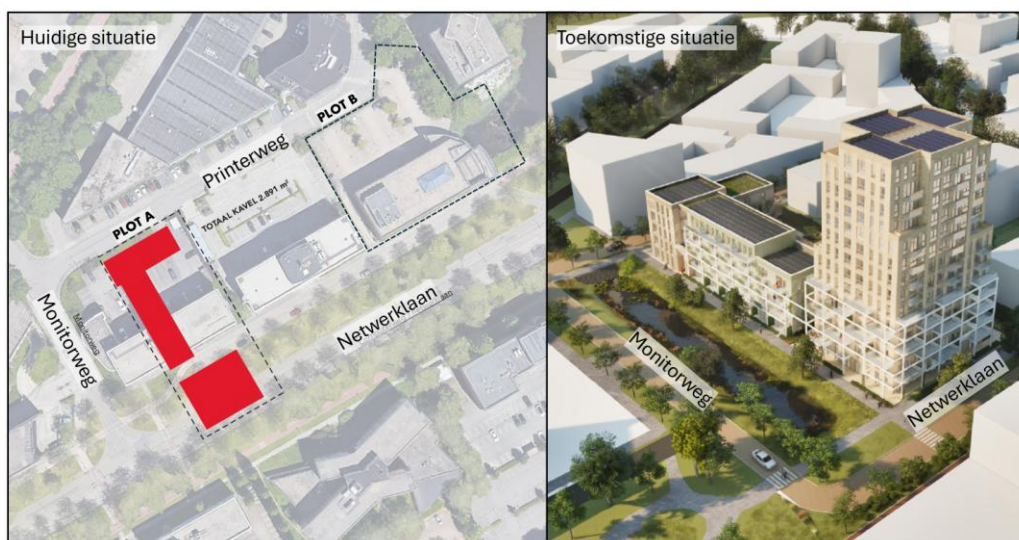


referentienummer
datum 20 oktober 2025
aan T. Heibrink
van A. Damen
kopie S. Hammink
projectnummer 0494217.100
project TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22L Netwerklaan 242
betreft Verkeer en parkeren Netwerklaan 242 (De Hoef A), Amersfoort

1. Inleiding en kader

Ontwikkelaar Van Wijnen is voornemens om het bestaande kantoorpand aan de Netwerklaan 242 in Amersfoort te slopen en vervangen voor nieuwbouw. Het planvoornemen bestaat uit de realisatie van een woontoren van 14 verdiepingen hoog met in totaal 76 appartementen en een commerciële plint¹ 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)

¹ Publieksgerichte dienstverlening, horeca categorie 1 en 3 en kantoor

2. Parkeren

Allereerst is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling (plot A) inzichtelijk gemaakt op basis van de Beleidsregels Parkeernormen Amersfoort (2025)², waarbij het plangebied is gelegen in ontwikkelgebied 'Hoefkwartier' (zone 1). Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de commerciële ruimte geldt dat deze kan worden ingevuld met publieksgerichte dienstverlening, horeca in categorie 1 en 3 en kantoor. We zijn daarbij uitgegaan van de functie met de hoogste parkeernorm volgens de Beleidsregels Parkeernormen Amersfoort (2025), i.c. een restaurant. Op basis van de uitgangspunten in deze beleidsregel bedraagt de parkeerbehoefte 85,5 parkeerplaatsen waarvan 3,4 parkeerplaatsen voor de commerciële ruimte, 75,1 voor bewoners en 7,0 voor bezoekers, zie ook Tabel 2-1. Dit is exclusief de reductiemogelijkheden welke in de Beleidsregel worden benoemd. Deze komen hieronder aan bod.

Functie	Aantal / m ²	Parkeernorm / woning	Parkeerbehoefte
Commerciële ruimte - restaurant	85 m ²	4,0 (per 100 m ²)	3,4
Appartement – Sociale huur 55-80 m ²	43	0,5	21,5
Appartement – 55-80 m ²	74	0,7	51,8
Appartement – 80-120 m ²	2	0,9	1,8
<i>Subtotaal woningen</i>	<i>119</i>		<i>75,1</i>
Bezoek – eerste 20 woningen	20	0,1	2
Bezoek – vanaf 21 ^e woning	99	0,05	5,0
<i>Subtotaal bezoekers</i>	<i>119</i>		<i>7,0</i>
Totaal ontwikkeling			85,5

Tabel 2-1 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 2-2 toont de parkeerbehoefte van deze locatie. Deze bedraagt 40,4 parkeerplaatsen. Eveneens exclusief de reductiemogelijkheden welke in de Beleidsregel worden benoemd.

Functie	Aantal / m ²	Parkeernorm / woning	Parkeerbehoefte
Commerciële ruimte - kantoor	3.105 m ²	1,3 (per 100 m ²)	40,4
Subtotaal commerciële functie	3.105 m²		40,4

Tabel 2-2 Parkeerbehoefte plot B

Alternatieve invulling van de parkeerbehoefte

De Beleidsregel 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 Beleidsregel zijn parkeernormen voor bezoek omschreven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de eerste 20 woningen en de woningen hierboven, zie ook Tabel 2-1.
 - Wanneer de parkeerplaatsen voor bezoek van de eerste 20 woningen openbaar toegankelijk zijn mag een lagere norm (0,1 in schil) worden gehanteerd.

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 bewoners parkeren: -30% waarbij 1 deelauto 14 privé auto's vervangt.

² versie: 23 mei 2025

- Parkeren op afstand voor bewoners: -20%.

Voor de ontwikkeling van plot A wordt ingezet op de eerste drie reductiemogelijkheden, zie Tabel 2-3. Hierbij worden voor de fietsen en deelmobiliteit de maximumpercentages aangehouden. Voor de afstand tot het station is een reductie van 30% van toepassing, omdat de ontwikkellocatie binnen 800 meter van station Schothorst is gelegen. Dit resulteert in de volgende reducties³:

- Voor de woningen is een reductie mogelijk van 52,6 parkeerplaatsen (70%) waarmee de parkeerbehoefte van de woningen uitkomt op 22,5 parkeerplaatsen. Daarbij worden wel 2 deelauto's teruggeplaatst waarmee de parkeerbehoefte van de woningen uitkomt op 24,5 parkeerplaatsen.
- Voor bezoek van de woningen is een reductie mogelijk van 2,8 parkeerplaatsen (40%) waarmee de parkeerbehoefte van de woningen uitkomt op 4,2 parkeerplaatsen.
- Voor de commerciële ruimte is een reductie van 1,3 parkeerplaatsen (40%) mogelijk waarmee de parkeerbehoefte van deze ruimte uitkomt op 2,1 parkeerplaatsen.

De totale parkeerbehoefte van de ontwikkeling komt daarmee neer op 28,8 parkeerplaatsen.

Parkeerbehoefte	Aandeel reductie	Aantal pp woningen Bewoners	bezoek	Aantal pp commerciële ruimte	Pp totaal
Bestaande parkeerbehoefte		75,1	7,0	3,4	89,5
- Reductie: extra ruimte bijzondere fietsen	-10%	-7,5	-0,7	-0,3	-8,5
- Reductie: nabijheid van station	-30%	-22,5	-2,1	-1,0	-25,6
- Reductie: toepassing deelmobiliteit	-30%	-22,5	n.v.t.	n.v.t.	-22,5
Totaal reductie	-70% / -30%	-52,6	-2,8	-1,3	-56,7
Plaatsing deelauto's		2			2
Parkeerbehoefte plot A na reductiefactoren		22,5	4,2	2,1	28,8

Tabel 2-3 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 2-4. Dit resulteert in een gestapelde reductie van 40% wat resulteert in een afname van 16,2 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte van plot B komt daarmee neer op 24,2 parkeerplaatsen.

Reductiemogelijkheid	Reductie	Aantal pp
Bestaande parkeerbehoefte		40,4
- Reductie: extra ruimte bijzondere fietsen	-10%	-4,0
- Reductie: nabijheid van station	-30%	-12,1
Totaal reductie commerciële ruimten	-40%	-16,1
Parkeerbehoefte plot B na reductiefactoren		24,2

Tabel 2-4 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 2-5 toont de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies. Tabel 2-6 toont de parkeerbehoefte voor plot A en B wanneer deze aanwezigheidspercentages worden aangehouden. Voor plot A bedraagt de werkdagnacht het drukste moment (i.c.m. de parkeerbehoefte vanuit plot B). Op dit moment in de week zijn voor plot A 29 parkeerplaatsen benodigd. Voor plot A en B samen betreft de werkdagmiddag (en ochtend) het drukste moment. Op dit moment in de week zijn in totaal 45 parkeerplaatsen benodigd.

³ Om de tabel overzichtelijk te houden zijn de cijfers afgerond op 1 decimaal achter de komma. Hierdoor kunnen de uitkomsten licht van elkaar verschillen.

Doelgroep	Werkdag			Koop	werkdag	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
Woningen - bewoners	60%	60%	90%	80%	100%	70%	70%	75%	80%	75%
Woningen - bezoek	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Commerciële ruimte - restaurant	30%	40%	80%	80%	0%	60%	90%	70%	100%	40%
Commerciële ruimte - kantoor	100%	100%	5%	5%	0%	60%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2-5 Aanwezigheidspercentages ontwikkeling De Hoef, Amersfoort.

Doelgroep	Werkdag			Koop	werkdag	Vrijdag		Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag	avond	middag
Woningen - bewoners	13,5	13,5	20,3	18,0	22,5	15,8	15,8	16,9	18,0	16,9
Woningen - bezoek	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2
Commerciële ruimte - restaurant	0,6	0,8	1,6	1,6	0,0	1,2	1,8	1,4	2,0	0,8
Deelauto's	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Commerciële ruimte – kantoren (Plot B)	24,2	24,2	1,2	1,2	0,0	14,5	0,0	0,0	0,0	0,0
Totaal plot A	20,3	20,5	28,1	25,8	28,7	23,2	23,8	24,5	26,2	23,9
Totaal plot A en B	44,5	44,7	29,3	27	28,7	37,7	23,8	24,5	26,2	23,9

Tabel 2-6 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 22 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 84 auto's. In de definitieve situatie wordt op plot B een toekomstbestendige parkeervoorziening gerealiseerd, die voorziet in de parkeerbehoefte van beide plots. De tijdelijke parkeerplaatsen in plot A verdwijnen daarmee in de definitieve situatie.

Tabel 2-7 toont voor de tijdelijke situatie de (afgeronde) parkeerbehoefte voor beide plots op de drukste momenten in de week⁴. Gedurende de werkdagnacht kunnen 22 auto's op plot A geparkeerd worden. De overige parkeerbehoefte van plot A moet geparkeerd worden op het terrein van plot B, namelijk 7 auto's. Vanuit plot B is er op dit moment geen parkeerbehoefte. Gedurende werkdagmiddag kan de volledige parkeerbehoefte vanuit plot A op eigen terrein geparkeerd worden. Op het terrein van plot B staan 25 (eigen) auto's. 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		Plot B Samen	Totaal plot A en B
		Vanuit plot A	Vanuit plot B		
Parkeerbehoefte werkdagavond	22	7	0	7	29
Parkeerbehoefte werkdagmiddag	21	0	25	25	46

Tabel 2-7 Parkeerbehoefte in tijdelijke situatie op drukste momenten

⁴ Door afronding verschillen de totalen in Tabel 2-6 en Tabel 2-7 met elkaar.

3. 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 'vrije sector' woningen (niet sociale huur) is de norm gebruikt voor 'huur, appartement, vrije sector'. Hierbij is uitgegaan van de maximale vloeroppervlakte in de betreffende klasse zodat een worst-case berekening wordt gedaan.
- Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de commerciële ruimte geldt dat deze kan worden ingevuld met publieksgerichte dienstverlening, horeca in categorie 1 en 3 en kantoor. We zijn daarbij uitgegaan van de functie die het meeste verkeer genereert, i.c. een restaurant. CROW kent geen kencijfers voor een restaurant. Om deze reden wordt aangenomen dat elk benodigde parkeerplaats (2,0) 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 3-1 toont de huidige verkeersgeneratie van het gebouw op de locatie van plot A. Deze komt neer op 122,7 mvt/ weekdag. Omgerekend naar werkdag⁵ 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	m²	Kengetal / 100 m²	Verkeers-generatie
Kantoor	Kantoor (zonder baliefunctie)	2.788 m²	4,4	122,7
Totaal huidige situatie weekdag				122,7
Totaal huidige situatie werkdag				163,2

Tabel 3-1 Verkeersgeneratie plot A huidige situatie

Tabel 3-2 toont de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie. Deze komt neer op 308,3 mvt/ weekdag. Omgerekend naar werkdag⁶ komt de verkeersgeneratie neer op 339,6 mvt.

Functie	CROW categorie	Aantal	Kengetal / woning	Verkeers-generatie
Commerciële ruimte - restaurant	n.v.t. (zie toelichting hierboven)	2,0 pp	6 / pp	12,0
Woning – sociale huur <55 m² bvo	Huur, appartement, sociale huur, <75 m² bvo	43	2,1	90,3
Woning – 55-80 m² bvo	Huur, appartement, vrije sector, 75-100 m² bvo	74	2,5	185,0
Woning – 80-120 m² bvo	Huur, appartement, vrije sector, >100 m² bvo	2	4,5	9,0
Deelauto's	n.v.t. (zie toelichting hierboven)	2	6	12,0
<i>Subtotaal woningen</i>		<i>119</i>		<i>296,3</i>
Totaal ontwikkeling weekdag				308,3
Totaal ontwikkeling werkdag				339,6

Tabel 3-2 Verkeersgeneratie plot A toekomstige situatie

⁵ De verkeersgeneratie voor werkfuncties kan van weekdag omgerekend worden naar werkdag door de uitkomst te vermenigvuldigen met de factor 1,33.

⁶ De verkeersgeneratie voor woningen kan van weekdag omgerekend worden naar werkdag door de uitkomst te vermenigvuldigen met de factor 1,11.

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 twee deelauto's ieder 6 verkeersbewegingen genereren. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling komt daarmee neer op 109,3 mvt/weekdag of 118,7 mvt/werkdag.

Verschil

De verkeersgeneratie neemt in de toekomstige situatie af met 13,4 mvt ($122,7 - 109,3$) per weekdag of 44,5 ($163,2 - 118,7$) per werkdag. Gezien deze beperkte afname wordt verwacht dat dit niet tot doorstromingsproblemen leidt.

4. Conclusie

Parkeren

- Op basis van de Beleidsregel bedraagt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling 85,5 parkeerplaatsen waarvan 3,4 parkeerplaatsen voor de commerciële ruimte, 75,1 voor bewoners en 2,0 voor bezoekers.
 - De parkeerbehoefte van plot B bedraagt 40,4 parkeerplaatsen.
- De Beleidsregel beschrijft reductiemogelijkheden voor de parkeerbehoefte van de ontwikkeling. Wanneer deze voor de ontwikkeling worden toegepast bedraagt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling 28,8 parkeerplaatsen.
 - Wanneer de reductiemogelijkheden voor plot B worden toegepast bedraagt de parkeerbehoefte 24,2 parkeerplaatsen.
- Rekening houdend met dubbelgebruik bedraagt de parkeerbehoefte van plot A op het drukste moment (werkdagnacht) 28,7 parkeerplaatsen.
 - De parkeerbehoefte van plot A en B samen bedraagt op het drukste moment (werkdagmiddag) 44,7 parkeerplaatsen.
- In de tijdelijke situatie biedt plot A plek aan 22 auto's en plot B aan 57+5 auto's. Daarmee komt het totaal aan parkeerplaatsen op beide terreinen neer op 84 parkeerplaatsen.
 - Gedurende de werkdagnacht kunnen 22 auto's op plot A geparkeerd worden. De overige parkeerbehoefte van plot A moet geparkeerd worden op het terrein van plot B, namelijk 7 auto's. Vanuit plot B is er op dit moment geen parkeerbehoefte.
 - Op werkdagmiddag kan de gehele parkeerbehoefte van plot A (21 auto's) op eigen terrein geparkeerd worden. Vanuit plot B bedraagt de parkeerbehoefte op eigen terrein 25 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 308,3 mvt/ weekdag of 339,6 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 109,3 mvt/weekdag of 118,7 mvt/werkdag.
- De verkeersgeneratie neemt in de toekomstige situatie af met 13,4 mvt / weekdag of 44,5 / werkdag.
- 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.