

Ontwerp-verkeersbesluit gemeente Amersfoort: snelheidsverlaging Energieweg naar 50 km/u, te Amersfoort

Zaak nr. 2036819

Burgemeester en wethouders,

INLEIDING

Bevoegdheid:

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

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

Besluitverplichting

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

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

Procedure

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

Motivering

De Energieweg een weg is als bedoeld in artikel 1, lid 1 onder b van de Wegenverkeerswet 1994. Daarnaast is de Energieweg gelegen binnen de bebouwde kom van de gemeente Amersfoort en in beheer bij de gemeente Amersfoort. De gemeentelijke wegcategorisering van Amersfoort sluit aan op de categorisering zoals bedoeld in het landelijke beleid Duurzaam Veilig Wegverkeer. De Energieweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Op een gebiedsontsluitingsweg is de verblijfsfunctie ondergeschikt aan de verkeersfunctie.

Cijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laten zien dat landelijk sprake is van een stijgende trend in het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. Daarnaast is er een sterke relatie tussen de ernst van een verkeersongeval en de geldende maximumsnelheid op een weg, waarbij een hogere maximumsnelheid ernstigere ongevallen tot gevolg heeft.

In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het college van Amersfoort aangegeven meer ruimte voor fietsers en voetgangers te willen creëren. Ter invulling van die doelstelling, en in overeenkomst met de hiervoor genoemde landelijke lijn, wordt in de gehele stad een maximumsnelheid van 30 km/uur als norm genomen en op rondwegen (2x 2 rijstroken) een maximumsnelheid van 50 km/uur. Ook in de 'Omgevingsvisie Gezond Samenleven 2030-2040' komen deze principes terug. Daarin wordt ingezet op het, waar mogelijk, verlagen van de snelheid en de inrichting van gebieds- en wijkontsluitingswegen naar 30km/uur.

Een maximumsnelheid van 30 km/uur als standaard binnen de bebouwde kom vraagt om een nieuwe wegcategorisering. Aan de hand van het 'Afwegingskader 30 km/u' en de publicatie 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' van het CROW is een herziening van de wegcategorisering gemaakt. Daarin is ook de ambitie om de maximumsnelheid te verlagen op wegen met nu nog een snelheid van 70 km/uur. In de commissie Omgeving van 16 januari 2024 is de mening van de gemeenteraad van Amersfoort gepeild over de 'Wegencategorisering 2040'. Ook is de mening van de raad gepeild over de wijze waarop dit moet worden ingevoerd. Middels deze peiling heeft de raad aangegeven achter de uitgangspunten van de 'Wegencategorisering 2040' te staan.

De 'Wegencategorisering 2040' wordt opgenomen in het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit'. In het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit' werkt de gemeente Amersfoort de Omgevingsvisie verder uit op het gebied van mobiliteit. De 'Wegencategorisering 2040' wordt onderdeel van het omgevingsprogramma. In het omgevingsprogramma wordt ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Amersfoortse wegenstructuur. Onderdeel daarvan is ook het verlagen van de snelheid naar 50 km/uur op wegen waar momenteel de maximumsnelheid van 70 km/uur geldt.

Naast een verbetering op het gebied van verkeersveiligheid heeft een lagere maximumsnelheid daarnaast nog andere positieve effecten:

1. De positie van langzaam verkeer verbeterd, doordat het voor langzaam verkeer veiliger wordt en de reissnelheid voor langzaam verkeer ten opzichte van gemotoriseerd verkeer ook dichterbij elkaar komt te liggen;
2. Door het instellen van lagere snelheden op secundaire wegen ten opzichte van doorgaande routes zorgt ervoor dat het doorgaande verkeer blijft dan meer op gewenste routes die hiervoor ook ingericht zijn;
3. De leefbaarheid langs de weg verbetert: bij een lagere snelheid kan er makkelijker een lagere geluidbelasting bereikt worden (waarmee een bijdrage geleverd wordt aan het Actieplan Geluid) en is het makkelijker om een weg over te steken.

Het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit' is op 1 april 2025 behandeld in de commissie Omgeving en Bestuur. In het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit' wordt het STOMP-principe als een van de basisprincipes gehanteerd. STOMP is een uitgangspunt dat draait om het vooropstellen van actieve vormen van mobiliteit. Daarmee worden mensen in Amersfoort gestimuleerd om achtereenvolgens Stappen, Trappen, het Openbaar vervoer en deelmobiliteit (Mobility as a Service) in plaats van de Privéauto als uitgangspunt voor verplaatsingen te nemen. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur op veel wegen in Amersfoort, ter bevordering van de veiligheid en leefbaarheid is ook opgenomen in het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit'.

In januari 2025 hebben verschillende inloopbijeenkomsten plaatsgevonden in het kader van de nieuwe 'Wegencategorisering 2040'. Belangstellende bewoners konden tijdens deze avonden vragen stellen en opmerkingen plaatsen. Gekoppeld aan het proces rondom de totstandkoming van het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit', waar de 'Wegencategorisering 2024' in wordt opgenomen, zijn ook verschillende participatiemomenten georganiseerd. Aan de hand van deze input zijn waar nodig aanpassingen doorgevoerd aan de nieuwe wegencategorisering.

De definitieve 'Wegencategorisering 2040' is opgenomen in het omgevingsprogramma Mobiliteit dat gelijktijdig met voorliggend verkeersbesluit wordt vastgesteld. Vooruitlopend op het vaststellen van het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit' en gelet op de doelstellingen uit de Omgevingsvisie is reeds gestart met de voorbereidingen om de categorisering als opgenomen in de 'Wegencategorisering 2040' in 2025 te kunnen implementeren. Snelle implementatie beantwoordt aan de vraag van college van B&W en de gemeenteraad om voortgang te boeken en de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren.

In Amersfoort geldt op de onderstaande wegen met 2x2 rijstroken momenteel een maximumsnelheid van 70 km/uur:

1. Rondweg-Noord;
2. Rondweg-Oost;
3. Outputweg;
4. Energieweg;

Het toepassen van een maximumsnelheid van 50 km/uur op deze wegen zorgt voor een afname van de stopafstand bij noodsituaties ten opzichte van een snelheid van 70 km/uur. Mede daardoor wordt de kans op ernstige ongevallen verkleint ten opzichte van een maximumsnelheid van 70 km/uur.

In november 2024 is door verkeersadviesbureau Goudappel onderzoek gedaan naar de effecten van de snelheidsverlagingen naar 50 km/uur op het openbaar vervoer (OV). De gemeente Amersfoort heeft als doelstelling de positie van het OV te verbeteren ten opzichte van de auto. Op basis van dit onderzoek is gebleken dat een verlaging van de maximumsnelheid naar 50 km/uur op de Rondweg-Noord, Rondweg-Oost en Outputweg nadelige gevolgen heeft voor het OV. Het verlagen van de snelheid op deze wegen heeft naar verwachting een grote impact op het reizigersaantal. Op deze wegen zal pas sprake zijn van een snelheidsverlaging wanneer met maatregelen de negatieve effecten op het OV volledig voorkomen kunnen worden. Op die manier tast het verlagen van de maximumsnelheid niet de positie van het OV aan. Op de Energieweg heeft een verlaging van de maximumsnelheid naar 50 km/uur geen nadelige gevolgen voor het OV.

Het verlagen van de maximumsnelheid op de Energieweg naar 50 km/uur kan een aantal nadelige gevolgen hebben. Deze nadelige gevolgen kunnen zich uiten in de vorm van:

1. een mogelijk langere reistijd voor personenauto's en andere gemotoriseerde voertuigen;
2. hulpdiensten kunnen te maken krijgen met langere aanrijtijden;

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

Op 29 april is overleg gevoerd met hulpdiensten, vertegenwoordigd door de Veiligheidsregio Utrecht (VRU), Politie Midden Nederland en de Regionale Ambulance Voorziening Utrecht (RAVU). Vanuit dit overleg is aangegeven door hulpdiensten dat in de basis positief gekeken wordt naar de snelheidsverlaging binnen de 'Wegencategorisering 2040'. Daarbij is aangegeven dat voor hulpdiensten niet zozeer de geldende maximumsnelheid van belang is, maar vooral een goede doorstroming. Met het verlagen van de maximumsnelheid zal de doorstroming in de basis niet verminderen. Om ook na de verlaging van de maximumsnelheid op de in dit besluit genoemde wegen de bereikbaarheid voor hulpdiensten te waarborgen wordt er een document opgesteld met uitgangspunten waarmee de gemeente rekening kan houden.

Door de aanwezigheid van 2x 2 rijstroken op de Energieweg blijven voldoende mogelijkheden voor hulpdiensten om op een veilige manier verkeer te passeren en andersom blijft er voor het reguliere verkeer voldoende ruimte om hulpdiensten te laten passeren. De verlaging van de maximumsnelheid heeft daarmee beperkte invloed op de aanrijtijd voor hulpdiensten en bestaat alleen uit de snelheidsreductie op de Energieweg.

Het realiseren van deze maatregel gebeurt door middel van het verwijderen van verkeersbord A1-70 van bijlage 1 van het RVV 1990. Daarmee wordt de geldende maximumsnelheid van 70 km/uur opgeheven en wordt conform artikel 20 van het RVV 1990 een maximumsnelheid van 50 km/uur ingesteld.

Belangenafweging

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

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

De in dit verkeersbesluit genoemde maatregelen leiden niet tot een toename van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeerslawaaï, zoals bedoeld in artikel 21a van het BABW, op geluidsgevoelige gebouwen.

Advies politie

De verkeersspecialist van de politie Midden-Nederland, gemandateerd om namens de korpschef te adviseren in het kader van art. 24 BABW, is om advies gevraagd. Van de zijde van de politie is er wel bezwaar tegen het voorgenomen verkeersbesluit en besluit daarom negatief te adviseren.

In haar advies geeft de politie aan dat de verlaging van de maximumsnelheid van 70 km/uur naar 50 km/uur op de Energieweg er niet voor zorgt dat de lagere maximumsnelheid wordt afgedwongen, omdat geen fysieke maatregelen toegepast worden die maken dat de maximumsnelheid van 50 km/uur wordt afgedwongen. De voordelen van het verlagen van de maximumsnelheid op de Energieweg worden door het college echter zwaarder gewogen dan de eventuele nadelen daarvan. Gelet op de overwegingen in dit besluit ziet de gemeente Amersfoort geen aanleiding om het voorgenomen besluit te herzien.

Ontwerp-BESLUIT

Op grond van voorgaande overwegingen is de gemeente voornemens om:

1. Door middel van het verwijderen van verkeersborden A1-70 van bijlage 1 van het RVV 1990, de geldende maximumsnelheid van 70 km/uur op de Energieweg te Amersfoort, tussen de kruispunten

met de Wiekenweg en de Amersfoortsestraat op te heffen, waarmee conform artikel 20 van het RVV 1990 een maximumsnelheid van 50 km/uur gaat gelden.

Situatieschets

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

Bekendmaking

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

Communicatie

Dit ontwerp-verkeersbesluit wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad van de gemeente Amersfoort en is samen met bijbehorende stukken in te zien via <https://www.amersfoort.nl/plannen-procedure> op deze website kunt u ook digitaal uw zienswijze indienen.

Burgemeester en wethouders van Amersfoort,
Namens dezen,

L. Bolsius, Burgemeester
N. Kamphorst, Gemeentesecretaris

Amersfoort 13 juni 2025

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