar-vervoervoorzieningen;
- goede lokale bereikbaarheid per fiets;
- goederenvervoer stelt aanvullende eisen;
- diversiteit in gebieden vraagt soms om aanvullende eisen en wensen.



Intern netwerk


























Doorgaand netwerk

Hoofdkeuzes (leefbaar en bereikbaar)

1. geen doorgaand autoverkeer op buurtniveau
2. fiets stimuleren, verplaatsingen tot 15 km
3. inzet op OV voor de externe verplaatsingen
4. beperken auto's op straat (openbare ruimte)

Gebiedsgericht beleid

- het benoemen van de buurt- en wijkontsluitingswegen (wegcategorisering);
- stimuleren van meervoudig gebruik van parkeerplaatsen;
- comfortabele en snelle fietsroutes;
- veiligheid fietsroutes verbeteren.

			
			
P+R			
			
			
			
	Binnen de wijk	Binnen Amersfoort	Regionaal en nationaal

Beleidsinzet na 2020

Voor elke vervoerwijze is per schaalniveau van de rit vastgesteld of deze gestimuleerd wordt door middel van beleidsinzet of niet.



Wens voor extra stimulatie/hoger aandeel in de vervoerwijzekeuze dus extra beleidsinzet



Vervoermiddel is mogelijk, maar geen extra beleidsinzet



Niet van toepassing

Beleidsinzet bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen is de infrastructuur primair dienstbaar voor de bereikbaarheid. Doorgaand autoverkeer moet worden vermeden, de parkeerbehoefte moet zo veel mogelijk op eigen terrein worden opgevangen. De bereikbaarheid per fiets en de veiligheid van fietsen op het bedrijventerrein zijn belangrijk. Bij grote bedrijventerreinen is de bereikbaarheid per openbaar vervoer een aandachtspunt.

5.5 Groen- en recreatiegebieden

Gebiedskenmerken

- externe bereikbaarheid per fiets en per auto;
- intern domein van fiets en voetganger;
- opvang auto aan de randen;
- snelle routes naar gebied toe, binnen gebied beleving centraal;
- bereikbaarheid soms beperken om verblijfskwaliteit te waarborgen.



Intern netwerk



Extern netwerk






Hoofdkeuzes (verblijfskwaliteit centraal)

1. domein van fiets en voetganger
2. fiets stimuleren
3. verblijfskwaliteit boven bereikbaarheid

Gebiedsgericht beleid

- beperken gebiedsvreemd autoverkeer;
- parkeren aan de randen;
- P+B-voorzieningen*;
- faciliteren fietsvoorzieningen;
- verminderen barrières fiets;
- comfortabele fietsroutes;
- beperken geluidsoverlast.

* P+B=Park&Bike, auto parkeren en overstap naar de (leen)fiets

	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
P+R	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Binnen de wijk	Binnen Amersfoort	Regionaal en nationaal

Beleidsinzet na 2020

Voor elke vervoerwijze is per schaalniveau van de rit vastgesteld of deze gestimuleerd wordt door middel van beleidsinzet of niet.



Wens voor extra stimulatie/hoger aandeel in de vervoerwijzekeuze dus extra beleidsinzet



Vervoermiddel is mogelijk, maar geen extra beleidsinzet



Niet van toepassing

Beleidsinzet groen- en recreatiegebieden

Bij groen- en recreatiegebieden wordt aan de randen geparkeerd. Langzaam-verkeersroutes ontsluiten de terreinen. De verblijfskwaliteit binnen de gebieden staat voorop, onder andere, door het beperken van geluidsbelasting.

5.6 Gebiedsgericht parkeren

Parkeren is in alle delen van de stad nodig. De omvang en het beheerregime ervan verschillen echter per stadsdeel. Beleidsmatig is echter het uitgangspunt: het zo efficiënt mogelijk benutten van beschikbare parkeerruimte, voor alle stadsdelen gelijk om niet-noodzakelijke omvorming van (kostbare) stedelijke ruimte te voorkomen.

Centrum

Het parkeren in het centrum kenmerkt zich door een beperkt aanbod aan parkeerplaatsen op straat, en een groot aanbod in bestaande en in ontwikkeling zijnde garages. De parkeerplaatsen op straat zijn met name bedoeld voor vergunningparkeerders, en op diverse plaatsen kan tegen betaling geparkeerd worden bij diverse functies. De laatste jaren is er een teruglopende hoeveelheid parkeerders in het centrum, waarschijnlijk als gevolg van toenemende internetverkoop en mogelijk ook de verslechterde economische situatie. Voorlopig zijn er voldoende parkeerplaatsen in het centrum, zij het dat dat voornamelijk parkeerplaatsen met betaalregime zijn. Voor een efficiënt gebruik van bestaande parkeerruimten is het te zijner tijd denkbaar dat ook parkeerruimten bij kantoren op vrijwillige basis opengesteld kunnen worden buiten kantooruren.

Vanuit het parkeerbeleid is er geen aanleiding om grote veranderingen door te voeren (zie 'Parkeerbeleid in en rondom de binnenstad'). Een besluit om het centrum autoluw te maken, zou wel directe consequenties hebben voor het parkeerbeleid. Hoe ga je dan immers om met de huidige (auto's van) vergunninghouders, waar compenseer je de parkeerplaatsen, zetten we in op alternatieve vervoerwijzen, welk prijsbeleid hanteren we etc.

In deze collegeperiode doen wij hier geen voorstellen voor.

Op het moment dat een tekort aan parkeerplaatsen kan ontstaan, moeten we actief zoeken naar betere benutting van bestaande parkeergelegenheden van bijvoorbeeld kantoren. Ook het actief inzetten op P+R of P+B aan de rand van stad kan dan bijdragen aan minder verkeer de stad in en het spreiden van langparkeerders over de stad.

Dagelijkse boodschappen kunnen goed door de week meermalen met de fiets gedaan worden. Voor de winkels in de binnenstad echter is ook de bezoeker die met de auto komt van belang. De autobereikbaarheid van de binnenstad wordt als lastig ervaren; er zijn geen directe 'rechte' wegen de stad in of uit, maar eenrichtingswegen als de Utrechtseweg, Kersenbaan en de Arnhemseweg. Dat maakt het voor de vreemde bezoeker onoverzichtelijk. Wij willen onderzoeken of wij de oversteekbaarheid van de Stadsring voor fietsers en voetgangers en de autobereikbaarheid van de binnenstad kunnen verbeteren.

Oude stad en nieuwere stad

Voor de oude en nieuwere stad geldt dat we parkeeroverlast van het toenemende autobezit willen bespreken met de bewoners en met hen samen willen zoeken naar oplossingen. Uitgangspunt is wel dat zij zelf de parkeeroverlast ervaren en met de gemeente willen oppakken als op te lossen probleem. Die aanpak is genoemd onder 'Parkeren in Woongebieden'.

In deze gebieden zien wij ook veel kansen voor gedeeld autogebruik. Op diverse locaties over de stad kennen we de Greenwheelsauto's al, maar hierin lijkt veel meer potentie te zitten: jongeren hechten meer aan het kunnen gebruiken van een auto dan er per se een te moeten bezitten. Daarnaast wordt vanuit VERDER ook regionaal ingestoken op een forse stimulans van het autodelen. In de praktijk blijkt dat iedere deelauto leidt tot twee minder eigen auto's, en dat dus juist ook op locaties met een hoge parkeerdruk een deelauto parkeeroverlast kan tegengaan. Wij zullen dus positief reageren op aanvragen van deelautobedrijven én van particulieren voor gereserveerde parkeerplaatsen, conform de beleidsregel die wij daarvoor hebben.

Bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen geldt vaak dat parkeren op de openbare weg niet is toegestaan, en dat ieder bedrijf zijn eigen parkeervraagstuk op eigen terrein moet oplossen. Dat leidt niet altijd tot een efficiënte parkeersituatie, omdat er weinig of geen mogelijkheden zijn om elkaars parkeerterrein te gebruiken. Wij willen de mogelijkheid bieden aan bedrijven om gezamenlijk het parkeren op een gemeenschappelijk terrein op te lossen. Op die manier kan met meervoudig gebruik van parkeerplaatsen efficiënter worden geparkeerd. Uitgangspunt blijft wel dat de openbare weg daarvoor niet bedoeld is.

Groen- en recreatiegebieden

Parkeren voor groen- en recreatiegebieden vindt langs de randen van het gebied plaats; kenmerk is immers de rust en de 'groene beleving'. Zowel voor fietsparkeren als autoparkeren zijn daarom op de ingangen van de gebieden parkeerplaatsen met oplaadvoorzieningen voor elektrisch rijden nodig. Waar dat zinvol is kan een Park&Ride-voorziening worden aangelegd, waar na het parkeren van de auto een fiets kan worden gehuurd om het recreatiegebied in te gaan.

6 Projecten

Om tot de gewenste hoofdstructuren te komen, zijn aanpassingen aan het vervoernetwerk van Amersfoort nodig. Deze missende schakels zijn als projecten opgenomen in dit hoofdstuk. Daarnaast zijn er projecten gericht op het reisgedrag en de verkeersveiligheid. Voor al deze projecten wordt aangegeven hoe ze bijdragen aan de doelstellingen van dit VVP. Deze doelstellingen zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

6.1 Financiën

Er zijn momenteel geen middelen beschikbaar voor de uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid anders dan belegd is de huidige taken en budgetten voor verkeer en vervoer. De doelstellingen zijn dus vooral ambities, waarvoor geldt dat we ze binnen de reeds beschikbare middelen proberen te realiseren.

De belangrijkste bronnen zijn RSV en VERDER. Deze programma's bevatten meerdere projecten op het gebied van verkeer en vervoer. Deze projecten dragen bij aan de doelstellingen van het programma. Voor met name de VERDER-maatregelen geldt dat deze zich nog in de uitwerkingsfase bevinden. Hierdoor is het mogelijk de invulling van het project zoveel mogelijk in lijn te brengen met de doelstellingen uit het Verkeer- en Vervoerplan. Ook door combinaties te maken met plannen en projecten vanuit andere disciplines dan Verkeer kunnen we stapjes zetten om onze doelstellingen te realiseren. Daarbij hebben we wel het besef dat ook binnen die combinatie de budgetten beperkt zijn. Door keuzes daarin scherp neer te zetten kan op dat gebied in ieder geval een bewuste keuze worden gemaakt.

Uiteraard worden acties opgestart om een deel van de ambities uit dit VVP te concretiseren. Dat zijn ook projecten die niet zozeer om grote infrastructurele investeringen vragen, maar veel meer aansluiten bij de nieuwe rol van de overheid: het bij elkaar brengen van partijen om gezamenlijk te komen tot nieuwe initiatieven en het faciliteren van die initiatieven. Dit kost vooral tijd (interne uren) en inspanningen, maar kan zeker effectief zijn.

Conclusie is dat voor dit beleidsplan geldt dat we op dit moment minder mogelijkheden hebben om te sturen. Voor het realiseren van de doelstellingen zijn we afhankelijk van de mogelijkheden en kansen die zich voordoen. Daarnaast kan de financiële situatie in de toekomst verbeteren, waardoor we zelf beter kunnen sturen op onze doelstellingen. Monitoring moet op dat gebied inzicht geven in de ontwikkeling ten opzichte van onze doelstellingen en eventuele bijstelling daarvan.

6.2 Nieuwe Projecten

Voor dit VVP zijn er ook nieuwe projecten. Deze zijn opgenomen in de op de volgende pagina weergegeven Projectenkaart tot 2030. Deze projectenlijst maakt duidelijk hoe we onze mobiliteitsambities op termijn verder gestalte kunnen geven. Er ontstaat immers een goed beeld van waar de mogelijkheden liggen om de stedelijke en regionale bereikbaarheid te verbeteren. Daarnaast zorgt dit ervoor dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die mogelijk strijdig zijn met deze gewenste verkeersprojecten, op de juiste manier kunnen worden afgewogen. Ten slotte kan bij plannen en ontwikkelingen die op initiatief van derden (provincie, Rijk, projectontwikkelaars of eventueel bewonersinitiatieven) worden opgepakt, worden 'aangehaakt' en/of beter worden ingespeeld op mogelijkheden die in combinatie met die initiatieven ontstaan.

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

1. Herinrichtingsprojecten

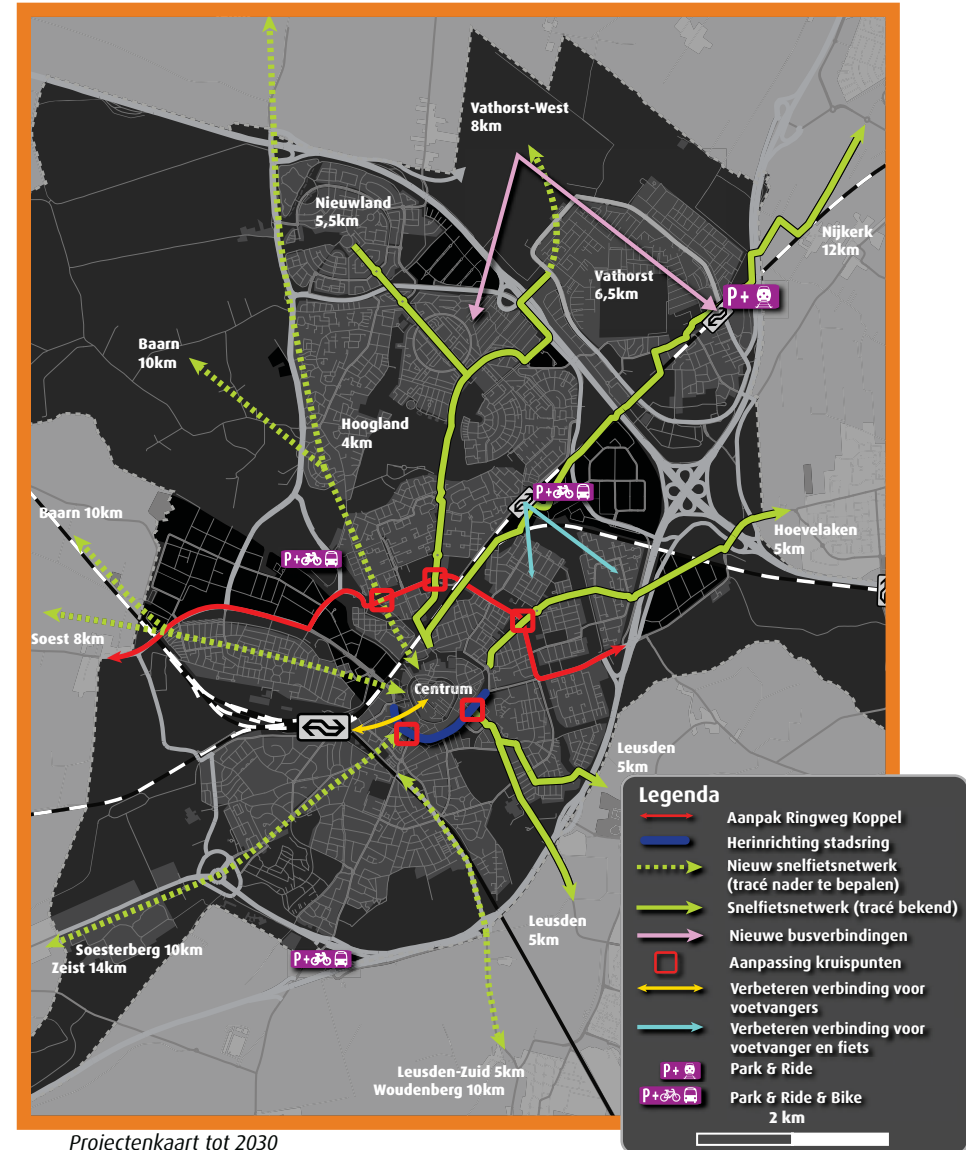
- a. Verbeteren overstekbaarheid van de Stadsring door het aantrekkelijker maken van de Ringweg Koppel als route voor het doorgaande verkeer
- b. Verbeteren voetgangersroute station Amersfoort – Centrum
- c. Verbeteren fiets en voetgangersverbinding tussen station Amersfoort Schothorst en de wijken Liendert 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 Kruijskamp – 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. Dit staat op de volgende pagina's beschreven. Afhankelijk van draagvlak en animo starten we projecten op en doen we een eerste verkenning.



Projectenkaart tot 2030

6.3 Gedrag

Binnen het verkeer- en vervoerbeleid is traditioneel veel aandacht voor infrastructuur, dienstregelingen en voorzieningen. De laatste tijd komt er meer aandacht voor de gedragscomponent. Buiten verkeersveiligheid werd hier weinig aandacht aan gegeven, terwijl ervaringen in andere sectoren hebben aangetoond dat hier met beperkte inspanningen veel resultaat is te boeken. Deze benadering kent veel verschillende aspecten. Het gaat om informatievoorziening, marketing, innovatie en experimenten.

Informatievoorziening voor bewuste keuzes

Er is steeds meer informatie beschikbaar. Websites met informatie, reisplanners en apps worden steeds beter en kunnen steeds meer vragen beantwoorden. Dat suggereert een volledig kennisniveau en een rationele keuze in reisgedrag. De praktijk is echter heel anders. Door de grote hoeveelheden informatie kan de informatie waar behoefte aan is, niet meer worden gevonden. Ook maakt men meestal maar een beperkt aantal keren een afweging. Is de afweging gemaakt, dan vormt dat de basis voor een automatisme, zelfs als de omstandigheden wijzigen. Toch zijn er wel natuurlijke momenten waarin een dergelijke afweging opnieuw wordt gemaakt. Bijvoorbeeld bij een verhuizing, nieuwe baan of een kind dat voor het eerst naar school gaat. Door op die momenten actief informatie te leveren, en informatie op maat aan te bieden, kan efficiënt worden geholpen met het opnieuw maken van de keuze.

ICT en informatievoorziening komen steeds meer onder handbereik. De gemeente heeft in ieder geval de verantwoordelijkheid om de markt te voorzien in de informatie die zij beschikbaar heeft. Verder willen we in overleg met de stad kijken hoe we de informatievoorziening over de bereikbaarheid beter op maat kunnen aanbieden. Dat betekent dat bij incidentele bezoeken op een makkelijke manier inzichtelijk wordt gemaakt wat de verschillende

mogelijkheden zijn om een bestemming te bereiken. Reistijd en kosten spelen daarbij een rol met eventueel ook extra informatie over de parkeervoorzieningen op de plek van bestemming.

Ook zijn er mogelijkheden en ontwikkelingen op het gebied van actuele informatie. Dit moet maatwerk zijn, en gericht op de reis die wordt gemaakt. Nu is door alle informatie beschikbaar te stellen voor iedereen, het merendeel van de informatie niet relevant en daarom niet aantrekkelijk om te gebruiken bij het maken van een afweging. Dit kan worden verbeterd door informatie op maat aan te bieden. Door actuele informatie te leveren over het traject dat dagelijks wordt afgelegd, kan bij afwijkingen ten opzichte van de reguliere reisduur een alternatief worden aangeboden. Op dat moment kan dan de beste keuze worden gemaakt. Voor het beschikbaar stellen van dergelijke informatie is veel meer informatie nodig dan de Amersfoortse informatie. We proberen daarom in regionaal verband aan te haken bij de ontwikkelingen die vanuit de markt worden geïnitieerd.

Mobiliteitstoets

Om ook bij nieuwe ontwikkelingen vooraf na te denken over de toekomstige bereikbaarheid en vervoerswijzekeuze, willen we bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen een mobiliteitstoets. Insteek hiervan is dat door de toets inzicht wordt verkregen in het aantal extra verplaatsingen dat door de ontwikkelingen mag worden verwacht. Indien op basis van het aantal verplaatsingen een mobiliteitstoets noodzakelijk blijkt, kan inzicht worden gekregen in de manier van ontsluiting van de ontwikkeling. Daarbij wordt gekeken naar de locatie in verhouding tot beschikbare (ruimte op de) infrastructuur. Ook wordt aangegeven welk effect de ruimtelijke ontwikkeling heeft op de bereikbaarheid van de omgeving van de ontwikkeling.

Marketing

We willen de reiziger verleiden om gebruik te maken van de duurzame vervoermiddelen. Daarbij richten we ons voor de interne verplaatsingen vooral op de fiets en voor de externe verplaatsingen op de fiets en het openbaar vervoer. Om mensen te verleiden is er meer nodig dan alleen een goed product. Daar begint het overigens wel mee; als een reiziger een alternatief probeert moet dit een positieve ervaring opleveren en dan is de kans het grootst dat het alternatief vaker wordt gebruikt.

Ook dan geldt dat kwaliteit op zicht niet voldoende is. Rationele overwegingen helpen, maar het werkt nog beter als er iets extra's wordt geboden. En dat is vooral te bereiken door op emotie in te spelen. Iedere reiziger weet dat voor een verplaatsing binnen Amersfoort de fiets het schoonste, goedkoopste en milieuvriendelijkste alternatief is, dat vaak nog sneller is ook. Maar vanuit de beleving heeft de auto een streep voor als statussymbool. Natuurlijk is dat ook emotie. De vraag is hoe we de positieve emotie bij de duurzame vervoersmiddelen krijgen. Daarin is al een verandering te zien. Fietsen zien we steeds vaker in bijzondere vormen. Fietsen met manden, elektrische fietsen, transportfietsen en bakfietsen zijn steeds vaker in beeld. En in Amsterdam is een bakfiets bijna een statussymbool. Inzet om positieve marketing in te zetten, kan met een beperkte inzet een goed resultaat boeken. Sociale media biedt hiervoor een goed en goedkoop platform. In overleg met de stad willen we kijken op welke manier we duurzame mobiliteit kunnen vermarkten. Daarbij maken we gebruik van initiatieven uit andere steden.

Innovatie

Flexibilisering van tijden

Het nieuwe werken is een bekend voorbeeld van de toenemende mate in flexibiliteit in arbeidstijden en locaties. Natuurlijk is dit lang niet voor alle beroepsgroepen mogelijk, maar een beperkte verschuiving van reizen binnen naar buiten de spits kan een grote verandering in bereikbaarheid opleveren.

Potentie voor flexibilisering van tijden is aanwezig bij scholen. Circa 30% van de busreizigers in de spits zijn scholieren. Tegelijkertijd is de drukte in de bussen na de spits aanzienlijk minder. Een verschuiving in de begintijden van middelbare scholen zou een oplossing kunnen bieden om de piek in het openbaar vervoer te verminderen. Hierdoor kunnen bussen efficiënter worden ingezet, waardoor een beter product en dus een betere bereikbaarheid kan worden geleverd. Uiteraard is hiervoor een goede verkenning noodzakelijk.

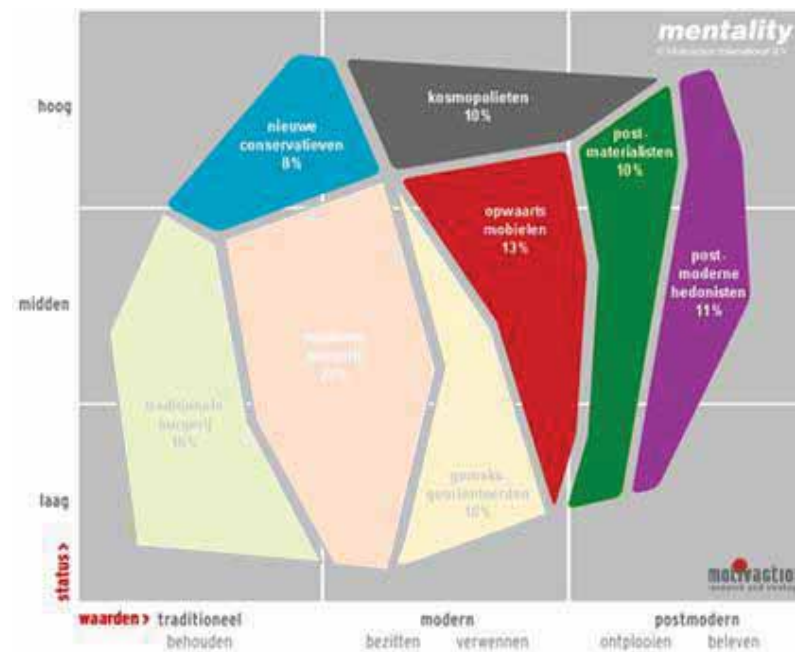


Nieuwe energiebronnen

De elektrische voertuigen zijn in opkomst. Waar de opkomst van de elektrische auto een voorzichtige start maakt (circa 2.000 voertuigen in 2011) neemt de elektrische fiets wel een enorme vlucht. In 2011 zijn circa 180.000 elektrische fietsen verkocht, een aandeel van 15% en een stijging van 7% ten opzichte van het voorgaande jaar. Daarmee wordt de rol die deze fietsen spelen groter.

Dit heeft meerdere effecten. De fiets wordt hiermee een aantrekkelijker alternatief voor de afstanden van 7,5 tot 15 km. in het woon-werkverkeer biedt een elektrische fiets een veel goedkoper alternatief. Op het gebied van infrastructuur vraagt de opkomst van deze fiets om een aangepaste inrichting. Door de over het algemeen hogere snelheid zijn met name krappe bochten extra hinderlijk. Ook wordt het verschil in snelheid van verschillende fietsers groter, waardoor inhalen vaker voorkomt. Dit vraagt om bredere fietspaden.

Voor de gemeente ligt er geen rol in het verder stimuleren van deze ontwikkelingen op het gebied van duurzame voertuigen. We gaan ervan uit dat deze ontwikkelingen worden gestimuleerd vanuit de landelijke en Europese bestuurslaag. Uitwerking en invulling worden nu en in de toekomst vooral ingegeven vanuit de marktpartijen. De gemeente kan en wil wel faciliteren in voorzieningen om het gebruik verder te stimuleren. Wij werken daarom mee aan voorzieningen die het gebruik van dergelijke schone voertuigen stimuleren, zoals het plaatsen van laadpalen voor auto's en fietsen. Uitgangspunt daarbij is wel dat het algemene belang bij dergelijke voorzieningen prevaleert boven het individuele belang.



Motivation mentality milieus

Doelgroepen

Binnen de verkeersdeelnemers zijn verschillende doelgroepen te onderscheiden. Specifiek wordt daarbij onderscheid gemaakt naar jongeren, ouderen en gehandicapten. Voor jongeren en ouderen geldt dat vooral op het gebied van verkeersveiligheid extra aandacht nodig is, omdat deze groepen een verhoogd risico vormen.

Voor gehandicapten gelden extra eisen ten aanzien van toegankelijkheid. We houden hierbij rekening met specifieke eisen die gehandicapten en hun voertuigen zoals bijvoorbeeld de scootmobiel stellen aan de inrichting. Dit stelt specifieke eisen aan doorgangen en hoogteverschillen. Voor visueel gehandicapten is er voor de voetpaden een ambitienetwerk vastgelegd waarbij routes worden voorzien van markeringen.

Leefstijlen

Voor Amersfoort is een analyse gemaakt van de verschillende leefstijlen (Mentalitymilieus). In Amersfoort zijn alle leefstijlen vertegenwoordigd, maar enkele groepen zijn oververtegenwoordigd ten opzichte van het landelijke gemiddelde.

Opvallend voor Amersfoort is de relatief lage aanwezigheid van traditionele en moderne burgers en gemaksgoerienteerden. Hier staat tegenover dat juist de meer belevenisgerichte en minder traditionele groepen oververtegenwoordigd zijn: de kosmopolieten, postmaterialisten en postmoderne hedonisten. Amersfoort is hiermee een stad waar veel potentie ligt voor een verduurzaming van mobiliteit die gericht is op nieuwe type vervoerwijzen waarbij status en beleving twee belangrijke begrippen zijn.



Experimenten

De maatschappij wordt steeds complexer. Steeds meer processen grijpen op elkaar in, waardoor het moeilijker wordt om effecten van een maatregel te voorzien. We willen daarom vaker gaan experimenteren. Laten we erkennen dat er soms problemen ontstaan of effecten optreden die niet waren verwacht. Door uit te gaan van experimenten, creëren we de mogelijkheden om met bewoners en bedrijven te evalueren en de maatregel aan te passen. Experimenten hebben betrekking op verschillende onderdelen van het verkeer- en vervoerplan. Hiernaast staan de meest kansvolle experimenten die tijdens de werkateliers met de participatiegroep zijn bedacht. Daarnaast zijn enkele experimenten tijdens het verdere proces naar voren gekomen:

- Toegestane taxiorganisatie (zie ook pagina 45)
- Digitale informatievoorziening (apps, open data)

		Doelgroepen	Experimentgebieden
	Schooltaxi als deelauto	Twee- en drie-autogezinnen (zie mob. diensten)	Vathorst, Leusderkwartier
	Circulatie testen met tijdelijke maatregelen	Iedereen, rol overheid als wegbeheerd	Binnenstad en omgeving
	Leerlingen en loopbus	Basisschoolleerlingen Ouders	Nieuwland, Vathorst
	Mob. diensten buurtcentrum	Postmoderne hedonist, postmaterialist, trad. burgerij	Zielhorst, Kattenbroek
	OV-les Op school	Basisschoolleerlingen, indirect ouders	Centrum, Schothorst
	Persoonlijke reisadviezen	Nieuwe inwoners, iedereen die zich aanmeldt, bij veranderingen	Dienst Burgerzaken i.sm. vervoerder

Kansvolle experimenten uit de werkateliers

6.4 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is geen keuze, verkeersveiligheid is namelijk altijd van belang. Het is een basisuitgangspunt in de verkeersprojecten, maar ook in de dagelijkse werkzaamheden. Er is veel geïnvesteerd om Amersfoort verkeersveilig te maken. Dat is gelukt, er bestaan geen grote probleemgebieden voor verkeersveiligheid meer. Het aantal verkeersslachtoffers is de afgelopen tien jaar afgenomen. Om deze kwaliteit te handhaven en daar waar mogelijk te verbeteren krijgen de hierna volgende punten blijvende aandacht.

Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig richt zich op het voorkomen van ongevallen en waar dit niet mogelijk is, op het beperken van letsel. Duurzaam Veilig richt zich op diverse terreinen, zoals infrastructuur, voertuigen, verkeersregels, handhaving, educatie en voorlichting. Duurzaam Veilig is bijvoorbeeld het invoeren van de 30-km-zones in de woonwijken. De maatregelen die in de stad worden uitgevoerd, worden uitgevoerd volgens het Duurzaam Veilig principe.

Blackspots

Blackspots zijn locaties waar in drie jaar tijd zes of meer ongevallen zijn gebeurd met gewonden of dodelijke slachtoffers. Door het monitoren van de ongevalsgegevens wordt geprobeerd te voorkomen dat er nieuwe blackspots ontstaan. Wanneer er toch een blackspot ontstaat worden er direct maatregelen getroffen om toekomstige ongevallen te voorkomen.

Bewustwording gedrag

Dit is weliswaar een onderdeel van Duurzaam Veilig maar verdient extra aandacht. Voor alle leeftijdscategoriën worden jaarlijks cursussen georganiseerd en stadsbrede voorlichtingscampagnes verspreid. Dit om alle verkeersdeelnemers bewuster te maken van eigen gedrag zodat zij veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. De kwetsbare groepen krijgen hierbij extra aandacht:

- De scholen en de schoolomgevingen; aan de scholen wordt het verkeerseducatieprogramma aangeboden (het is de keuze van de school hieraan mee te doen). De schoolomgeving is maatwerk, de (verkeers)situatie rond elke school is immers anders. Bij maatwerk kan bijvoorbeeld gedacht worden aan afsluiting van de weg tijdens breng- en haalmomenten.
- De 16/17-jarigen; dit is een groep waarbinnen relatief veel ongevallen gebeuren. Via de school en stadsbrede voorlichtingscampagnes en handhavingsacties worden de jongeren geïnformeerd over de verkeersregels en verkeerstekens en aangesproken op hun gedrag.
- De ouderen; ook dit is een kwetsbare groep. Het verkeerseducatieprogramma biedt ook cursussen aan specifiek voor deze kwetsbare groep mensen.

Minder borden = meer duidelijkheid

Amersfoort staat vol met borden. Vele ervan zijn functioneel, maar op bepaalde plekken staan er zoveel dat je als weggebruiker niet meer begrijpt wat er van je verwacht wordt. Dit draagt niet bij aan het functionele gebruik van de infrastructuur en leidt tot verwarring. Ook krijgen we steeds betere informatie tot ons via de multimedia, waardoor de noodzaak voor bewegwijzering minder groot is dan in het verleden. Minder borden betekent ook minder onderhoud

en daarmee lagere kosten. Er is een proef uitgevoerd in de wijk Kruiskamp waarbij 18% van de borden is verwijderd. Na de proef is een inventarisatie gemaakt van alle borden in de stad. Aan de hand van de resultaten uit de proef en deze inventarisatie komt er een voorstel hoe we het aantal verkeersborden terugbrengen.

Subjectieve verkeersveiligheid

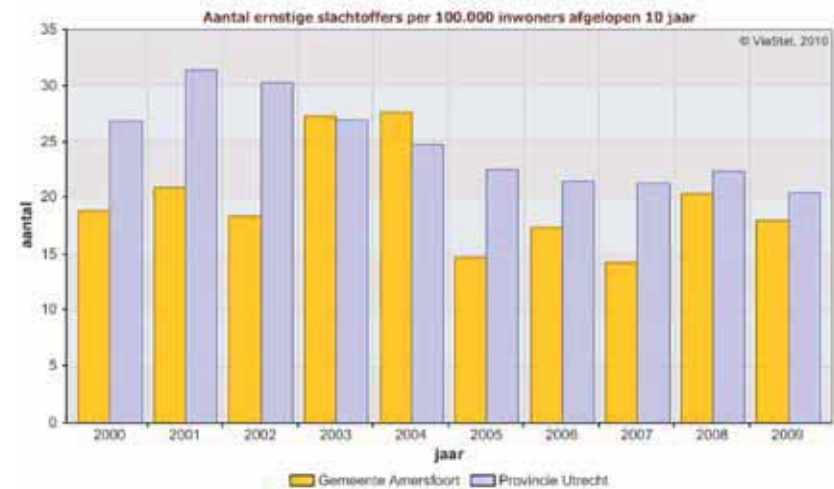
De subjectieve verkeersveiligheid gaat over beleving; voelt men zich veilig als deelnemer aan het verkeer? Subjectieve veiligheid wordt als steeds belangrijker ervaren. Amersfoort zet zich in om de subjectieve verkeersveiligheid daar waar mogelijk en daar waar nodig te verbeteren. Subjectieve verkeersonveiligheid kan ertoe leiden dat men alerter op het verkeer om zich heen is en dus alerter deelneemt aan het verkeer. Er zijn aanwijzingen dat het gevoel van verkeersonveiligheid de daadwerkelijke verkeersveiligheid juist vergroot. Neemt niet weg dat Amersfoort zich inzet op het verbeteren van de subjectieve verkeersveiligheid, dat begint met het onderzoeken hoe het met de verkeersveiligheid in de stad gaat. Elke twee jaar wordt een stadspeiling gehouden. In deze stadspeiling wordt onder andere onderzocht hoe de beleving van de verkeersveiligheid per wijk wordt gewaardeerd.

Analyse

Het monitoren van ongevallencijfers, de stadspeiling, klachten en vragen over de verkeersveiligheid in de verschillende wijken geven inzicht in de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. De analyse hiervan geeft aan of en waar er maatregelen getroffen moeten worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. De analyse vindt jaarlijks plaats.

Planning en control

De jaarlijkse planning- en controlcyclus geeft de gelegenheid structureel te informeren over verkeersveiligheid, het vaststellen van streefcijfers en kentallen. Wanneer zich (onverhoopt) een probleem in de stad voordoet, wordt de raad daarover geïnformeerd.



Het aantal verkeersongevallen is de afgelopen tien jaar afgenomen (bron: Viastat)

6.5 Duurzaamheid - People Planet Profit

Bereikbaarheid en duurzaamheid hebben een sterke relatie. Er zijn negatieve aspecten, namelijk de aantasting van het milieu en de leefomgeving. Daartegenover staan de positieve aspecten in de vorm van ontplooiingsmogelijkheden en economische aantrekkelijkheid zoals vestigingslocatie. Hoe kunnen we de positieve effecten behouden en versterken en tegelijkertijd de negatieve aspecten verminderen?

People

Verkeer is geen doel op zich. Bereikbaarheid is noodzakelijk voor ontwikkelings- en ontplooiingsmogelijkheden. Beperkte bereikbaarheid heeft hierop een remmend effect, omdat minder banen beschikbaar zijn, minder sociale interactie mogelijk is of de keuze in scholing of culturele voorzieningen wordt beperkt. Vanuit deze insteek moet de bereikbaarheid maximaal zijn. Nadeel is dat bereikbaarheid ook een impact heeft op de leefomgeving. Geluidsoverlast, slechtere oversteekbaarheid of onvoldoende ruimte voor stalling van voertuigen hebben een negatief effect.

De negatieve effecten hebben vooral een relatie met autoverkeer. Inzet op openbaar vervoer en fiets levert een toename in bereikbaarheid op, zonder dat de negatieve aspecten groter worden. Fietsen vergroot daarbij ook de gezondheid. De leefbaarheid wordt bij gebruik van fiets en openbaar vervoer nauwelijks verstoord.

Planet

Het effect van mobiliteit op het aspect planet is negatief. Op alle onderdelen zorgt een toename van mobiliteit voor een verslechtering van de planeet. Het vervoermiddel met de minste impact is de fiets. Er is nog wel een ruimtebeslag, maar dit is beperkt.

Openbaar vervoer en elektrische auto's hebben een beperkte impact. Natuurlijk is wel van belang hoe de benodigde energie wordt opgewekt, maar de impact op de directe omgeving is beperkt. Ook is het mogelijk om met deze transportmiddelen gebruik te maken van hernieuwbare energie.



Verdeling CO₂-uitstoot over sectoren (Klimaatactieplan 2009-2011)

Profit

Door de commissie van Ek is al aangegeven dat een goede bereikbaarheid essentieel is voor een duurzaam economisch klimaat. Goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde in het vestigingsklimaat van bedrijven en inwoners. Daarbij gaat het om een totaalbeeld van de bereikbaarheid, dus voor alle vervoerwijzen. Amersfoort heeft door de centrale ligging in het land een goede uitgangspositie. De nabijheid van andere bedrijven en arbeidskrachten is daarom een gegeven. Inzet moet dus vooral worden gepleegd om te zorgen dat die nabijheid teniet wordt gedaan door vertraging op de verbindingen.

Opgave

Insteek is het inzetten op een efficiënt gebruik van het mobiliteitsnetwerk.

Daarvoor is de inzet noodzakelijk op de volgende punten:

- voorkomen; als door bijvoorbeeld thuiswerken de rit kan worden voorkomen, levert dat de meeste efficiëntie op;
- verkorten; door directe verbindingen wordt het netwerk zo kort mogelijk belast;
- veranderen; door zo veel mogelijk gebruik te maken van duurzame vervoermiddelen, carpoolen en het reizen op andere tijdstippen worden de bereikbaarheid en de leefbaarheid gewaarborgd;
- verschonen; door inzet op schonere voertuigen wordt het milieu zo min mogelijk belast;
- verstillen; door stille voertuigen en/of infrastructuur is de hinder voor de woonomgeving zo laag mogelijk.



Verduurzamen van mobiliteit

We geven invulling aan deze opgave op verschillende manieren. Het voorkomen van ritten kan vanuit het bedrijfsleven worden gestimuleerd met het nieuwe werken. Via het mobiliteitsplatform en het convenant dat is afgesloten met de deelnemer wordt hier verder invulling aan gegeven. De VERDER maatregel "Tijdsordening", waarvoor de Provincie Utrecht bevoegd gezag is, stimuleert dit.

Voor het verkorten van ritten wordt voor de fiets door de aanleg van de Sterrenbostunnel in Hoogland en de nieuwe fietsbrug over de Eem bij Baarn gewerkt aan het verkorten van de fietsafstanden. Voor de auto levert de Kersenbaan (RSV) en de VERDER projecten kortsluiting Energieweg – Outputweg en de aansluiting Heideweg op de Rondweg mogelijk een verkorting van routes op.

Het veranderen willen we vormgeven door een betere informatievoorziening, en het aantrekkelijker maken van de fiets en het openbaar vervoer. Dit is bij de netwerken van deze vervoerswijzen eerder uitgewerkt.

Verschonen en verstillen zijn ontwikkelingen waar de gemeente Amersfoort niet heel veel invloed heeft. Natuurlijk kunnen we dit stimuleren door te faciliteren en partijen met elkaar in verband te brengen, zoals bijvoorbeeld bij de plaatsing van oplaadpalen al gebeurt.

7

Evaluatie en monitoring

7.1 Inleiding

Beleid uitvoeren betekent doelen stellen, maar ook concrete afspraken maken over de manier waarop binnen de gemeente en in samenwerking met externe partijen (Rijkswaterstaat, provincie, BRU, vervoerders, etc.) deze doelen worden gerealiseerd. Monitoring en evaluatie maken deze effecten en prestaties inzichtelijk, maar leggen ook de relatie tussen beide. De uitkomsten bieden mogelijkheden om het beleid in de gewenste richting bij te sturen. Daarmee maken monitoring en evaluatie de cyclus van beleidsvorming, beleidsuitvoering en beleidsbijsturing sluitend.

De doelmatigheid van het beleidsproces heeft de gemeente Amersfoort zelf in de hand. Voor de doeltreffendheid van de beleidsuitvoering ligt dat wat genuanceerder. Daar speelt, naast de gerealiseerde output, ook een extern proces, dat vooral wordt bepaald door autonome ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei, economische groei en het gedrag van reizigers. Deze zijn in belangrijke mate van invloed op de beoogde eindeffecten.

Het gaat bij monitoring nadrukkelijk niet alleen om aantallen en locaties, maar ook om samenwerking met betrokkenen. Samen met partijen als VVN, de Fietsersbond, politie en andere wegbeheerders (die veelal een schat aan informatie en gegevens tot hun beschikking hebben) kan gericht worden ingestoken op specifieke onderwerpen.

Voorgesteld wordt om jaarlijks het beleid uit dit verkeer- en vervoerplan te monitoren en evalueren. **Dit is integraal onderdeel van de jaarlijkse monitoring van de gemeente.**

7.2 Meten = Weten

De visie en de hoofdkeuzes zijn vertaald in doelstellingen. Daarbij is het van belang te kunnen meten of de doelstellingen worden behaald. De gemeente voert jaarlijks al een monitoring uit op diverse aspecten en de doelstellingen gaan daarvan integraal deel uitmaken. Om de doelstellingen meetbaar te maken zijn indicatoren geformuleerd:

De mening van de inwoners en werknemers

- Naast de 'harde' cijfers wordt gebruik gemaakt van de Stadspeiling in Amersfoort, waar voor specifieke zaken uit het VVP gevraagd wordt naar een waardering.

Daarbij kan gedacht worden aan: verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, stallinglocaties, openbaar vervoer etc. Het streven is uiteraard om na verloop van tijd een hogere waardering te zien.

Reisgedrag

- de beschikbaarheid en de kwaliteit van reisinformatie via internet of een applicatie;
- het aantal mensen dat zich aanmeldt voor actieve persoonlijke reisinformatie op telefoon of tablet;
- De kennis van inwoners van de beschikbaarheid van deelvervoer.
- het gebruik van Park & Ride & Bike-voorzieningen.

Gebiedsgerichte benadering

- Het aantal kilometers weg dat ingericht is conform de wegcategoryingskaart.
- De objectieve verkeersveiligheid in een gebied uitgedrukt in ongevallen/ha.

Fiets

- Het aandeel van de fiets in de modal split voor externe en interne verplaatsingen (Mobiliteitsonderzoek Nederland).
- Het aantal km non-stop fietsroute (zonder wachttijd ten gevolge van verkeerslichten of voorrangssituaties).
- Het aantal stallingplaatsen per gebied dat voldoet aan de gestelde kwaliteitseisen.

Auto

- De gemiddelde rijnsnelheid op de gebiedsontsluitingswegen tijdens ochtendspits, dalperiode en avondspits.

Openbaar vervoer

- Het aandeel van het OV in de modal split voor ex- en interne verplaatsingen (Mobiliteitsonderzoek Nederland).
- Het verzorgingsgebied van de openbaar-vervoerhalten in Amersfoort.
- Klanttevredenheid: ten minste 7,5 volgens de OV-klantenbarometer.

7.3 Beleidseffectrapportage

De geformuleerde beleidsdoelstellingen en de daaraan gekoppelde indicatoren vormen het toetsingskader. Binnen deze evaluatie kan worden aangegeven welke projecten inmiddels zijn gerealiseerd en wat de (aangepaste) planning is van nog te realiseren projecten. Waar nodig kan dan tijdig worden bijgestuurd. De resultaten kunnen worden opgenomen in een beleidseffectrapportage (BER), die wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

Aspecten om te monitoren / Inhoud van de BER

Om de voortgang van de gestelde doelen in dit VVP te kunnen monitoren, zijn indicatoren opgesteld. Jaarlijks wordt een rapportage opgesteld van deze indicatoren. Daarbij wordt aangesloten bij de evaluatie die al jaarlijks plaatsvindt van diverse aspecten. Samengevat beschrijft de rapportage de volgende zaken:

- indicatoren VVP;
- voortgang van de projecten uit het uitvoeringsprogramma;
- verkeersaspecten uit de stadspeiling;
- klachten, tips en gevoelens over verkeer en vervoer;
- aantal ongevallen, letselongevallen, fietsongevallen en bromfietsongevallen (elke drie jaar een ongevalsanalyse);
- verkeerstellingenprogramma op maatgevende wegvakken;
- parkeerdrukmeting op parkeerterreinen, -garages en straten;
- verzamelen van gegevens uit 'erkende' landelijke gegevensbronnen zoals het mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), CBS Statline en publicaties van KpVV, etc.

Waar mogelijk wordt een onderscheid per gebied gemaakt, waardoor beter de verschillen binnen de stad zichtbaar worden. Op basis van de beleidseffectrapportage kan een bijstelling van het beleid en/of het uitvoeringsprogramma worden voorgesteld.

I Bijlagen: Proces

Werkateliers met participanten

Waar ideeën en kansen op tafel zijn gelegd.

De basis van de visie is gevormd in drie **open werkateliers**. De ateliers waren thematisch ingericht, naar aanleiding van de geformuleerde ambities in de Koersnota.

In de open werkateliers was volop ruimte **voor inbreng vanuit de samenleving**. Ook vond hier de afstemming met andere ambtelijke disciplines plaats. De formule was steeds gelijk: overdag atelier en tussen 17:00 en 18:30 ruimte voor een directe terugkoppeling van onze bevindingen voor geïnteresseerden. Die terugkoppelmomenten werden niet goed bezocht, maar waren desondanks waardevol als eerste reflectiemoment op de oogst van die dag.

Atelier 1: Het eerste atelier had betrekking op **hoofdstructuren**: Hoe kijken we aan tegen de verkeer- en vervoerstructuur in 2030? In dit atelier hebben we nadrukkelijk een onderscheid gemaakt in **schaalniveaus**: Stad in de regio, stedelijke netwerken en binnenstad en omgeving.

Atelier 2: Het tweede atelier had betrekking op **innovatie en duurzaamheid**. Aan de hand van een verzameling bekende en minder bekende innovaties in mobiliteit hebben we gezocht naar dié innovaties en duurzaamheidsingrepen die mogelijk passen bij de toekomst van onze stad.

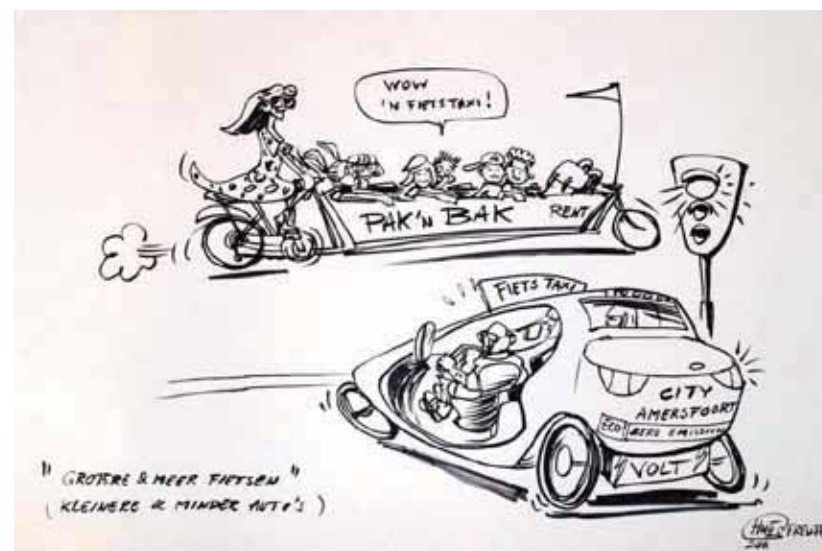
Atelier 3: Het derde atelier had betrekking op **gedrag en experimenten**.

Mobiliteit is de optelsom van allerlei gedrag van allerlei doelgroepen. We hebben gekeken naar ons eigen gedrag en belemmeringen. Zo zijn we gekomen tot een interessante lijst van experimenten.

We hebben vanuit drie invalshoeken naar de toekomst van onze stad gekeken:

- Hoe ontwikkelen we verkeersstructuren?
- Welke innovaties zijn nodig om duurzaam bereikbaar te blijven?
- En wat kunnen onze inwoners, bezoekers en bedrijven daar zelf aan bijdragen?

Dat is een prachtige **basis voor een samenhangende visie** op mobiliteit in 2030.



Een enquête onder Amersfoorters

Voor de ontwikkeling van het verkeersbeleid is het noodzakelijk goed inzicht te hebben in verplaatsingsmotieven en meningen van de inwoners van Amersfoort. Daarom is een onderzoek gehouden onder Amersfoorters van 18 tot en met 85 jaar van het AmersfoortPanel. Van de 2.386 inwoners die zijn aangeschreven, hebben er 1.677 de vragenlijst geheel of gedeeltelijk ingevuld: een respons van 70%. Leden van het AmersfoortPanel zijn niet geheel representatief voor de Amersfoortse bevolking. Door de uitkomsten achteraf te wegen naar leeftijd, geslacht en opleiding, vormen de respondenten een betere afspiegeling van de populatie.

De belangrijkste uitkomsten van de enquête:

De auto is het meest populaire vervoermiddel om naar het werk of naar de opleiding te gaan. Daarna komt de fiets. Veranderen van vervoermiddel is voor de meerderheid geen optie. De overstap naar het openbaar vervoer wordt nog het meeste overwogen. Inwoners overwegen dit vooral als het openbaar vervoer sneller zou zijn.

Naar de binnenstad gaat een ruime meerderheid van de Amersfoorters (62%) met de fiets. Zo'n 20% gaat er met de auto naartoe. Voor de meeste inwoners is het geen optie om met de auto naar de stad te gaan. Alleen als parkeren in de stad goedkoper is, overweegt 20% van de mensen die nu niet met de auto naar het centrum gaat, dit wel.

Onder Amersfoorters die nog niet met de fiets naar het centrum gaan, wordt de overstap naar de fiets wel vaak overwogen. De belangrijkste voorwaarde om dat ook echt te doen is dat de fietsroutes dan verbeterd zouden moeten worden. Inwoners willen wel hun auto verder weg parkeren als het anders geld kost. Zij willen dit over het algemeen niet in ruil voor meer groen voor de deur. Verder vinden Amersfoorters veilig en snel fietsen in Amersfoort aanzienlijk belangrijker dan veilig en snel met de auto rijden. Qua verkeersveiligheid vindt men aparte fietspaden het belangrijkste. Belangrijker dan bijvoorbeeld een lage maximumsnelheid voor auto's in de bebouwde kom.

Wat betreft busverbindingen vinden inwoners het belangrijker dat bussen vaak rijden dan dat de route snel is. Om het verkeer minder milieubelastend te maken vindt 56% van de Amersfoorters dat het fiets- en OV-gebruik gestimuleerd moet worden.

Er blijkt een grote bereidheid onder inwoners om mee te willen doen aan experimenten voor duurzame mobiliteit. Bijna de helft zou hieraan mee willen doen.



Vastgestelde projecten Auto



Vastgestelde projecten Auto

Nr.	Projectomschrijving	Pakket
1	Ontsluiting Vathorst-West Een adequate aansluiting op de A1 realiseren voor de nieuw te ontwikkelen woonwijk Vathorst West	Verder
2	Westelijke Ontsluiting Amersfoort De kwaliteit van de verkeersafwikkeling aan de westzijde van Amersfoort verbeteren.	Verder
3	Rotondes en wegvakken N199 (A1 - Rondweg Noord) Ombouwen van twee rotondes tot turborotondes, in combinatie met aanleg busstroken en doseerlichten.	Verder
4	Viaduct Heideweg (Amersfoort) Aansluiten Heideweg op Rondweg Oost door de aanleg van een viaduct.	Verder
5	Outputweg en Energieweg in Amersfoort De Outputweg aansluiten op de Energieweg, door een nieuwe verbinding onder de A28 door.	Verder
6	Kersenbaan	



Vastgestelde projecten Fiets

Nr.	Projectomschrijving	Pakket
1	Fietsroute Leusden – Amersfoort Centrum – Soest (4 locaties, deel 1) Aanleggen van een tweerichtingenfietspad langs de Amsterdamseweg bij de Brabantsestraat (deel 1.1)	Verder
2	Verbeteren van de aansluiting van de Hilhorstweg naar de Nijverheidsweg (deel 1.2)	
3	Fietsroute Leusden – Amersfoort Centrum – Soest (4 locaties, deel 2) Verbeteren van het fietspad van de Soesterweg	Verder
4	Fietsroute Leusden – Amersfoort Centrum – Soest (4 locaties, deel 3) Verbeteren van de route Valleikanaal richting centrum Amersfoort met speciale aandacht voor de oversteek van de Ringweg Kruiskamp	Verder
5	Fietsroute Leusden – Amersfoort Centrum – Soest (4 locaties, deel 4) Aanleggen van een directe fietsverbinding van Leusden-Zuid met Amersfoort, parallel aan de PON-lijn	Verder
6	Fietsroute Dorresteinseweg Amersfoort – Leusden Verbeteren van de fietsverbinding tussen de Dorresteinseweg en de Lockhorsterweg op het gebied van fietscomfort, sociale veiligheid en herkenbaarheid	Verder
7	Fietsroute Amersfoort Noord – Nijkerk Aanleggen van een fietstunnel tussen de Brenninkmeijerlaan en Sterrebos Een goede aansluiting maken met het nieuw aan te leggen fietspad tussen Nijkerk en de A28 en station Amersfoort Vathorst	Verder
8	Fietsroute Bunschoten – Amersfoort Vathorst Verbreiden en verbeteren van het huidige fietspad langs de Laak	Verder
9	Fietsroute Leusden – Amersfoort-Noord – Baarn Verbeteren van het fietspad tussen Amersfoort-Noord en Baarn	Verder
10	Fietsroute Hoevelaken – Amersfoort-Noord – Soest Fietsroute tussen Amersfoort-Noord en de fietsbrug over de Eem verbeteren	Verder



Vastgestelde projecten fiets

Nr.	Projectomschrijving	Pakket
11	Fietsroute Amersfoort Centrum – Amersfoort-Noord – Amersfoort Vathorst – Amersfoort Nieuwland Verbeteren fietspaden door asfalteren en verbreden	Verder
12	N199 (Coelhorsterweg – Hoogland) Aanleggen van een fietstunnel onder de N199 ter hoogte van de Coelhorstersweg. De tunnel is voor fietsers en voetgangers	Verder
13	Fietsroute Hoevelaken – Amersfoort Centrum Verbeteren van het fietspad langs de Hogeweg; minder wachttijd bij verkeerslichten, verbreden en wegdek verbeteren.	Verder
14	Fietsroute Bunschoten – Amersfoort Openbare verlichting optimaliseren op het gedeelte van de N199 tussen de komgrens van Bunschoten tot aan de snelweg A1 en de carpoolplaats bij de A1	Verder

IV Vastgestelde projecten OV



Vastgestelde projecten OV tot 2030

Nr.	Projectomschrijving-	Pakket
1	<p>Busverbinding Amersfoort-Soest Zuid In samenhang met:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ De HOV verbinding Amersfoort -Leusden die in het aanvullende pakket wordt voorgesteld. ▪ Bij station Amersfoort komen deze lijnen bij elkaar. ▪ De maatregel 'Aanpak N221 Soest – Amersfoort'. (o.a. aanleggen van een parallelweg) ▪ Aanleg ongelijkvloerse kruising spoor Soest-Zuid (inclusief stationsontwikkeling) voor doorstroming van verkeer bij station Soest-Zuid ▪ verbeteren van de kwaliteit (overstap bus-trein, beperken vertragingen, stationsomgeving) van deze OV-knoop ▪ Aanpassing westelijke ontsluiting Amersfoort ongelijkvloerse spoorkruising Barchman Wuijterslaan 	Verder
2	<p>Openbaar vervoer Amersfoort Centrum – Amersfoort Vathorst (2 deelmaatregelen, deel 2) Aanleggen van busstroken en het aanpassen van verkeerslichten</p>	Verder
3	<p>Openbaar vervoer Amersfoort Centrum – Amersfoort Vathorst (2 deelmaatregelen, deel 1) Aanleggen van busstroken en het aanpassen van verkeerslichten</p>	Verder
4	<p>Nieuwe verbinding Leusden – Amersfoort-Noord Nieuwe busverbinding</p>	verder
5	<p>Station Amersfoort-Vathorst ontwikkelen tot regionale OV-knoop</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestaande buslijnen te laten rijden via station Vathorst ▪ Realiseren van een nieuwe Spitslijn ▪ Aanleg van 150 parkeerplaatsen P + R-functie ▪ Beperkte reconstructie van infrastructuur 	Verder

V

Vastgestelde projecten parkeren & stallen



Vastgestelde projecten parkeren & stallen tot 2030

Nr.	Projectomschrijving	Pakket
1	Station Amersfoort Uitbreiding met 500 plaatsen, waarvan 250 aan de achterzijde op het Piet Mondriaanplein.	Verder
2	Fietsenstalling in Amersfoort-Centrum Uitbreiden van fietsparkeerplaatsen op meerdere locaties. Welke locaties het beste kunnen worden gebruikt voor verdere uitbreiding moet onderzocht worden	Verder
3	Station Schothorst Uitbreiding met 600 plaatsen voor de fiets	Verder
4	Station Vathorst Realiseren van een fietsenstalling van 2.000 plaatsen	Verder