

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Jan-Willem Geuke
Van: Arie Vijfhuizen
Datum: 20 april 2017
Kopie: Eva Langelaan en Daniël Schiffelers
Ons kenmerk: T&PBD7279N001D0.1
Classificatie: Open

Onderwerp: Verkeerskundige beoordeling uitbreiding Kamp Amersfoort

Indeling:

1. Inleiding
2. Parkeren, zowel auto's, bussen als fietsen
3. Verkeersveiligheid
4. Conclusies en aanbevelingen

Hoofdstuk 1. Inleiding

Kamp Amersfoort is van plan uit te gaan breiden. Hierdoor zal het bezoekersaantal in verschillende doelgroepen doorgroeien naar:

- Van ruim 32.000 in 2015 (nulsituatie)
- Tot minimaal 45.000 in het eerste jaar na de verbouwing
- Tot minimaal 60.000 in het daaropvolgende jaar
- Ideale en dus ook "worstcase" scenario is 70.000 bezoekers per jaar

De bezoekers komen (vooral) per auto, maar (deels) ook te voet (OV-reizigers), per fiets (OV-reizigers, toerfietsers) en met de touringcar. Er zijn nauwelijks gegevens bekend qua huidige situatie model split voor de vervoerswijze, anders dan dat het groepsbezoek ca. 20-25% van alle bezoeken vormt. De groepsbezoeken bestaan hoofdzakelijk uit studenten en scholieren van het voortgezet onderwijs. Scholieren van het basisonderwijs vormen ca. 5.000 bezoekers per jaar.

Hoofdstuk 2. Parkeren

Uitgaande van de huidige openingsuren is Kamp Amersfoort ca. 1.300 uur per jaar geopend. Dit zal na de vernieuwing/verbouwing worden uitgebreid naar ca. 1.500 uur per jaar. Afgezet tegen de te verwachten 70.000 bezoekers, betekent dit gemiddeld 50 bezoekers per uur. Het piek uur zal in de praktijk hoger liggen. Hoeveel hoger is op voorhand niet exact te bepalen, daar er betalende en niet betalende bezoekers zullen zijn. Indien het piek uur ca. 50% meer bezoekers met zich mee brengt, betekent dit ca. 70-75 bezoekers in het drukste uur. CBS stelt in haar overzicht over museumbezoek in Nederland dat in gemiddelde gevallen ca. 66% van de bezoekers met de auto komt, ca. 20% met het OV, ca. 10% met de fiets en de rest als voetganger. Deze locatie is echter vlakbij de rijksweg A28 gelegen en slechts met één OV-lijn (buslijn 19) te bereiken vanaf het station Amersfoort. Andere buslijnen (203, 204 en 205) stoppen langs de Leusderweg, maar dat is ver lopen. Daar komt bij dat buslijn 19 niet in het weekend rijdt. Daarnaast komen er vrijwel dagelijks 2 touringcars.

Worstcase scenario is daarom dat op deze locatie ca. 70% met de auto komt, ca. 10% met het OV, ca. 10% met de touringcar en ca. 10% met de fiets.

Auto →

Het benodigde aantal parkeerplaatsen (inclusief personeel) volgt uit de berekening:

70% van 75 bezoekers is 56 bezoekers.

Vanuit de verkeersgeneratie is te stellen dat er 2 bezoekers per auto komen. Dit resulteert dan in een totaal van $52,5:2 = 26$ parkeerplaatsen. Indien er wordt uitgegaan van een gemiddelde parkeerduur van 2 uur en twee piekuren achter elkaar, dienen er in totaal 52 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Gemiddeld zal de parkeerdruk echter geen 200% zijn, maar eerder rond de 150%.



Dit betekent in het worstcase scenario dan 150% van 26 is in totaal 39 parkeerplaatsen. In de huidige situatie zijn er 19 parkeerplaatsen aanwezig. Deze parkeerplaatsen vervallen echter in de nieuwe situatie. Dit betekent een forse uitbreiding voor piekuren die wellicht, maar een paar keer per jaar voor zullen komen. Lastig is ook op welke dagen dit plaats zal vinden. Op beperkte data is Kamp Amersfoort op zaterdag open, op maandag gesloten en op zondag beperkte uren open. Daarnaast is er sprake van een winter- en een zomerseizoen met verschillende openingsuren.

Kortom de berekende 39 parkeerplaatsen zijn slechts noodzakelijk tijdens een beperkt aantal piekmomenten. Vanuit de verkeerskunde is aan te bevelen om daar niet op te ontwerpen, maar uit te gaan van een gemiddelde dat ca. 90% van alle openingsdagen voorziet in de parkeerbehoefte. Die parkeerbehoefte is dan ca. 90% van 39 is in totaal ca. 35 parkeerplaatsen. Inclusief personeel komt dit dan neer op in totaal 40 parkeerplaatsen die in het bos moeten worden gerealiseerd.

Fiets →

Van de in totaal 80 bezoekers per piekuur, komen er naar verwachting 10% met de fiets. Dit is dan $80 \cdot 10\% = 8$ fietsers. Uitgaande van een verblijf van weer minimaal 2 uur, zouden er dan 16 fietsparkeerplaatsen moeten zijn. In de huidige situatie zijn er 80 fietsparkeerplaatsen. In het worstcase scenario komt er een school met de fiets met bijvoorbeeld 3 klassen, dan zijn er ca. 90-100 fietsparkeerplaatsen nodig. Er zijn nu 80 fietsparkeerplaatsen aanwezig. Deze vervallen echter ook en er dienen dus 100 plekken in het bos te worden gerealiseerd.



Aanbeveling is om te toetsen of de huidige rekken nog wel voldoen aan de eisen met betrekking tot de huidige fietsen. Dan kunnen deze op de nieuwe plek worden hergebruikt. Wellicht ook iets doen met plekken voor elektrische fietsen.

Touringcar →

Hoeveel touringcars er in het worstcase scenario komen is niet bekend. Uitgaande van 80 bezoekers per uur, is de situatie denkbaar dat er 2 touringcars in één keer achter elkaar aan komen rijden. Momenteel is er geen ruimte om touringcars te laten parkeren. Dit betekent dat indien de touringcars de passagiers af hebben gezet, de bussen achteruit via de inrit bij de politie academie kunnen keren en weg kunnen rijden.

Indien de touringcars een parkeerplaats dienen te krijgen, is er wellicht ruimte aan het einde van de Loes van Overeemlaan ruimte bij het huidige Russische monument om daar een keerlus / (kort) parkeerplaats te maken voor twee touringcars. Dit dient dan wel goed te worden aangegeven om parkeren door personenauto's te voorkomen. Om dit te realiseren dienen er wel diverse bomen en struiken te worden gekapt. Zie hieronder voor de indicatie welke ruimte ongeveer nodig is.



Eventueel kunnen de gewenst twee touringcarplekken langs de Loes van Overeemlaan worden gerealiseerd, waarbij te allen tijde de keerlus aan het einde moet worden gerealiseerd. Het realiseren van twee touringcarplekken betekent echter een forse inbreuk op het laankarakter (bomenstructuur) van de Loes van Overeemlaan, want er dienen dan een behoorlijk aantal bomen te worden gekapt. Nadeel is ook dat twee geparkeerde bussen veel ruimte vragen en een behoorlijke impact hebben op het beeld van de weg zelf.

Hoofdstuk 3. Verkeersveiligheid

De Loes van Overeemlaan is een smalle weg die vanaf de Laan 1914 tot aan de eerste inrit van de politie academie nog een redelijke breedte heeft. Ter hoogte van Kamp Amersfoort is de weg smaller met aan de zijde van het infocentrum ook nog een diepe geul voor de waterafvoer.



De Loes van Overeemlaan heeft naast het verkeer richting Royal HaskoningDHV, het dierenasiel, de politie academie en Kamp Amersfoort ook nog verkeer richting het golfterrein en het Russisch monument. De openingstijden van Kamp Amersfoort vallen buiten de ochtendspits, zodat een toename van het aantal bezoekers daarin niet tot problemen zal leiden. Feit is wel dat een touringcar en laad- en losverkeer een dusdanige breedte heeft dat zodra dit verkeer zicht ter hoogte van Kamp Amersfoort bevindt er geen ander verkeer meer mogelijk is.

Auto's kunnen niet passeren en fietsers komen in de knel. Ook draaien / keren is op dit deel van de laan niet mogelijk. De Loes van Overeemlaan is een groene laan met veel grote bomen dichtbij de weg. Dit heeft een positief remmend effect op de snelheid van het autoverkeer, maar betekent ook een beperkte capaciteit van de weg.

De toename van het verkeer als gevolg van de uitbreiding van Kamp Amersfoort, er komen ca. 2x zoveel bezoekers als nu het geval is, betekent een grotere kans op verkeersonveiligheid. Echter de toename is dusdanig klein, dat deze qua wegcapaciteit kan worden verwerkt. Vooral vanwege het feit dat de toename voor het overgrote deel buiten de ochtend- en avondspits valt. In het weekend is er geen probleem, mogelijk kan doordeweeks bij een combinatie van activiteiten bij de politie en Kamp Amersfoort een probleem ontstaan.

Hoofdstuk 4. Conclusies en aanbevelingen

Vanwege de uitbreiding van Kamp Amersfoort komt er meer verkeer met diverse modaliteiten naar Kamp Amersfoort toe. De bezoekersaantallen stijgen hierbij van 32.000 naar 70.000 in de toekomst. In de vorige hoofdstukken is gekeken naar gevolgen voor de bereikbaarheid, het parkeren en de verkeersveiligheid. Daaruit komen de volgende conclusies:

- De huidige parkeerplaats voor auto's vervalt. Bij de uitbreiding van Kamp Amersfoort dienen er dus 40 parkeerplaatsen in het bos te worden gerealiseerd. Gezien de beschikbare ruimte is dit mogelijk. Daarnaast is er de verwachting dat er alleen bij hoge uitzondering een tekort aan parkeerplaatsen zal zijn. In 90% van de gevallen is dit aantal voldoende.
- De huidige parkeercapaciteit voor fietsers vervalt. Bij de uitbreiding van Kamp Amersfoort dienen er 100 parkeerplekken voor fietsers in het bos te worden gerealiseerd.
- De uitbreiding van Kamp Amersfoort leidt tot een toename van het verkeer op de Loes van Overeemlaan. Deze toename is echter klein en zal hoofdzakelijk ook plaats vinden buiten de spitsuren van de overige bestemmingen (Royal HaskoningDHV, dierenasiel, politieacademie en golfclub), dat de verkeersveiligheid niet zal verslechteren.

De eindconclusie is dan ook dat het uitbreidingsplan van Kamp Amersfoort uit verkeerskundig oogpunt haalbaar en aanvaardbaar is.

Uit de beschouwing van de genoemde punten komen de volgende aanbevelingen naar voren:

- Indien het mogelijk is om meer parkeerplaatsen voor auto's te realiseren, dan dient dit zeker te worden overwogen.
- De huidige fietsenrekken lijken niet meer te voldoen aan de huidige eisen. Indien dit zo blijkt te zijn, dan dienen er dus 100 nieuwe plekken te worden gerealiseerd. Vanwege de vele e-bikes is het aan te bevelen om ook plekken te realiseren voor elektrische fietsen en oplaadpalen.
- Parkeren voor de touringcars is nu niet mogelijk. Achteraan de Loes van Overeemlaan is ruimte beschikbaar, maar dan dienen er diverse (kleinere) bomen en struiken te worden verwijderd. Deze locatie is wel kansrijk. Daarom is de aanbeveling om dit te onderzoeken. Mogelijk kunnen de touringcars ook langs de Loes van Overeemlaan parkeren. Ook deze mogelijkheid dient te worden onderzocht op haalbaarheid.