

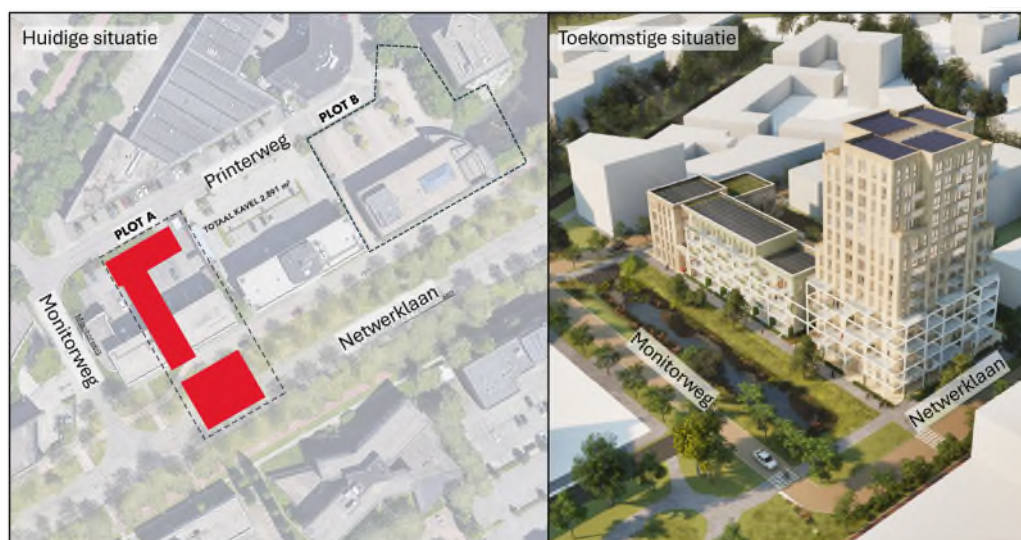
referentienummer
datum 13 mei 2025
aan [REDACTED]
van [REDACTED]
kopie
projectnummer 0494217.100
project De Hoef Amersfoort
betreft Verkeersparagraaf De Hoef, Amersfoort

1. Verkeer en parkeren

Inleiding en kader

Ontwikkelaar Van Wijnen is voornemens om het bestaande kantoorpand aan de Computerweg 12 in Amersfoort te slopen en vervangen voor nieuwbouw. Het planvoornemen bestaat uit de realisatie van een woontoren te realiseren van 14 verdiepingen hoog met in totaal 78 appartementen en een commerciële plint en een galerijgebouw van 5 verdiepingen hoog met 43 appartementen. Om de ontwikkeling mogelijk te maken dient een ruimtelijke procedure doorlopen te worden. Onderzoek naar de impact van de ontwikkeling op het gebied van parkeren en verkeer maakt hier onderdeel uit. In deze memo wordt hierop ingegaan.

In Figuur 1 is de ontwikkeling voorzien op plot A. In een latere fase wordt plot B (Printerweg 6) ook ontwikkeld. Het voornemen is dat plot B in de definitieve eindfase voorziet in de volledige parkeerbehoefte van plot A en B. Beide ontwikkelingen hebben raakvlak met elkaar en moeten dus in samenhang worden onderzocht. Wel wordt de ruimtelijke procedure en bijbehorende besluit voor beide plots los van elkaar doorlopen.



Figuur 1: Links - Huidige situatie, bovenaanzicht | Rechts – visualisatie ontwikkeling (toekomstige situatie)

Toetsing

Parkeren – auto

Allereerst is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling (plot A) inzichtelijk gemaakt op basis van de Koersnota² Parkeernormen voor de ontwikkelgebieden 'Langs Eem en Spoor' en 'Hoefkwartier' (in het vervolg koersnota genoemd). Op basis van de uitgangspunten in deze koersnota bedraagt de parkeerbehoefte 96 parkeerplaatsen waarvan 9,7 parkeerplaatsen voor de commerciële ruimte, 74,9 voor bewoners en 11,0 voor bezoekers. Dit is exclusief de reductiemogelijkheden welke in de koersnota worden benoemd. Deze komen hieronder aan bod.

Functie	Aantal / m ²	Parkeernorm / woning	Parkeerbehoefte
Commerciële ruimte - restaurant	121 m ²	8,0 (per 100 m ²)	9,7
Woning – Sociale huur 55-80 m ²	42	0,5	21
Woning – 50-80 m ²	77	0,7	53,9
<i>Subtotaal woningen</i>	<i>119</i>		<i>74,9</i>
Bezoek – eerste 20 woningen	20	0,3	6
Bezoek – vanaf 21 ^e woning	99	0,05	5,0
<i>Subtotaal bezoekers</i>	<i>119</i>		<i>11,0</i>
Totaal ontwikkeling			96,0

Tabel 1-1 Parkeerbehoefte ontwikkeling plot A

Het voornemen is om een deel van de parkeerbehoefte van deze ontwikkeling op te vangen op het terrein van het kantoorpand aan de Printerweg 6 (plot B). Tabel 1-2 toont de parkeerbehoefte van deze locatie. Deze bedraagt 30,6 parkeerplaatsen. Eveneens exclusief de reductiemogelijkheden welke in de koersnota worden benoemd.

Functie	Aantal / m ²	Parkeernorm / woning	Parkeerbehoefte
Commerciële ruimte - kantoor	3.400 m ²	0,9 (per 100 m ²)	30,6
Subtotaal commerciële functie	3.400 m²		30,6

Tabel 1-2 Parkeerbehoefte plot B

Alternatieve invulling van de parkeerbehoefte

De Koersnota Parkeernormen beschrijft voor ontwikkelgebied Hoefkwartier dat:

- maximaal 50% van de (vigerende) parkeernorm van bewoners als parkeerplaats in het gebied gerealiseerd mag worden. De overige 50% moet opgelost worden middels onderstaande reductiemogelijkheden.
- Maximaal de parkeernorm (minimumwaarde) minus reductie als gevolg van het treinstation voor niet-woonfuncties gerealiseerd mag worden.
- In de koersnota zijn parkeernormen voor bezoek omschreven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de eerste 20 woningen en de woningen hierboven, zie ook Tabel 1-1.
 - Wanneer de parkeerplaatsen voor bezoek van de eerste 20 woningen openbaartoeankelijk zijn mag een lager norm (0,1 in schil) worden gehanteerd.
 - Voor bezoek mogen geen andere reductiemogelijkheden worden toegepast.

Onderstaand zijn (maximumpercentages van de) reductiemogelijkheden opgesomd. Deze zijn stapelbaar:

- Extra ruimte bijzonder fietsen: -10%;
- Aanwezigheid treinstation binnen 1.600 meter -10% tot -30%;
- Inzet deelmobiliteit voor bewonersparkeren: -40% waarbij 1 deelauto 10 privé auto's vervangt;
- Parkeren op afstand: -20%.

Voor de ontwikkeling van plot A wordt ingezet op de eerste drie reductiemogelijkheden, zie Tabel 1-3. Hierbij wordt voor de fietsen en deelmobiliteit de maximumpercentages aangehouden. Voor de afstand tot het station

² Kenmerk 017556.20241004.N1.02, datum 10-10-2024

is een reductie van 20% van toepassing, omdat de ontwikkellocatie binnen 800 meter van station Schothorst is gelegen. Dit resulteert in de volgende reducties:

- Voor de woningen is een reductie mogelijk van 52,4 parkeerplaatsen (70%) waarmee de parkeerbehoefte van de woningen uitkomt op 22,5 parkeerplaatsen. Daarbij worden wel 3 deelauto's teruggeplaatst waarmee de parkeerbehoefte van de woningen uitkomt op 25,5 parkeerplaatsen.
- Voor de commerciële ruimte is een reductie van 2,9 parkeerplaatsen (30%) mogelijk waarmee de parkeerbehoefte van deze ruimte uitkomt op 6,8 parkeerplaatsen.
- Voor bezoek van de woningen mogen geen reductiemogelijkheden worden toegepast. De parkeerbehoefte blijft daarmee 11,0 parkeerplaatsen.

De totale parkeerbehoefte van de ontwikkeling komt daarmee neer op 44,2 parkeerplaatsen.

Parkeerbehoefte	Aandeel reductie	Aantal pp bewoners woningen	Aantal pp commerciële ruimte	Pp totaal
Bestaande parkeerbehoefte		74,9	9,7	84,6
- Reductie: extra ruimte bijzondere fietsen	-10%	-7,5	-1,0	-8,5
- Reductie: nabijheid van station	-20%	-15,0	-1,9	-16,9
- Reductie: toepassing deelmobiliteit	-40%	-30,0	0	-30,0
Totaal reductie	-70% / -30%	52,4	-2,9	-55,3
Plaatsing deelauto's		3		3
Parkeerbehoefte bezoek		11,0		11,0
Parkeerbehoefte plot A na reductiefactoren		36,5	6,8	43,2

Tabel 1-3 parkeereis plot A na reductiemogelijkheden

Voor plot B wordt aangenomen dat dezelfde reductiemogelijkheden mogen worden toegepast als voor de commerciële ruimte in plot A, zie Tabel 1-4. Dit resulteert in een gestapelde reductie van 30% wat resulteert in een afname van 9,2 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van plot B komt daarmee neer op 21,4 parkeerplaatsen.

Reductiemogelijkheid	Reductie	Aantal pp
Bestaande parkeerbehoefte		30,6
- Reductie: extra ruimte bijzondere fietsen	-10%	-3,1
- Reductie: nabijheid van station	-20%	-6,1
Totaal reductie commerciële ruimten	-30%	-9,2
Parkeerbehoefte plot B na reductiefactoren		21,4

Tabel 1-4 parkeereis plot B na reductiemogelijkheden

De vereiste parkeerplaatsen voor plot A en B kunnen door verschillende gebruikers gebruikt worden. Zo kunnen parkeerplaatsen overdag door werknemers van de kantoren gebruikt worden en in de avond door bezoekers van de woningen. Tabel 1-5 toont de aanwezigheidspercentages voor de verschillende. Tabel 1-6 toont de parkeerbehoefte voor plot A en B wanneer deze aanwezigheidspercentages worden aangehouden. Voor plot A bedraagt de vrijdagavond het drukste moment (i.c.m. de parkeerbehoefte vanuit plot B). Op dit moment in de week zijn voor plot A 43 parkeerplaatsen benodigd. Voor plot A en B samen betreft de vrijdagmiddag het drukste moment. Op dit moment in de week zijn in totaal 61 parkeerplaatsen benodigd.

Doelgroep	Werkdag			Koopavond	werkdag nacht	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond			middag	avond	middag	avond	middag
Woningen - bewoners	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Woningen - bezoek	40%	50%	75%	70%	0%	60%	100%	100%	100%	90%
Commerciële ruimte - restaurant	30%	40%	90%	95%	0%	40%	90%	70%	100%	40%
Commerciële ruimte - kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	100%	5%	0%	0%	0%

Tabel 1-5 Aanwezigheidspercentages ontwikkeling De Hoef, Amersfoort.

Doelgroep	Werkdag			Koopavond	werkdag nacht	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond			middag	avond	middag	avond	
Woningen - bewoners	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5	22,5
Woningen - bezoek	4,4	5,5	8,2	7,7	0	6,6	11,0	11,0	11,0	9,9
Commerciële ruimte - restaurant	2	2,7	6,1	6,4	0	6,8	6,4	4,7	6,8	2,7
Deelauto's	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Commerciële ruimte – kantoren (Plot B)	21,4	21,4	1,1	1,1	0	21,4	1,1	0	0	0
Totaal plot A	31,9	33,7	39,8	39,6	25,5	38,9	42,9	41,2	43,2	38,0
Totaal plot A en B	53,3	55,1	40,9	40,6	25,5	60,3	43,9	41,2	43,2	38,0

Tabel 1-6 Parkeerbehoefte ontwikkeling De Hoef, Amersfoort rekening houdend met aanwezigheidspercentages

Parkeervoorziening t.b.v. ontwikkeling plot A

In de tijdelijke situatie, waarin enkel plot A is ontwikkeld en plot B niet, biedt plot A plek aan 23 auto's en plot B aan 57 auto's. Daarnaast kan het terrein van plot B verder worden uitgebreid met 5 parkeerplaatsen, waarmee het totaal aan parkeerplaatsen op dit terrein neerkomt op 62 parkeerplaatsen. In totaal is er in de tijdelijke situatie op beide terreinen samen plek voor 85 auto's. In de definitieve situatie wordt op plot B een toekomstbestendige parkeervoorziening gerealiseerd welke voorziet in de parkeerbehoefte van beide plots. De tijdelijke parkeerplaatsen in plot A verdwijnen daarmee in de definitieve situatie.

Tabel 1-7 toont voor de tijdelijke situatie de (afgeronde) parkeerbehoefte voor beide plots op de drukste momenten in de week. Op beide momenten kunnen 23 auto's op plot A geparkeerd worden. De overige parkeerbehoefte van plot A moet geparkeerd worden op het terrein van plot B. Op vrijdagmiddag gaat het om 16 auto's waarbij de totale parkeerbehoefte op dit terrein neerkomt op 38 parkeerplaatsen. Op vrijdagavond gaat het om 20 auto's waarbij de totale parkeerbehoefte op dit terrein neerkomt op 22 parkeerplaatsen. Op beide momenten is er op het terrein van plot B een restcapaciteit aan parkeerplaatsen. Daarmee kan volledig voorzien worden in de parkeerbehoefte.

Moment in de week	Plot A	Plot B Vanuit plot A	Vanuit plot B	Plot B Samen	Totaal plot A en B
Parkeerbehoefte vrijdagmiddag	23	16	22	38	61
Parkeerbehoefte vrijdagavond	23	20	2	22	45

Tabel 1-7 Parkeerbehoefte in tijdelijke situatie op drukste momenten

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is bepaald op basis van de 'Parkeerkencijfers 2024 – publicatie 744' van het CROW. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gebruikt:

- De locatie ligt in de 'schil centrum' van een 'sterk stedelijk gebied'.
- Voor het bepalen van de verkeersgeneratie per functie is de onderkant van de bandbreedte gebruikt, gezien het gemeentelijk beleid bij ruimtelijke ontwikkelingen inzet op lage parkeernormen en een hoge parkeerreductie.
- Voor de woningen middenhuur laag/hoog en dure huur is de norm gebruikt voor 'huur, appartement, vrije sector, <75 m² bvo'. Omdat alle woningen in de ontwikkeling van plot A <75m² zijn, maar wel een andere prijsklasse kennen wordt een andere norm aangehouden:
 - Voor de woningen middenhuur laag de onderkant van de bandbreedte gebruikt;
 - Voor de woningen middenhuur hoog is het gemiddelde van de bandbreedte gebruikt;
 - Voor de woningen met dure huur is de bovenkant van de bandbreedte gebruikt.
- Het CROW kent geen kencijfers voor een restaurant. Om deze reden wordt aangenomen dat elk benodigde parkeerplaats (6,8) drie keer per dag gebruikt wordt en daarmee dus 6 verkeersbewegingen genereert.
- Het CROW kent geen kencijfer voor de verkeersgeneratie van deelauto's. Om deze reden wordt aangenomen dat elke deelauto drie keer per dag gebruikt wordt en daarmee dus 6 verkeersbewegingen genereert.

Tabel 1-8 toont de huidige verkeersgeneratie van het gebouw op de locatie van plot A. Deze komt neer op 122,7 mvt/ weekdag. Omgerekend naar werkdag³ komt de verkeersgeneratie neer op 163,2 mvt. Hierbij is geen rekening gehouden met een reductiefactor op de verkeersgeneratie, omdat er in de huidige situatie geen reductiefactor wordt toegepast op de parkeerbehoefte van de huidige functie.

Functie	CROW categorie	m ²	Kengetal / 100 m ²	Verkeers-generatie
Kantoor	Kantoor (zonder baliefunctie)	2.788 m ²	4,4	122,7
Totaal huidige situatie weekdag				122,7
Totaal huidige situatie werkdag				163,2

Tabel 1-8 Verkeersgeneratie plot A huidige situatie

Tabel 1-9 toont de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie. Deze komt neer op 363,6 mvt/ weekdag. Omgerekend naar werkdag⁴ komt de verkeersgeneratie neer op 397,1 mvt.

Functie	CROW categorie	Aantal	Kengetal / woning	Verkeers-generatie
Commerciële ruimte - restaurant	n.v.t.	6,8 pp	6 / pp	40,8
Woning – sociale huur	Huur, appartement, sociale huur, <75 m ² bvo	42	2,1	88,2
Woning – middenhuur laag	Huur, appartement, vrije sector, <75 m ² bvo	12	2,2	26,4
Woning – middenhuur hoog	Huur, appartement, vrije sector, <75 m ² bvo	12	2,6	31,2
Woning – dure huur	Huur, appartement, vrije sector, <75 m ² bvo	53	3	159
Deelauto's		3	6	18
<i>Subtotaal woningen</i>		<i>119</i>		<i>322,8</i>
Totaal ontwikkeling weekdag				363,6
Totaal ontwikkeling werkdag				397,1

Tabel 1-9 Verkeersgeneratie plot A toekomstige situatie

Omdat de parkeerbehoefte van de ontwikkeling gereduceerd mag worden met 70% door de inzet van alternatieven wordt ook aangenomen dat de verkeersgeneratie met 70% afneemt. Daartegenover staat wel dat de drie deelauto's ieder 6 verkeersbewegingen genereren. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling komt daarmee neer op 121,7 mvt/weekdag of 131,7 mvt/werkdag.

Verschil

De verkeersgeneratie neemt in de toekomstige situatie af met 1,0 mvt / weekdag (122,7 – 121,7) of 31,4 (163,2 – 131,7). Gezien deze afname wordt verwacht dat dit niet tot doorstromingsproblemen leidt.

³ De verkeersgeneratie voor werkfuncties kan van weekdag omgerekend worden naar werkdag door de uitkomst te vermenigvuldigen met de factor 1,33.

⁴ De verkeersgeneratie voor woningen kan van weekdag omgerekend worden naar werkdag door de uitkomst te vermenigvuldigen met de factor 1,11.

Conclusie

Parkeren

- Op basis van de koersnota bedraagt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling 96,0 parkeerplaatsen waarvan 9,7 parkeerplaatsen voor de commerciële ruimte, 74,9 voor bewoners en 11,0 voor bezoekers.
 - De parkeerbehoefte van plot B bedraagt 30,6 parkeerplaatsen.
- De koersnota beschrijft reductiemogelijkheden voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Wanneer deze voor de ontwikkeling worden toegepast bedraagt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling 44,2 parkeerplaatsen.
 - Wanneer de reductiemogelijkheden voor plot B worden toegepast bedraagt de parkeerbehoefte 21,4 parkeerplaatsen.
- Rekening houdend met dubbelgebruik bedraagt de parkeerbehoefte van plot A op het drukste moment (vrijdagavond) 43 parkeerplaatsen.
 - De parkeerbehoefte van plot A en B samen bedraagt op het drukste moment (vrijdagmiddag) 61 parkeerplaatsen.
- In de tijdelijke situatie biedt plot A plek aan 23 auto's en plot B aan 57+5 auto's. Daarmee komt het totaal aan parkeerplaatsen op beide terreinen neer op 85 parkeerplaatsen.
 - Op vrijdagmiddag dienen 16 auto's van plot A geparkeerd te worden op plot B. Samen met de parkeerbehoefte van plot B komt de totale parkeerbehoefte op dit terrein neer op 38 parkeerplaatsen.
 - Op vrijdagavond dienen 20 auto's van plot A geparkeerd te worden op plot B. Samen met de parkeerbehoefte van plot B komt de totale parkeerbehoefte op dit terrein neer op 22 parkeerplaatsen.
- Op beide momenten is er op het terrein van plot B een restcapaciteit aan parkeerplaatsen. Daarmee kan volledig voorzien worden in de parkeerbehoefte.

Verkeersgeneratie

- De verkeersgeneratie in de huidige situatie van plot A komt neer op 122,7 mvt/ weekdag of 163,2 mvt/ werkdag.
- De verkeersgeneratie in de toekomstige situatie van plot A komt neer op 363,6 mvt/ weekdag of 397,1 mvt/ werkdag.
- Aangenomen wordt dat, net als de parkeerbehoefte, ook de verkeersgeneratie van de ontwikkeling afneemt met 70%. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling komt daarmee neer op 120,8 mvt/weekdag of 130,7 mvt/werkdag.
- De verkeersgeneratie neemt in de toekomstige situatie af met 1,0 mvt / weekdag (122,7 – 121,7) of 31,4 (163,2 – 131,7).
- Gezien de afname in de verkeersgeneratie wordt verwacht dat dit niet tot doorstromingsproblemen leidt.

Vanuit het aspect verkeer en parkeren zijn geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.