

Opdrachtgever Gemeente Amersfoort
Datum 22 maart 2021
Auteur Jan-Anne Waagmeester
Onderwerp Ontsluiting rechtbankgebouw
Kenmerk 008594.20210317.N1.02
Pagina 1/7

VERKEERSBEWEGINGEN EN ONTSLUITING RECHTBANKGEBOUW

1. Vraagstelling

Het voormalige rechtbankgebouw bij het station in Amersfoort wordt herontwikkeld. De gemeente Amersfoort wil graag inzicht krijgen in de hoeveelheid te verwachten verkeer en de ontsluiting daarvan.



Figuur 1.1: Het voormalige rechtbankgebouw

2. Uitgangspunten

Er zijn nog verschillende scenario's voor de precieze omvang en invulling van de nieuwe ontwikkeling, maar de hoofdfunctie zal 'kantoor' zijn. Bij de berekening van de te verwachten verkeerproductie gaan we daarom uit van deze functie.

Gezien de ligging van het kantoor direct bij het station, wordt uitgegaan van de minimale parkeernorm voor kantoren, te weten 0,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo¹. De gemeente Amersfoort heeft gevraagd de effecten door te rekenen bij 30 en bij 50 parkeerplaatsen. Uitgaande van 1 arbeidsplaats per 25 m² is de input voor de berekening zoals weergegeven in tabel 2.1.

Scenario	Parkeerplaatsen	Oppervlakte	Arbeidsplaatsen
1.	30	7.500 m ² bvo	300
2.	50	12.500 m ² bvo	500

Tabel 2.1: Input voor berekeningen verkeersproductie

Op dit moment heeft het gebouw een oppervlakte van 4.250 m² bvo en zijn er 31 parkeerplaatsen aanwezig. Volgens de huidige normen zijn bij deze oppervlakte maar 17 parkeerplaatsen nodig. De meeste toekomstscenario's gaan uit van een vloeroppervlak van 6.000 – 8.000 m². De verwachting is dat de oppervlakte rond de 6.500 m² zal uitkomen. Wij gaan hier uit van 7.500 m² bvo. Bij deze oppervlakte volstaat het huidige aantal parkeerplaatsen bij de huidige parkeernormen. Het scenario met 12.500 m² bvo en 50 parkeerplaatsen is als maximumscenario doorgerekend (verkeerskundig 'worst case').

3. Verkeersgeneratie

Voor de verkeersgeneratie van verschillende functies maken we gebruik van kencijfers van het CROW, publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. In deze publicatie zijn zowel parkeerkencijfers als kencijfers omtrent verkeersgeneratie opgenomen. Uiteraard zijn deze aan elkaar gerelateerd. Omdat de gemeente Amersfoort voor kantoren op deze locatie een lagere parkeernorm hanteert dan de (vraagvolgende) parkeerkencijfers van het CROW, zal ook de verkeersgeneratie hier lager zijn. Als we kijken naar beide kencijfers dan blijkt dat de verkeersgeneratie per dag maximaal 3,5 ritten per parkeerplaats is.

¹ Gezien de omvang van het gebouw gaan we uit van de parkeernorm voor kantoren en niet voor 'bedrijfsverzamelgebouw': ook als er verschillende bedrijven in het kantoor gevestigd worden, zullen dat naar verwachting nog steeds kantoren zijn van een (meer dan) gemiddelde omvang.

De kencijfers voor de verkeersgeneratie gelden voor een gemiddelde werkdag. De omrekenfactor voor werkdag- naar werkdagemaal is voor commerciële dienstverlening 1,33 (conform CROW publicatie 381).

Voor werkfuncties wordt het meeste verkeer gegenereerd tijdens een werkdagochtend of -avondspits. In CROW publicatie 256 is aangegeven welke aandelen van het verkeer in de spitsperioden verwerkt worden. Het gaat om:

- 8% van de etmaalwaarde voor de gemiddelde werkdag in het drukste ochtendspitsuur;
 - 9% van de etmaalwaarde voor de gemiddelde werkdag in het drukste avondspitsuur;
- Uiteraard gaat het bij kantoren in de ochtendspitsuur voornamelijk om ingaand verkeer en in de avondspits voornamelijk om uitgaand verkeer.

Scenario	Gemiddelde werkdag	Gemiddelde werkdag	Drukste uur ochtendspits	Drukste uur avondspits
1.	105	140	11	13
2.	175	233	19	21

Tabel 3.1: Prognose verkeersgeneratie per scenario (som van aankomsten en vertrekken)

De aantallen verkeersbewegingen genoemd in tabel 3.1 zijn inclusief bezoekers en vrachtverkeer. Om een inschatting te geven van de te verwachten hoeveelheid vrachtverkeer maken we gebruik van gegevens uit CROW-publicatie 256. Daarin staat: "De hoeveelheid vrachtverkeer naar en van kantoorlocaties is doorgaans verwaarloosbaar. Als gemiddelden kunnen 0,25 lichte en 0,4 zware vrachtautobewegingen per kantoor per werkdagemaal worden aangehouden. [...] Het gemiddeld oppervlak per kantoor is naar schatting 750 m²." Bij 'lichte vrachtautobewegingen' moet bij kantoren gedacht worden aan bestelbusjes en bij 'zware vrachtautobewegingen' aan standaard vrachtauto's (bakwagens, geen trekker-opleggercombinaties).

Met 7.500 tot 12.500 m² is de verwachte omvang van het rechtbankgebouw een stuk groter dan 750 m². Ervan uitgaande dat de hoeveelheid vrachtautobewegingen recht evenredig toeneemt met de omvang van het kantoor, zouden per werkdag de volgende aantallen vrachtbewegingen verwacht kunnen worden (in- en uitgaand samen):

- in scenario 1: gemiddeld 2,5 bewegingen van bestelbusjes en 4 bewegingen van vrachtauto's
- in scenario 2: gemiddeld 4,2 bewegingen van bestelbusjes en 6,7 bewegingen van vrachtauto's.

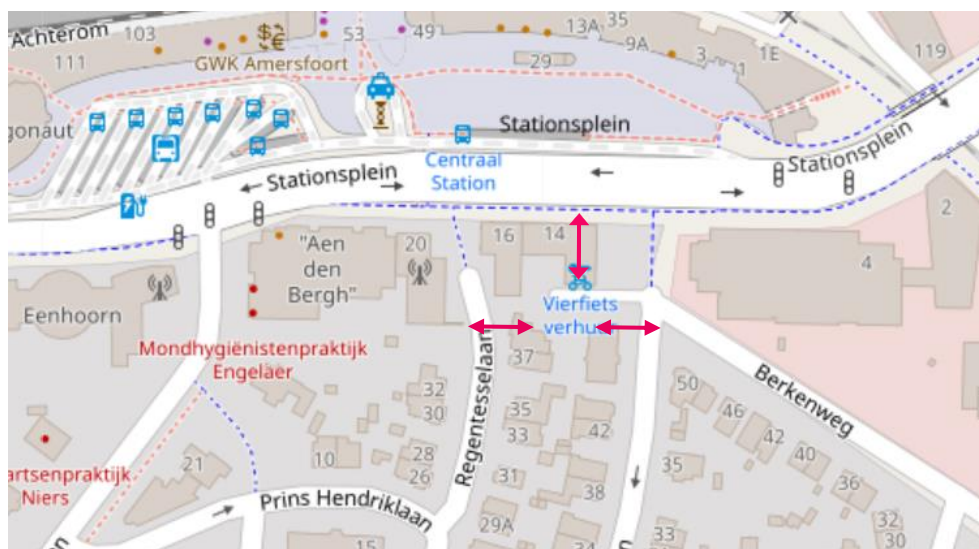
We verwachten echter dat dit een worst case benadering is. Bij een groter kantoor zal niet waarschijnlijk eerder de omvang van de levering per vrachtauto groter zijn, dan dat het

aantal levering sterk toeneemt. Een en ander hangt echter ook af van de definitieve invulling van het rechtbankgebouw (één groot kantoor of kantoorgebouw met daarbinnen verschillende bedrijven).

4. Analyse ontsluitingsmogelijkheden

Voor de ontsluiting van het rechtbankgebouw zijn in beginsel drie mogelijkheden:

- vanaf het Stationsplein;
- vanaf de Berkenweg (hoek Johan van Oldenbarneveltlaan);
- vanaf de Regentesselaan.



Figuur 4.1: Mogelijke ontsluitingen Rechtbankgebouw

Bij de berekende (beperkte) aantallen verkeersbewegingen zijn alle drie de ontsluitingen in beginsel mogelijk. De verschillende mogelijkheden hebben echter wel verschillende voor- en nadelen.

Ontsluiting vanaf Stationsplein

Een ontsluiting (van een parkeergarage voor het kantoor) vanaf het Stationsplein heeft als voordeel dat de ontsluiting loopt via een gebiedsontsluitingsweg, die al een duidelijke verkeersfunctie heeft. Op de locatie op het Stationsplein zijn echter een aantal specifieke punten waar rekening mee gehouden moet worden:

- Een eventuele toegang tot een parkeergarage kruist het drukke tweerichtingsfietspad en aan de zuidzijde van het Stationsplein. Dit fietspad zal in de toekomst waarschijnlijk nog drukker worden, omdat fietsers vanuit westelijke richting naar de

stationsfietsenstalling in de toekomst niet meer kunnen oversteken bij de oversteek direct tegenover de stationstoegang, maar moeten doorrijden naar de oversteek aan de oostzijde van het Stationsplein. Ook het trottoir langs het fietspad wordt bij het station intensief gebruikt.

- Om te voorkomen dat een uitrijdende auto (uit de parkeergarage) het voetpad of fietspad blokkeert, zou er buiten het gebouw (in verband met uitzicht) zowel vóór het trottoir als tussen het fietspad en de rijbaan ten minste 5 m vrije ruimte beschikbaar moeten zijn. Deze ruimte is in de huidige situatie niet beschikbaar en is ook in het toekomstige ontwerp niet voorzien.
- Een eventuele toegang tot een parkeergarage gaat ten koste van de ruimte voor parkeerplaatsen voor halen en brengen van trein- en busreizigers. In de plannen voor herinrichting van het Stationsgebied is al rekening gehouden met beperking van het aantal parkeerplaatsen in combinatie met een strikter parkeerregime (alleen kortparkeren). In verband met het gewenste uitzicht zou een inrit naar de parkeergarage ten koste gaan van ten minste 3 parkeerplaatsen.
- Op het Stationsplein zijn veel punten die aandacht vragen van de weggebruikers. Er zijn twee oversteeken (één voetgangersoversteek met zebrapad en een geregelde oversteek voor fietsers en voetgangers), en veel in- en uitparkerende auto's. Een extra toegang tot een parkeergarage maakt de verkeerssituatie nog complexer.
- Bij een eventuele ontsluiting vanaf het Stationsplein zou die – in verband met de veiligheid van fietsers – op ongeveer gelijke afstand van de fietspaden naar de Regentesselaan en naar de Berkenweg moeten komen. Dit kan echter alleen als het gebouw gesloopt wordt en een nieuw gebouw met een parkeergarage gemaakt wordt. Een ontsluiting vanaf het Stationsplein direct naast het fietspad richting Regentesselaan of Berkenweg is echter ongewenst omdat dan extra conflicten ontstaan tussen afslaande fietsers van/naar deze fietspaden.
- Uit stedenbouwkundig oogpunt is een toegang van een parkeergelegenheid in de voorgevel niet gewenst in verband met de gewenste ruimtelijke kwaliteit en plintfuncties rondom het plein (Visie Amersfoort Centraal).

Ontsluiting vanaf Berkenweg of Regentesselaan

De beide andere ontsluitingsmogelijkheden zijn ook niet ideaal, omdat deze via woonstraten lopen. Aan de andere kant zijn de aantallen extra voertuigbewegingen die worden verwacht ook niet zodanig, dat hierdoor het karakter van de weg duidelijk verandert.

De Berkenweg is geschikter als ontsluiting dan de Regentesselaan, omdat de Berkenweg een overzichtelijke weg is met maar aan één zijde woningen en aan de andere zijde kantoren. Ook het wegprofiel en de trottoirs zijn op de Berkenweg wat ruimer. Om die reden waren ook de parkeerplaatsen voor de rechtbank ontsloten vanaf de Berkenweg.

Bij een toegang vanaf de hoek Berkenweg – Johan van Oldenbarneveltlaan zijn ook enkele aandachtspunten:

- Ook op deze locatie is een belangrijke fietsroute naar het station (doorsteek naar Stationsplein). Dit is een drukke fietsroute, maar bij realisatie van de nieuwe entree van de fietsenstalling aan het einde van de Kersenbaan zullen fietsers naar het station veel vaker dan nu kiezen voor de route via Kersenbaan in plaats van de Berkenweg. De toekomstige entree van de fietsenstalling aan de Kersenbaan is namelijk op bijna hetzelfde niveau (men kan zo de stalling in fietsen), terwijl de entree van de fietsenstalling op het Stationsplein via een trap of tapis roulant (rolbaan) gaat.
- Ook op deze plaats geldt dat bij het uitrijden vóór het oprijden van het trottoir voldoende vrij zicht moet zijn (5 m vrije ruimte).
- Op de terugweg (van kantoor naar huis) kunnen automobilisten er ook voor kiezen om via de Johan van Oldenbarneveltlaan te rijden. Deze is daar minder geschikt voor dan de Berkenweg. Vooral als het gaat om vrachtverkeer, moet gestimuleerd worden dat het verkeer ook via de Berkenweg weer terugrijdt. Eventueel kan een vrachtverkeersverbod ingevoerd worden op de Johan van Oldenbarneveltlaan.

Expeditiveverkeer

Hoewel het om kleine aantallen gaat, zorgt expeditieverkeer voor relatief veel overlast. Op rustige tijden kan expeditie plaatsvinden vanaf het Stationsplein, door gebruik te maken van de parkeerplaatsen voor het halen en brengen aan het Stationsplein. Dit is vooral handig voor kleine leveringen, omdat men met de goederen wel het fietspad moet oversteken. Voor grotere leveringen ligt expeditie via de Berkenweg meer voor de hand. Dat vraagt echter een nauwkeurige uitwerking:

- Een vrachtauto mag niet op de hoek van de Berkenweg en de Johan van Oldenbarneveltlaan laden en lossen. Dit is niet alleen wettelijk verboden, maar ook gevaarlijk, gezien de functie als fietsroute en de scherpe bocht tussen de Berkenweg en de Johan van Oldenbarneveltlaan. Er moet dus op eigen terrein gelegenheid zijn om te laden en lossen.
- Ook achteruit uitrijden naar het fietspad levert gevaar op en moet dus voorkomen worden. Een vrachtauto moet dus ook op eigen terrein kunnen keren.

5. Conclusies en aanbevelingen

De hoeveelheid verkeer naar de toekomstige functies in het voormalige rechtbankgebouw wordt beperkt door lage parkeernormen toe te passen. Uitwijken naar parkeerplaatsen in de woonbuurt kan niet, omdat het parkeren daar gereguleerd is (vergunningparkeren). Dat biedt de mogelijkheid om het parkeren ter plekke nog verder te beperken, indien er op loopafstand nog parkeergelegenheid beschikbaar is (bijvoorbeeld P&R Barchman Wuytierslaan of parkeergarage Argonaut). Gezien de lastige ontsluiting van het oude

rechtbankgebouw is het de moeite waard te onderzoeken in hoeverre hier mogelijkheden toe zijn.

De hoeveelheid verkeer van en naar de oude rechtbank is beperkt: in de spitsuren bij het verwachte programma ongeveer 1 auto per 5 minuten en bij maximaal programma ongeveer 1 auto per 3 minuten. In beginsel kan dat aantal auto's zowel via het Stationsplein als via Berkenweg of Regentesselaan verwerkt worden. Geen van de ontsluitingsmogelijkheden is ideaal, maar uit oogpunt van veiligheid en parkeerruimte gaat de voorkeur uit naar een ontsluiting via de Berkenweg.

Expeditieverkeer kan deels via het Stationsplein gaan, maar voor grotere zendingen is expeditie aan de achterzijde van het gebouw logischer. Bij het ontwerp moet echter voorkomen worden dat vrachtauto's in de bocht van de Berkenweg en de Johan van Oldenbarneveltlaan gaan staan: er moet op eigen terrein geladen en gelost kunnen worden en een vrachtauto moet ook op eigen terrein kunnen keren. Wegrijden dient via de Berkenweg plaats te vinden.