

In opdracht van:
SAB

Projectnummer:
M07972-R-E

Datum:
26 juli 2023

Onderbouwing verkeer Zon & Schild Amersfoort



1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doel	3
1.2 Leeswijzer	3
2. INVENTARISATIE HUIDIGE SITUATIE	4
2.1 Basisgegevens verkeersonderzoek	4
2.2 Gegevens vanuit Verkeersmodel	4
2.3 Verkeerstelling westelijke aansluiting	5
2.4 Gegevens voor het vaststellen van de verkeersaantrekkende werking	5
3. BEOORDELING TOEKOMSTIGE SITUATIE	6
3.1 Cyclustijd en restcapaciteit	6
3.2 Benodigde wachtrijlengte	6
4. CONCLUSIE	8
5. BIJLAGEN	9
5.1 Bijlage 1: Overzicht intensiteiten	10
5.2 Bijlage 2: Detailuitwerking verkeersaantrekkende werking	11

Colofon

Jasper Doeven
Eelco Bos

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Het terrein 'Zon & Schild' te Amersfoort wordt herontwikkeld. GGZ-Centraal is voornemens om een deel van het terrein af te stoten en de zorgfuncties te concentreren op het westelijke deel van het terrein. Hierbij wordt de ontsluiting aan de westkant van het terrein gesloten en zal al het verkeer ontsluiten via de hoofdontsluiting. Daarnaast verdwijnen er functies en komen er nieuwe functies op het terrein. In deze rapportage brengen we de wijzigingen in de verkeersstromen in kaart en gaan we in op de toekomstige verkeersafwikkeling van de verkeersregelininstallatie op de kruising van de Utrechtseweg met de hoofdontsluiting van Zon & Schild.

Onderstaande figuur laat de ligging van de ontwikkeling in de gemeente Amersfoort zien.



Figuur 1: Locatie ontwikkeling.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 1 brengen we de huidige situatie in kaart, we kijken naar de gegevens die we hebben ontvangen en hoe we deze gebruiken in ons onderzoek. In hoofdstuk 3 brengen we in kaart wat deze verkeersintensiteiten betekenen voor de verkeersafwikkeling op het kruispunt. In hoofdstuk 4 bieden we een beknopte conclusie.



2. INVENTARISATIE HUIDIGE SITUATIE

We starten het onderzoek met een beknopte inventarisatie van de relevante (beleids)stukken. Daarnaast gaan we in op de verkeersgegevens die aan ons beschikbaar zijn gesteld en hoe we deze gebruiken.

We hebben vanuit verschillende bronnen verkeersgegevens ontvangen. In deze paragraaf gaan we per gegevensbron in op de bruikbaarheid en hoe we deze hebben toegepast.

2.1 Basisgegevens verkeersonderzoek

De basis voor het onderzoek bestaat uit verkeerstellingen die we hebben ontvangen vanuit de Verkeers Management Centrale van de Provincie Utrecht. We hebben zowel telgegevens ontvangen voor autobewegingen als oversteekbewegingen van fietsers. We hebben telgegevens ontvangen uitgedrukt in motorvoertuigbewegingen per etmaal voor verschillende dinsdagen en donderdagen uit november 2022.

We achten de verkeerstelling van 15 november 2022 als maatgevend. De waarden in deze gegevensset zijn relatief hoog maar kennen geen uitschieters. We zien verder op deze dag geen weersomstandigheden of andere gebeurtenissen die tot noemenswaardige afwijkingen in de verkeerssituatie hebben kunnen leiden. Een overzicht met intensiteiten is opgenomen in bijlage 1.

Ook hebben we vanuit de Verkeers Management Centrale de instellingen van de VRI ontvangen zoals ontruimingstijden, tijdsinstellingen en maximumgroentijden. Deze gegevens nemen we over als basis in ons onderzoek.

2.2 Gegevens vanuit Verkeersmodel

Vanuit de afdeling 'Mobiliteitsdata' van de Provincie Utrecht hebben we verkeersgegevens uit het verkeersmodel ontvangen. Op deze gegevensset hebben we de pae-factor, de autonome situatie en het effect van het opheffen van de westelijke aansluiting gebaseerd.

Pae-factor

De ontvangen telgegevens (zie 2.1) zijn uitgedrukt in aantal motorvoertuigbewegingen. Wanneer we een kruispunt beoordelen op doorstroming gaan we echter uit van het personenauto-equivalent¹ (pae) van deze motorvoertuigbewegingen. In de modelgegevens is onderscheid gemaakt tussen 'autoverkeer' en 'vrachtverkeer'. We baseren de pae-factor per kruispunttak op deze gegevens, waarbij we voor 'vrachtverkeer' uitgaan van een pae-factor van 2.

Autonome situatie

In het verkeersmodel is een toekomstige situatie opgenomen voor prognosejaar 2035. In dit verkeersmodel zijn verschillende ontwikkelingen opgenomen zoals de verbreding van de A1/A28 en de reconstructie van knooppunt Hoevelaken. In het model is daarnaast de westelijke ontsluiting van Zon & Schild komen te vervallen en is rekening gehouden met de bouw van 500 woningen op het terrein.

In dit onderzoek gaan we niet uit van de realisatie van 500 woningen. Voor dit onderzoek is het uitgangspunt dat we deze ontwikkeling niet meenemen.

¹ Met de personenauto-equivalent kunnen verkeersintensiteiten worden uitgedrukt in het aantal personenauto's aan ruimte dat het verkeer inneemt.



Er zijn geen modelgegevens beschikbaar waarin de 500 woningen niet zijn opgenomen. Wel is aangegeven dat de autonome groei die van en naar Zon & Schild is toegepast vooral bestaat uit de realisatie van deze 500 woningen.

We nemen in dit onderzoek alleen de toename in verkeer op de rechtdoorgaande takken (richting oost-zuid) over in het bepalen van de autonome situatie naar 2035. Dit zijn de kruispuntringingen waarop de sluiting van de westelijke aansluiting geen impact heeft.

2.3 Verkeerstelling westelijke aansluiting

De impact van het sluiten van de westelijke ontsluiting kan niet worden gespecificeerd vanuit het verkeersmodel. Wel is in maart 2019 een verkeerstelling rond het kruispunt uitgevoerd. In de ochtend- en avondspits (Tabel 1) gaat het hier om een dermate klein aantal verkeersbewegingen dat dit in de onderzoeksresultaten geen verschil zal maken. We laten het sluiten van de westelijke aansluiting naar het terrein van Zon & Schild dus buiten beschouwing.

	In	Uit
Ochtendspits	4	2
Avondspits	8	2

Tabel 1: In- en uitgaand verkeer op de westelijke aansluiting met Zon & Schild. Motorvoertuigbewegingen tijdens de ochtend- en avondspits op basis van een telling in maart 2019.

2.4 Gegevens voor het vaststellen van de verkeersaantrekkende werking

Voor het inschatten van de verkeersaantrekkende werking van nieuwe en toekomstige functies, worden doorgaans kencijfers van het CROW gebruikt. In dit geval zijn deze kencijfers minder van toepassing, omdat het om zeer specifieke functies gaat.

We hebben daarom van GGZ-centraal een uitgebreid overzicht ontvangen met nieuwe functies, functies die gaan verdwijnen, en functies die op het terrein verplaatsen. Op basis van referenties, kencijfers, ervaringscijfers en gesprekken met verschillende experts hebben we per functie een zo realistisch mogelijke inschatting gemaakt van de verkeersaantrekkende werking. Het volledige overzicht is opgenomen in bijlage 2.

Onderstaande tabel vat de wijzigingen in verkeersaantrekkende werking samen. We zien dat de nieuwe functies op het terrein in balans zijn met de functies die van het terrein verdwijnen, en verwachten een kleine daling in verkeersaantrekkende werking ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast leidt een toename van 1 extra inrijdend motorvoertuig ook niet tot een noemenswaardig verschil in de verkeersafwikkeling. De impact van de ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling op het kruispunt hoeft dus niet nader te worden onderzocht.

Drukste ochtendspitsuur		Drukste avondspitsuur	
Verkeersgeneratie te verdwijnen functies			
inrijdend	uitrijdend	inrijdend	uitrijdend
122	31	31	122
Verkeersgeneratie toekomstige functies			
inrijdend	uitrijdend	inrijdend	uitrijdend
87	29	33	91
Verskil te verdwijnen functies en toekomstige functies			
inrijdend	uitrijdend	inrijdend	uitrijdend
-35	-2	1	-32

Tabel 2: Verkeersaantrekkende werking tijdens het drukste ochtend- en avondspitsuur van de te verdwijnen en toekomstige functies.



3. BEOORDELING TOEKOMSTIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk beoordelen we de toekomstige situatie met het programma Cocon. We gaan hierbij in op de minimaal benodigde cyclustijd, restcapaciteit en de 95-percentiel wachtrijlengte. De analyse is uitgevoerd conform de kwaliteitseisen van de provincie Utrecht.

Auto's die linksaf slaan vanuit het westen hebben een deelconflict met auto's die rechtdoor rijden vanaf het oosten. Er bestaat een fictieve signaalgroep (09), die ruimte biedt voor linksaf slaande auto's om het kruispunt te ontruimen. Deze fasecyclus moet altijd direct na signaalgroep 08 komen, wat in sommige situaties tot langere cyclustijden kan leiden.

3.1 Cyclustijd en restcapaciteit

De belangrijkste toetsingswaarde voor de cyclustijd van de VRI is dat conform de kwaliteitseisen van de provincie Utrecht, de cyclustijd niet langer mag zijn dan 120 seconden, en bij voorkeur niet langer dan 100 seconden. We zien dat de cyclustijd in alle scenario's ruim onder de toetsingswaarde blijft.

Scenario	Ochtendspits	Avondspits
2022 excl. ontwikkeling (huidige situatie)	58 s	54 s
2035 autonoom	62 s	73 s

Tabel 3: Beoordeling cyclustijd in de verschillende scenario's.

Op het kruispunt zien we daarnaast voldoende restcapaciteit in alle scenario's.

Scenario	Ochtendspits	Avondspits
2022 (huidige situatie)	76%	59%
2035 autonoom	53%	40%

Tabel 4: Geconstateerde restcapaciteit op het kruispunt.

3.2 Benodigde wachtrijlengte

Wat betreft de wachtrijlengte gelden er geen specifieke kwaliteitseisen. Het uitgangspunt is dat de wachtrijlengte voor een kruispunt de beschikbare opstellengte niet overschrijdt en dus niet conflicteert met de overige verkeersstromen. Richting 11 is niet meegenomen in de berekeningen, maar op basis van de lage intensiteiten zou de (95-percentiel) wachtrijlengte minder dan één auto zijn (6 m) in alle scenario's.

Op de meeste kruispunttakken zien we dat de beschikbare wachtrijlengte voldoende is, behalve in de richting 03. Dit komt met name door de langere groentijden voor de richting 08. De overschrijding van de wachtrijlengte is echter zeer beperkt. Gezien de lage cyclustijd verwachten we niet dat dit zal leiden tot doorstromingsknelpunten.



Richting	Beschikbare lengte	2022 (huidige situatie)	2035 autonoom
02	Onbeperkt	84 m	96 m
03	40 m	30 m	42 m
04	30 m	18 m	24 m
06	30 m	18 m	24 m
07	40 m	24 m	24 m
08	Onbeperkt	90 m	114 m
09	25 m	6 m	6 m

Tabel 5: Beschikbare opstelruimte en verwachte (95-percentiel) wachtrijlengte.



4. CONCLUSIE

Zorgterrein Zon & Schild wordt herontwikkeld, sommige functies verdwijnen van het terrein en er komen nieuwe functies bij. Daarnaast wordt als onderdeel van de ontwikkeling de westelijke aansluiting bij Hebron gesloten. In dit onderzoek gaan we in op de verkeerskundige impact van deze ontwikkeling.

Het verplaatsen van de functies zorgt in zichzelf niet tot een noemenswaardige toename in verkeer. We verwachten zelfs dat de ontwikkeling ertoe zal leiden dat het verkeer van en naar Zon & Schild iets zal afnemen. Van de westelijke aansluiting bij Hebron maken dermate weinig auto's gebruik dat het afsluiten van dit kruispunt ook geen noemenswaardige impact zal hebben op de verkeersafwikkeling op de hoofdontsluiting. De autonome groei zorgt wel voor een toename in verkeer.

We zien dat de cyclustijd in alle scenario's binnen de verkeerskundige richtlijnen valt, ook is er voldoende restcapaciteit. Op kruispunttak 03 zien we een beperkte overschrijding van de beschikbare opstelruimte, maar gezien de lage cyclustijd verwachten we niet dat dit een negatieve impact zal hebben op de verkeersdoorstroming.

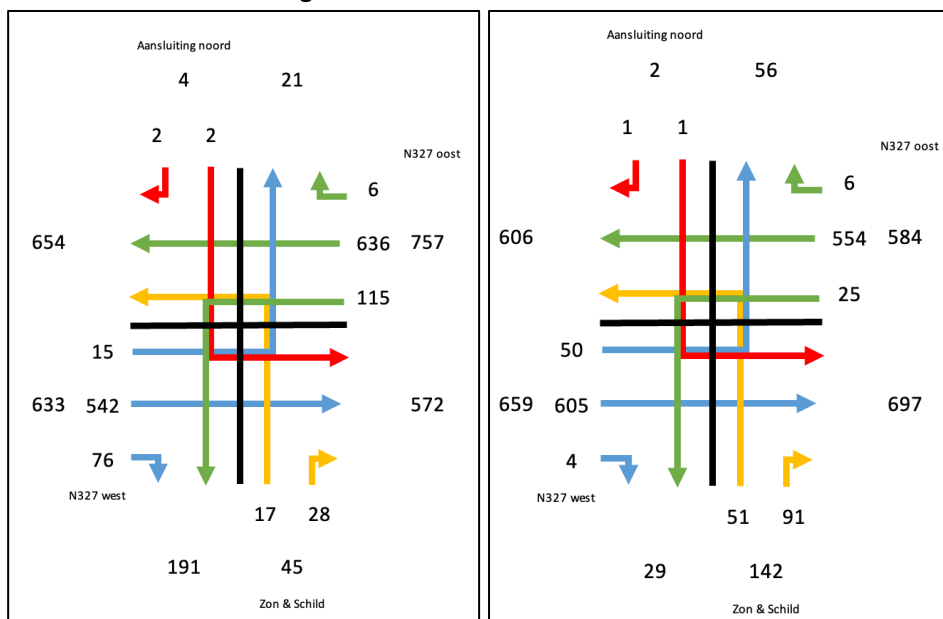


5. BIJLAGEN



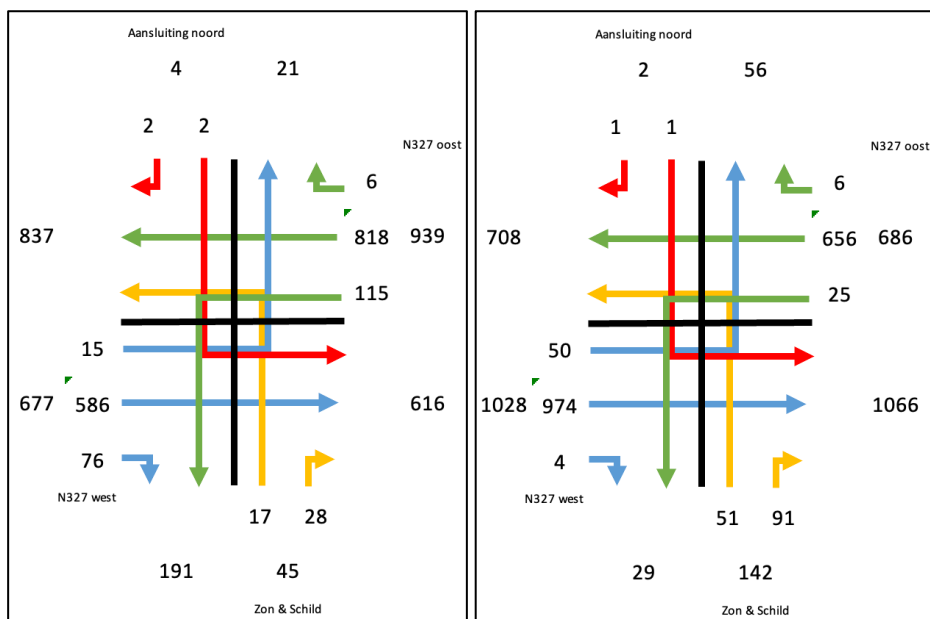
5.1 Bijlage 1: Overzicht intensiteiten

2022 exclusief ontwikkeling



Figuur 2: Verkeersintensiteit (pae) tijdens het drukste ochtend- (links) en avondspitsuur (rechts). Huidige situatie 2022.

2035 autonoom



Figuur 3: Verkeersintensiteit (pae) tijdens het drukste ochtend- (links) en avondspitsuur (rechts). Autonome situatie 2035.



5.2 Bijlage 2: Detailuitwerking verkeersaantrekkende werking

Ruimtelijk programma nieuwe situatie

ID	Gebouw	Nieuwbouw/ bestaand	Toekomstige functie (indien bekend)	m2 BVO	Aantal plaatsen (indicatie indien mogelijk)	% vervanging bestaande functie op Zon & Schild ¹
1	Hebron	Bestaand	Kantoor, horeca, dagactiviteiten	4.383	Kantoor: 2.600 m2 BVO Horeca: 500 m2 BVO Dagactiviteiten: 600 m2 BVO Medische dienst: 250 m2 BVO ²	100%
2	De Veste	Bestaand	Invulling n.t.b. (maatschappelijke functie)	2.361	-	0%
3	Fysio	Bestaand	Invulling n.t.b. (maatschappelijke functie)	286	-	0%
4	Kapel	Bestaand	Invulling n.t.b. (maatschappelijke functie)	895	-	0%
5	Kastanjehof	Bestaand	Kliniek	8.448	100 plaatsen	100%
6	Gildenhof	Bestaand	Invulling n.t.b. (maatschappelijke functie)	3.435	-	0%
7	DFZS	Bestaand	Kliniek	5.000	72 plaatsen	100%
8	Tuinmanswoning	Bestaand	Woning (1 woning)	229	-	0%
9	Bouwplot A (LZ)	Nieuwbouw	Kliniek	4.300	80 plaatsen (concreet)	100%
10	Bouwplot B1 (Ouderen)	Nieuwbouw	Kliniek	3.150	48 plaatsen (concreet)	100%
11	Bouwplot B2	Nieuwbouw	Kliniek		36 plaatsen (indicatief)	0%
12	Bouwplot C	Nieuwbouw	Kliniek		60 plaatsen (indicatief)	0%
13	Bouwplot D	Nieuwbouw	Kliniek		40 plaatsen (indicatief)	+12 t.o.v. huidige
14	Bouwplot E	Nieuwbouw	Kliniek		32 plaatsen (indicatief)	100%

¹ %: geeft aan hoeveel procent van de toekomstige functie bestaat uit functies die nu al op Zon & Schild zijn gehuisvest. Let op: dit betreft een verschuiving van functies op Zon & Schild en leidt per saldo niet tot meer verkeersbewegingen op de kruising Utrechtseweg. Ter illustratie: 100% betekent dat het gebouw volledig wordt gevuld met functies die nu al op Zon & Schild aanwezig zijn.

² Dagactiviteiten en (para)medische dienst in Hebron hebben enkel functie voor gebruikers gebouw, dus geen externe bezoekers van buiten. Horeca is openbaar, maar primair gericht op eigen cliënten en medewerkers en wordt ook voornamelijk door deze groep gebruikt.



15	Bouwplot F	Nieuwbouw	Kliniek		60 plaatsen (indicatief)	0%
16	Bouwplot G	Nieuwbouw	Kliniek		56 plaatsen (indicatief)	0%

Te slopen gebouwen binnen plangebied

ID	Gebouw	Huidige functie	m2 BVO	Aantal plaatsen (<u>indicatie</u>)	% functie verdwijnt van Zon & Schild ³	Bijzonderheden
17	Medisch Centrum / Amergaard	Poli, nachtopvang	4.189	Nachtopvang: 26 plaatsen Poli: 30 spreekkamers	100%	- Betreft o.a. een poli, met grote verkeersaantrekkende werking, die wegvalt in toekomstige situatie. - Functie wordt verplaatst naar de stad. - Medisch/ paramedische dienst gaat naar Hebron.
18	Utrechtsweg 270 1 t/m 3	3-onder-1-kapwoning t.b.v zorg	382	7 cliënten in gehuisvest	0%	- Betreft een verplaatsing; - Cliënten worden verhuisd naar nieuwbouw plot E
19	Boslust	Leegstand	1.925	-	100%	- Staat al geruime tijd leeg
20	De Stoof / De Dis	Kantoor, gaarkeuken	3.492	-	100%	- Gebouw niet meer in gebruik sinds januari 2021
21	Het Raakpunt	Horeca	656	-	0%	- Openbaar toegankelijk, primair gebruik door cliënten en medewerkers - Verplaatst naar Hebron

³ %: geeft aan hoeveel procent van de bestaande functie verdwijnen van Zon & Schild. Ter illustratie: 100% betekent dat de bestaande functie in de toekomstige situatie niet meer terugkomt in andere gebouwen op Zon & Schild. Alle huidige verkeersbewegingen komen in dat geval te vervallen.



Overige functies die van Zon & Schild verdwijnen a.g.v. ontwikkeling Zorgpark

ID	Gebouw	Huidige functie	m2 BVO	Aantal plaatsen (indicatie)	% functie verdwijnt van Zon & Schild ⁴	Bijzonderheden
	Heidezicht	Groepstherapieën en vaktherapie	1.794	8 spreekkamers (ca. 6 cliënten p.d. per spreekkamer)	100%	- Alleen maar gebruikers van buiten Zon & Schild; - Functie verdwijnt volledig.
	De Veste	Poli	526 (alleen bovenverd.)	12 groepsruimtes (ca. 8 cliënten per groep, gem. 3 dagen p.w.)	100%	- Functie als poli - Alleen gebruikers van buiten Zon & Schild - Functie verdwijnt volledig.
	Gildenhof	Poli		14 spreekkamers (ca. 6 cliënten p.d. per spreekkamer)	100%	- Functie als poli - Alleen gebruikers van buiten Zon & Schild - Functie verdwijnt volledig.
	Axia College	School	2.150	Ambulante dagactiviteiten (6 deelnemers p.d. uit de stad, 5 dagen p.w. open)	100%	- Medio 2025 weg van terrein; geen directe koppeling met plangebied Zorgpark
	Cederhorst	Kliniek		't Veer: 10 plekken King Arthur Groep: 10 logeerplekken	100%	- Medio 2026 weg van terrein; geen directe koppeling met plangebied Zorgpark
	Beukenhorst			Nidos: 2 groepen (ca. 20 plaatsen)	100%	- Medio 2025 weg van terrein; geen directe koppeling met plangebied Zorgpark

⁴ %: geeft aan hoeveel procent van de bestaande functie verdwijnen van Zon & Schild. Ter illustratie: 100% betekent dat de bestaande functie in de toekomstige situatie niet meer terugkomt in andere gebouwen op Zon & Schild. Alle huidige verkeersbewegingen komen in dat geval te vervallen.



We gaan op de verschillende ontwikkelingen die zijn aangeleverd door de GGz puntsgewijs in.

Ruimtelijk programma nieuwe situatie

ID1: Hebron

Functie bestaat in de huidige situatie al op het terrein en verhuist naar dit gebouw, genereert dus geen extra verkeer.

ID2: De Veste

De Veste krijgt de functie van een congrescentrum. We baseren de verkeersaantrekkende werking op CROW-kencijfers uit publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren en verkeersgeneratie'. Voor een congrescentrum zijn enkel parkeerkencijfers beschikbaar. We komen tot het verkeersgeneratiekencijfer door het parkeerkencijfer te vermenigvuldigen met 2 (verkeersbewegingen). We gaan er dan vanuit dat een parkeerplaats één keer per dag wordt gebruikt en dus twee verkeersbewegingen oplevert.

Verkeersaantrekkende werking: +354 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Op de bovenverdieping bevindt zich nu een poli met 14 spreekkamers. Een spreekkamer bedient gemiddeld 6 cliënten per dag. We nemen in ieder geval aan dat 80% van het personeel en de cliënten met de auto komen. Dit is door de GGz als een realistisch uitgangspunt bevonden.

Verkeersaantrekkende werking: -157 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

ID3: Fysio

Nieuwe functie die een maatschappelijke functie zal vervullen. Het gebouw 'Fysio' zal plaats bieden aan verschillende maatschappelijke functies (wijkgebouw, sociale ondernemers/bedrijven, leer- en werkplekken, etc.) die nog nader moeten worden bepaald. We baseren de verkeersgeneratie op CROW-kencijfers uit publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren en verkeersgeneratie'.

Het CROW biedt geen functies voor dit soort maatschappelijke voorzieningen. We baseren de verkeersgeneratie dus op de functie 'Bedrijfsverzamelgebouw'. Dit is een relatief zwaarwegende functie die door het CROW wordt beschouwd als een locatie met allerlei verschillende soorten bedrijvigheid.

Verkeersaantrekkende werking: +28 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

ID4: Kapel

De Kapel krijgt een maatschappelijke functie die gelijk is aan die van De Veste en dus het meest overeenkomt met een congrescentrum. We hanteren dezelfde uitgangspunten als bij ID2 De Veste.

Verkeersaantrekkende werking: +134 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

ID5: Kastanjehof

Het Kastanjehof heeft in de toekomstige situatie 100 plaatsen voor cliënten die ook in de huidige situatie al aanwezig zijn. De functie genereert dus geen extra verkeer.

ID6: Gildenhof

Het Gildenhof krijgt een maatschappelijke functie die gelijk is aan die van het gebouw 'Fysio'. We hanteren dus dezelfde uitgangspunten als voor ID3 Fysio.

Verkeersaantrekkende werking: +220 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

In de huidige situatie is er in dit gebouw nu een poli met 14 spreekkamers. Een spreekkamer bedient gemiddeld 6 cliënten per dag (aangegeven door GGz). We nemen in ieder geval dat 80% van het personeel en de cliënten met de auto komen. Dit is door de GGz als een realistisch uitgangspunt bevonden.

Verkeersaantrekkende werking: -157 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

**ID7: DFZS**

DFZS heeft in de toekomstige situatie 72 plaatsen voor cliënten die zich nu ook al op het terrein bevinden. De functie genereert geen extra verkeer.

ID8: Tuinmanswoning

De tuinmanswoning wordt een vrijstaande woning. We baseren de verkeersaantrekkende werking op het CROW-kencijfer voor een vrijstaande woning.

Verkeersaantrekkende werking: +8 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

ID9 t/m 16: Bouwplot A t/m G

Er zijn 8 bouwplots beoogd waar plaatsen met de aanduiding 'kliniek' voor cliënten worden beoogd. Enkele plaatsen zijn nieuw en enkele ter vervanging van bestaande functie. Voor de nieuwe plaatsen baseren we de verkeersaantrekkende werking op de functie 'verzorgingstehuis' van het CROW uit publicatie 381. In de parkeerberekening is uitgegaan van het minimale kencijfer, waarschijnlijk omdat het eigen autobezit in deze situatie lager ligt dan bij een verzorgingstehuis. We nemen dit uitgangspunt over.

- Bouwplot A: 80 plaatsen ter vervanging van bestaande functies, geen extra verkeersbewegingen.
- Bouwplot B1: 48 plaatsen ter vervanging van bestaande functies, geen extra verkeersbewegingen.
- Bouwplot B2: 36 nieuwe plaatsen, 36 extra verkeersbewegingen.
- Bouwplot C: 60 nieuwe plaatsen, 60 extra verkeersbewegingen.
- Bouwplot D: 40 plaatsen, waarvan 12 nieuw ten opzichte van de huidige situatie. 12 extra verkeersbewegingen.
- Bouwplot E: 32 plaatsen ter vervanging van bestaande functies, geen extra verkeersbewegingen.
- Bouwplot F: 60 nieuwe plaatsen, 60 extra verkeersbewegingen.
- Bouwplot G: 56 plaatsen, 56 extra bewegingen.

Verkeersaantrekkende werking: +224 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

ID17: Medisch centrum/Amergaard

Medisch centrum/Amergaard bevat een poli met 30 spreekkamers die verdwijnt van het terrein. Een spreekkamer bedient gemiddeld 6 cliënten per dag (Aangegeven door GGZ). We nemen in ieder geval dat 80% van het personeel en de cliënten met de auto komen. Dit is door de GGZ als een realistisch uitgangspunt bevonden.

Verkeersaantrekkende werking: -336 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Een nachtopvang is ook onderdeel van Medisch Centrum/Amergaard. Het verdwijnen hiervan heeft geen impact op de verkeersaantrekkende werking.

ID18: Utrechtseweg 270 1 t/m 3

In de huidige situatie een 3-onder-1-kapwoning t.b.v. zorg. Biedt plek aan 7 cliënten die worden verhuisd naar bouwplot E. Zorgt dus niet voor een wijziging in verkeersbewegingen.

ID19: Boslust

Verdwijnt, maar staat al geruime tijd leeg. Verdwijnen van het gebouw leidt dus niet tot een daling in verkeersbewegingen.

ID20: De Stoof/De Dis

Verdwijnt, is niet meer in gebruik sinds januari 2021. De verkeersgegevens die we hebben gehanteerd zijn van november 2022. Het sluiten van deze functie heeft dus geen impact op de gehanteerde verkeersgegevens.



ID21: Het Raakpunt

Horecavoorziening die in principe openbaar toegankelijk is maar vooral wordt gebruikt door cliënten. Wordt verplaatst naar Hebron en leidt dus niet tot een daling in verkeersgeneratie.

Heidezicht

Heidezicht verdwijnt van het terrein. Er zijn 8 spreekkamers en 12 groepsruimtes. Een spreekkamer bedient gemiddeld 6 cliënten per dag (aangegeven door GGz). We nemen in ieder geval dat 80% van het personeel en de cliënten met de auto komen. Dit is door de GGz als een realistisch uitgangspunt bevonden.

Verkeersaantrekkende werking: -90 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Voor de groepsruimtes gebruiken we dezelfde uitgangspunten. Een groepsruimte biedt ruimte aan 8 cliënten per dag per groep. Omdat we niet precies weten hoe deze groepssessies functioneren, en deze maar enkele dagen per week worden gebruikt, gaan we uit van dezelfde uitgangspunten als voor spreekkamers.

Verkeersaantrekkende werking: -173 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Axia College

Verdwijnt per 2025, verkeersaantrekkende werking gebaseerd op CROW-kencijfers uit publicatie 381.

Verkeersaantrekkende werking: -17 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Cederhorst

Verdwijnt medio 2026 van het terrein, 20 plekken.

Verkeersaantrekkende werking: -32 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Beukenhorst

Circa 20 plaatsen die per 2025 van het terrein verdwijnen. Voorziening voor jeugd, die zelf geen verkeersbewegingen genereren.

Verkeersaantrekkende werking: -8 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

