

Van Burgemeester en Wethouders

Datum 18 mei 2020

Aan Gemeenteraad

Portefeuille-
houder(s) Buijtelaar

Titel

Verkeersonderzoeken Autoluwe Binnenstad

Kennisnemen van

de resultaten en conclusies van de verkeersonderzoeken en de genomen besluiten.

Aanleiding

Bij de raadsbehandeling van het [voorstel voor een Autoluwe Binnenstad](#) op 3 december 2019 heeft uw raad onder andere de volgende moties aangenomen:

1. 2019-176M Vergunningplekken dicht bij huis
2. 2019-199M Varkensmarkt autoluw
3. 2019-201M Marktonderzoek

Het gaat hierbij om het volgende:

Vergunningplekken dicht bij huis

Het onderzoeken van de haalbaarheid om:

- a. het parkeerterrein Achter Davidshof van 09.00u - 18.00u te bestemmen voor zowel betaald- als vergunningparkeerders en buiten deze uren exclusief voor vergunninghouders;
- b. het parkeerterrein Stadhuisplein alleen te bestemmen voor kortparkeerders (max. 2 uur), waarbij wel de 5 gehandicaptenparkeerplaatsen gehandhaafd blijven.

Als dit onderzoek de haalbaarheid aantoont, het gestelde onder a en b door te voeren zodra de Stadhuisgarage beschikt over een liftvoorziening, zodat bezoekers die slecht ter been zijn ook in de garage kunnen parkeren.

Varkensmarkt autoluw

1. Het onderzoeken van de haalbaarheid om de verplichte rijrichting vanuit de Hellestraat/ Utrechtsestraat te wijzigen linksaf de Westsingel op en daarmee de voetgangers op de Varkensmarkt ruim baan te geven.
2. Voor de afwikkeling van verkeer uit de Langestraat twee varianten onderzoeken, te weten:
 - a. Het verkeer komend uit de Langestraat af te laten buigen naar de Westsingel.
 - b. Het verkeer komend uit de Langestraat af te laten buigen naar de Zuidsingel. Daarbij de effecten van de verkeersdruk op o.a. de Molenstraat mee te nemen en hierbij rekening houden met de huidige rijstromen van de taxi's richting de nu nog operationeel zijnde taxistandplaats.
3. Pas nadat duidelijk wordt dat de onder dictum 1 en 2a of 2b genoemde verkeersmaatregelen zonder nadelige bijeffecten mogelijk zijn, een verkeersbesluit van die strekking te nemen zodra de taxistandplaats op de Varkensmarkt ook daadwerkelijk is verplaatst naar het Stadhuisplein.

Marktonderzoek

Het onderzoeken of vanwege de aanpassing van de venstertijden in het kernwinkelgebied vanwege emissieloze bevoorrading, een separaat voorstel nodig is voor de voertuigen van

de markt, uiterlijk in het najaar 2020 de Raad hierover te rapporteren en tot die tijd een uitzondering te maken voor voertuigen van marktkoopliden.

In deze Raadsinformatiebrief melden wij u de resultaten van onze onderzoeken die wij hebben gedaan om uitvoering te geven aan uw moties. Naar aanleiding van deze conclusies hebben wij voor het vervolg van de invoering van een autoluwe binnenstad een paar besluiten genomen.

Kernboodschap

Wij hebben onderzoeken uitgevoerd om gevolg te geven aan uw moties. In de bijlagen 1 en 2 gaan wij inhoudelijk in op de eerste twee moties.

Over de moties melden wij u - met verwijzing naar de bijlagen - het volgende:

1. 2019-176M Vergunningplekken dicht bij huis

Wij hebben onderzocht wat de parkeerbezetting is van de parkeerterreinen Achter Davidshof en Stadhuisplein. Hoeveel auto's parkeren er, en zijn er alternatieven om te parkeren voor kortparkeerders en voor vergunninghouders. De conclusie die wij trekken uit het onderzoek naar de vergunningplekken op Achter Davidshof is dat de kortparkeerders na 18 uur een goed alternatief hebben in de nabijgelegen twee openbare parkeergarages. Voor het parkeren op het Stadhuisplein trekken wij de conclusie dat het niet wenselijk is om de parkeerduur te verruimen naar twee uur, omdat deze parkeerplaatsen overdag vaak vol staan en de Stadhuispleingarage overdag regelmatig vol is. Als men langer dan één uur wil parkeren, zijn daarvoor het parkeerterrein Achter Davidshof en de parkeergarages beschikbaar. Daarnaast vinden wij het geen goed idee om de parkeerplaatsen op het Stadhuisplein 's nachts onbenut te laten. Deze parkeerplaatsen kunnen zoals nu gebruikt worden door vergunninghouders na 18.00u (op donderdag na 21.00u). In uw besluit worden de 16 vergunningplaatsen en plaatsen met betaald parkeren op de Kamp opgeheven. Met de extra parkeerplaatsen voor vergunninghouders op Achter Davidshof blijft er balans in de vergunningplaatsen.

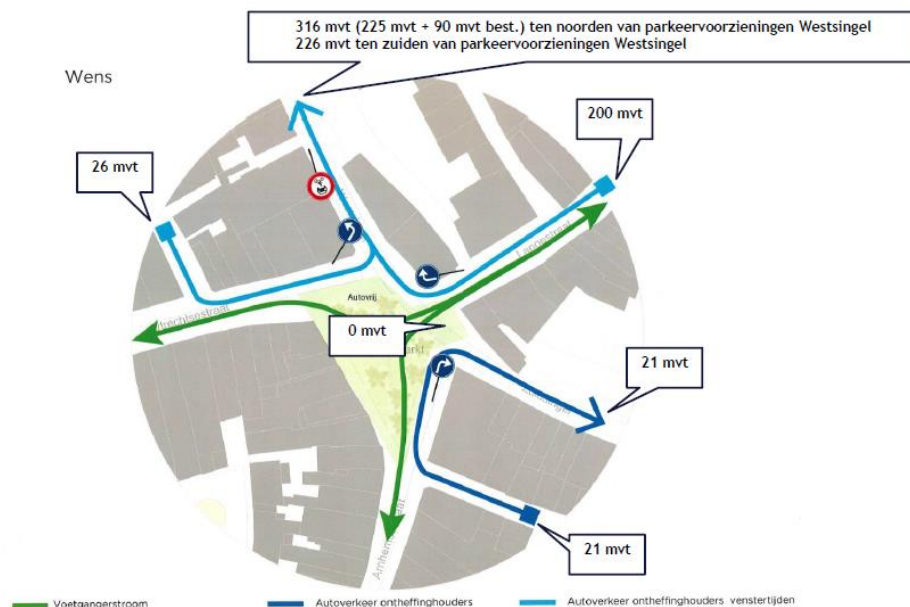
Ons besluit:

Wij hebben besloten het parkeerterrein Achter Davidshof op maandag t/m zaterdag na 18.00u niet meer beschikbaar te stellen voor kortparkeren. Dit zullen wij formeel regelen in ons Besluit Betaald Parkeren, zodra de lift van de Stadhuispleingarage gereed is. Wij hebben ook besloten geen wijziging in het parkeerregime op het Stadhuisplein aan te brengen.

2. 2019-199M Varkensmarkt autoluw

Met het verkeersmodel hebben wij berekend hoeveel verkeer wij verwachten op de wegen rond de Varkensmarkt. Het kaartje op de volgende pagina geeft de verkeersstromen weer. Ook hebben wij onderzocht of het verkeer vanaf de Varkensmarkt over de Westsingel naar de Molenstraat/Stadsring kan rijden. Met een kleine wegverbreding over een beperkte lengte is dat mogelijk. De conclusie die wij daarom trekken uit het onderzoek naar de verkeersafwikkeling op en rond de Varkensmarkt is dat bij de herinrichting van de Varkensmarkt het scheiden van langzaam- en snelverkeer mogelijkheden biedt om een goede verbinding te maken tussen de winkelstraten voor langzaam verkeer.

Toekomstige verkeersstromen na aanpassing (werkdag)



Wij hebben besloten verkeer uit de Hellestraat/Utrechtsestraat de binnenstad te laten verlaten via de Westsingel en verkeer uit de Langestraat via de Zuidsingel de binnenstad te laten blijven verlaten. Wij gaan dit regelen met een verkeersbesluit, zodat dit bij aanvang van de autoluwe binnenstad kan plaatsvinden.

3. 2019-201M Marktonderzoek

Voor wat betreft deze motie over de voertuigen van de Markt, melden wij u dat wij de marktvoertuigen beschouwen als bestemmingsverkeer voor de binnenstad, en daaraan worden geen beperkingen opgelegd in de toegankelijkheid van de binnenstad. Marktvoertuigen zijn al vroeg op de marktlocaties aanwezig, zij rijden het winkelgebied binnen de venstertijden binnen, zodat daar geen beperkingen in optreden. Voor de markt op het Onze-LieveVrouweplein geldt dat die niet via het winkelgebied met venstertijden inrijden; zij zullen een ontheffing krijgen de geslotenverklaring te mogen passeren. Vooralsnog is het de bedoeling om de inrijtijden voor niet-emissieloze voertuigen gefaseerd af te bouwen. Wel blijft het doel bestaan om in 2025 geen voertuigen met emissie nog toe te staan, maar voor de marktvoertuigen maken we tot 2030 een uitzondering vanwege de lange afschrijftermijn van de voertuigen.

Wij hebben geconcludeerd dat er op dit moment nog geen ontheffingen voor de marktlieden nodig zijn.

Financiën

De onderzoeken zijn in eigen beheer uitgevoerd. De kosten voor de noodzakelijke aanpassing van de wegbreedte in de Westsingel (ingeschatte incidentele kosten € 10.000,-) kunnen gedekt worden uit het budget voor de aanpassingen van de wegentrees in het kader van de Autoluwe Binnenstad, meerjarenbegroting Leefomgeving (Programma 1.1 Stedelijk Beheer en Milieu). Er zijn geen verdere financiële consequenties gemoeid met onze besluiten.

Communicatieboodschap

Het college heeft besloten dat na de opening van een lift bij de Stadhuispleingarage het parkeren op en rond Achter Davidshof na 18 uur alleen nog voor vergunninghouders

beschikbaar is. Op het Stadshuisplein verandert niets; vergunninghouders mogen daar na 18u tot 9u de dag er op (en op donderdag na 21u) blijven parkeren.
Verkeer uit de Utrechtsestraat moet bij de invoering van de Autoluwe Binnenstad linksaf via de Westsingel de binnenstad verlaten. Verkeer uit de Langestraat en de Koestraat blijft dat doen via de Zuidsingel.

Vervolgstappen

De wijzigingen voor Achter Davidshof worden geregeld via het Besluit Betaald Parkeren en voor de Varkensmarkt via een verkeersbesluit.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Amersfoort,

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlage 1 Vergunningplaatsen Achter Davidshof en Stadhuisplein

Achter Davidshof

Situatie

Op het parkeerterrein en de aan de straat gelegen parkeerplaatsen geldt betaald parkeren met een maximale parkeerduur van 4 uur. Het gaat om totaal 62 parkeerplaatsen (inclusief 2 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen). Bij een parkeerregime van maximaal 4 uur mogen vergunninghouders ook gebruik maken van de parkeerplaatsen. De betaalplicht voor kortparkeerders geldt van maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 22.00 uur, en op zondagen van 12.00 tot 17.00 uur; buiten deze tijden is het parkeren aan vergunninghouders voorbehouden. Er staat één parkeerautomaat voor al deze parkeerplaatsen. De westelijk gelegen parkeerplaatsen tegen het Brouwersplantsoen zijn voorbehouden aan vergunninghouders en zijn niet meegenomen in dit onderzoek.



Vraag:

Het onderzoeken van de haalbaarheid om het parkeerterrein Achter Davidshof van 09.00u – 18.00u te bestemmen voor zowel betaald- als vergunningparkeerders en buiten deze uren exclusief voor vergunninghouders.

Onderzoek

Met 'het parkeerterrein' nemen wij ook de parkeerplaatsen langs de straat mee, omdat die onder hetzelfde regime vallen en omdat dat duidelijkheid biedt aan parkeerders. Op de genoemde tijd van 09.00u – 18.00u is het parkeerterrein al door kortparkeerders en vergunninghouders te gebruiken. Om de vraag te beantwoorden of de parkeerplaatsen tussen 18.00u en 22.00u slechts door vergunninghouders kunnen worden gebruikt, is

gekeken wat het gebruik is van het terrein (de bezetting) en hoeveel kortparkeerders/vergunninghouders ervan gebruik maken. Met name is daarin van belang hoeveel kortparkeerders er zijn en of die een redelijk alternatief hebben.

We hebben gekeken naar de gemiddelde bezetting per dagdeel op het parkeerterrein. Daaruit weten we hoeveel plaatsen er niet gebruikt worden en uit de betaalgegevens van de automaat en het belparkeren weten we dan ook hoeveel kortparkeerders ervan gebruik maken.

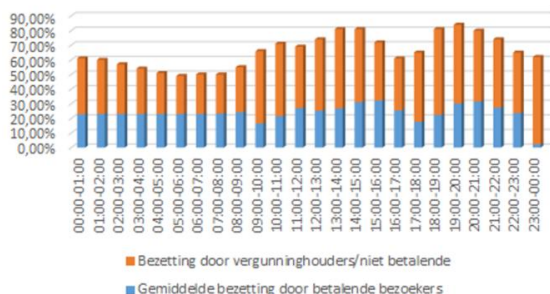
Hierbij merken wij op:

- dat we gegevens kunnen halen uit een camera op het dak van het Stadhuis die anoniem de bezetting van het parkeerterrein observeert;
- dat we gegevens over de maand februari 2020 hebben bekeken. In die volle maand was de camera voor het eerst in werking. De maand maart heeft door de Coronamaatregelen geen bruikbare waarden, omdat het aantal kortparkeerders zeer laag is.

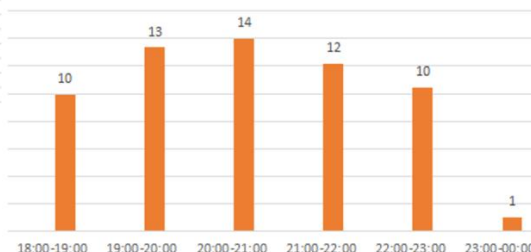
De onderstaande grafieken laten zien:

- dat het parkeerterrein op de drukste momenten in de middag en het begin van de avond nog circa 15% onbezet is;
- dat er in de avonduren op het parkeerterrein 20 - 30% kortparkeerders parkeren, en in aantal zijn dat er tussen 19.00 en 22.00u zo'n 15 parkeerders;
- over de verschillende weekdagen zien we weinig verschillen in de bezetting.

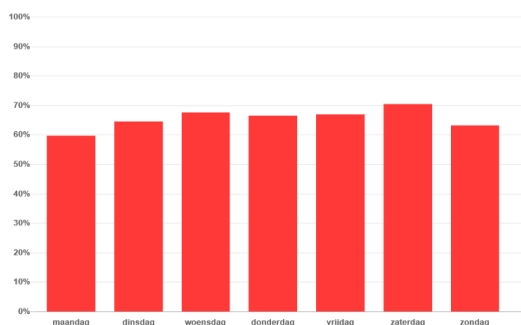
Huidige bezetting Davidshof Februari 2020



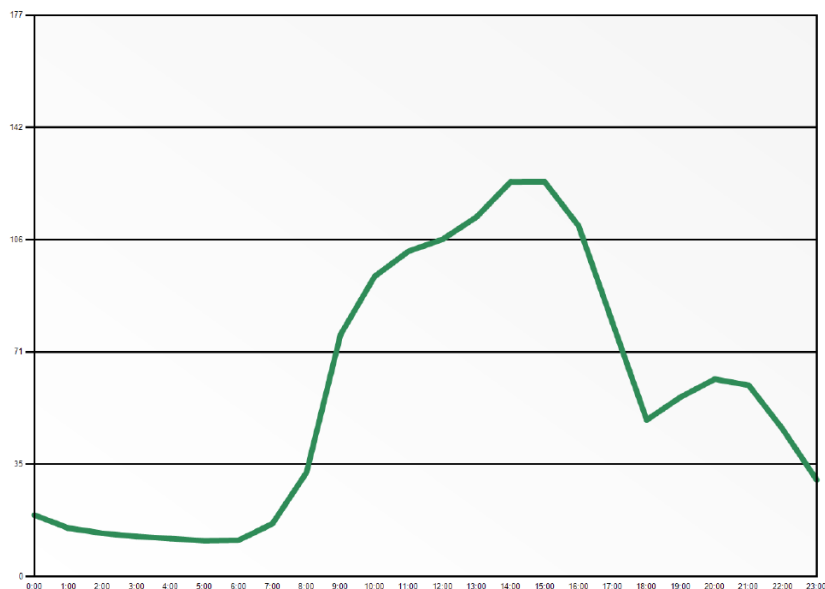
Gebruik p-terrein Achter Davidshof Februari 2020 betalende bezoekers (p-automat & belparkeren)



Day of Week
Parkeerterrein Achter Davidshof



Onderstaande grafiek toont de gemiddelde bezetting in februari 2020 in de Stadhuisplein-garage.



Conclusie

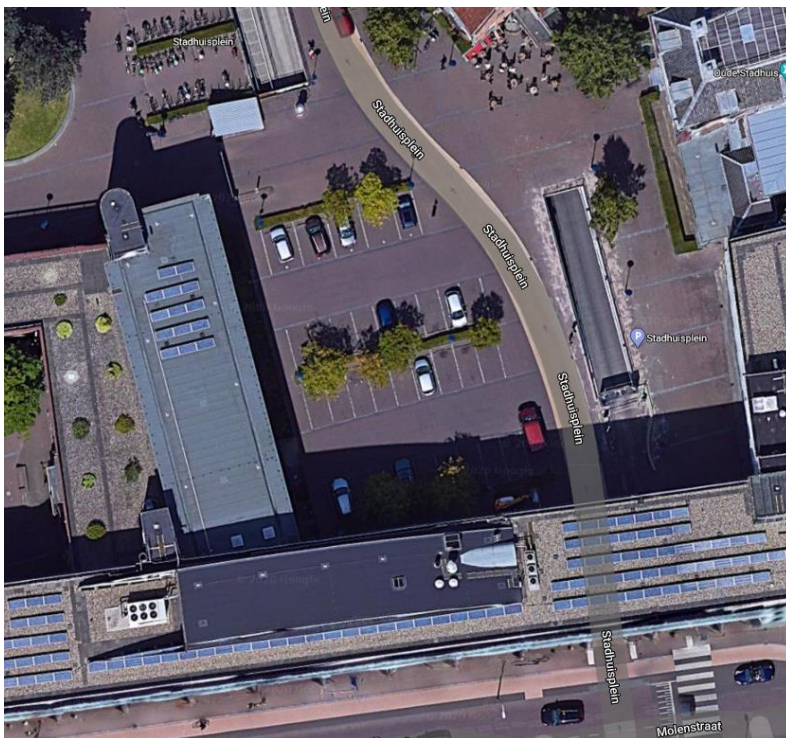
Er zijn dus na 18.00u zo'n maximaal 15 unieke betalende bezoekers. Er is niet onderzocht wie dat zijn, maar na 18.00u zijn dat naar verwachting met name horecabezoekers. Bezoekers van bewoners van het St. Pieters en Bloklands Gasthuis zullen immers met een vergunning kunnen parkeren (digitale bezoekersregeling). Het lijkt geen probleem om de betalende parkeerders elders te laten parkeren; in de nabijgelegen parkeergarages Stadhuisplein en St Jorisplein is ruim voldoende parkeercapaciteit. Op het parkeerterrein kunnen in de avond en nacht zo'n 15 parkeerplaatsen extra beschikbaar komen voor vergunninghouders door het wegvallen van kortparkeerders. Samen met de restcapaciteit is er plaats voor zo'n 30 nieuwe parkeerders met een vergunning. Dat betekent dat dus ook nog vergunninghouders van bijvoorbeeld het Spui waar parkeerplaatsen komen te vervallen, op Achter Davidshof kunnen parkeren. Getalsmatig worden daar ook de te vervallen parkeerplaatsen op de Kamp gecompenseerd.

Het parkeerterrein kan voorzien worden van een bord dat betaald parkeren van 9.00 – 18.00u aanduidt en vergunningparkeren van 18.00 – 9.00u.

Stadhuisplein

Situatie

Op het parkeerterrein geldt betaald parkeren met een maximale parkeerduur van 1 uur. Er zijn 35 parkeerplaatsen, waarvan 5 algemene gehandicaptenparkeerplaatsen. Vergunninghouders mogen van deze parkeerplaatsen gebruik maken op maandag tot en met vrijdag vanaf 18.00u (tot de volgende ochtend 9.00u), m.u.v. donderdagavond tussen 18.00 en 21.00 uur. De betaalplicht voor kortparkeerders geldt van maandag tot en met zaterdag van 9.00 tot 22.00 uur, en op zondagen van 12.00 tot 17.00 uur; buiten deze tijden is het parkeren aan vergunninghouders voorbehouden.



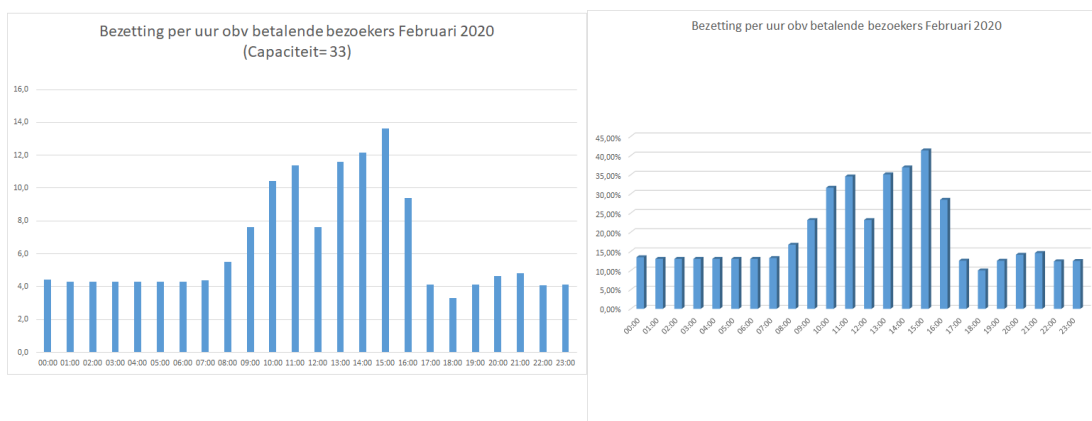
Vraag:

Het onderzoeken van de haalbaarheid om het parkeerterrein Stadhuisplein alleen te bestemmen voor kortparkeerders (max. 2 uur), waarbij wel de 5 gehandicaptenparkeerplaatsen gehandhaafd blijven.

Onderzoek

Overdag is van 09.00u – 18.00u het parkeerterrein alleen te gebruiken door kortparkeerders. Na 18.00u mogen ook vergunninghouders er parkeren. Van deze locatie zijn alleen gegevens uit het betaalautomatsysteem beschikbaar over kortparkeerders.

De onderstaande grafiek geeft het aantal kortparkeerders:



Er zijn gemiddeld 4 betalende parkeerders in de avond. Mogelijk betalen die door tot in de volgende dag en staan ze er 's nachts ook, maar dat is niet uit het systeem te halen. Het beperkte aantal auto's dat er in de nacht staat kunnen ook vergunninghouders zijn; dat is niet waar te nemen sinds er geen tickets/passen meer gebruikt worden.

Conclusie

Eventuele vergunninghouders op dit Stadhuispleinterrein kunnen gaan parkeren op het parkeerterrein Achter Davidshof. Daar zijn zo'n 30 parkeerplaatsen beschikbaar voor nieuwe parkeerders met een vergunning.

Het is echter wel zo dat als na 18u niet meer geparkeerd mag worden op het Stadhuisplein, parkeercapaciteit onbenut blijft, terwijl het wel een wens is van vergunninghouders om wat meer parkeermogelijkheden te hebben op het moment dat op diverse plaatsen in de binnenstad parkeerplaatsen worden opgeheven. Het is in dat licht niet logisch om het parkeerterrein goeddeels onbenut te laten.

Bijlage 2 Verkeersafwikkeling Varkensmarkt

Motie 2019-199 Varkensmarkt autoluw

1. *Onderzoek te verrichten naar de haalbaarheid om de verplichte rijrichting vanuit de Hellestraat/Utrechtsestraat te wijzigen linksaf de Westsingel op en daarmee de voetgangers op de Varkensmarkt ruim baan te geven.*
2. *Voor de afwikkeling van verkeer uit de Langestraat twee varianten te onderzoeken, te weten:*
 - a. *het verkeer komend uit de Langestraat af te laten buigen naar de Westsingel;*
 - b. *het verkeer komend uit de Langestraat af te laten buigen naar de Zuidsingel;*
3. *Daarbij de effecten van de verkeersdruk op o.a. de Molenstraat mee te nemen.*
4. *Hierbij rekening te houden met de huidige rijstromen van de taxi's richting de nu nog operationeel zijnde taxistandplaats.*
5. *Pas nadat duidelijk wordt dat de onder dictum 1 en 2a of 2b genoemde verkeersmaatregelen zonder nadelige bijeffecten mogelijk zijn, een verkeersbesluit van die strekking te nemen zodra de taxistandplaats op de Varkensmarkt ook daadwerkelijk is verplaatst naar het Stadhuisplein.*

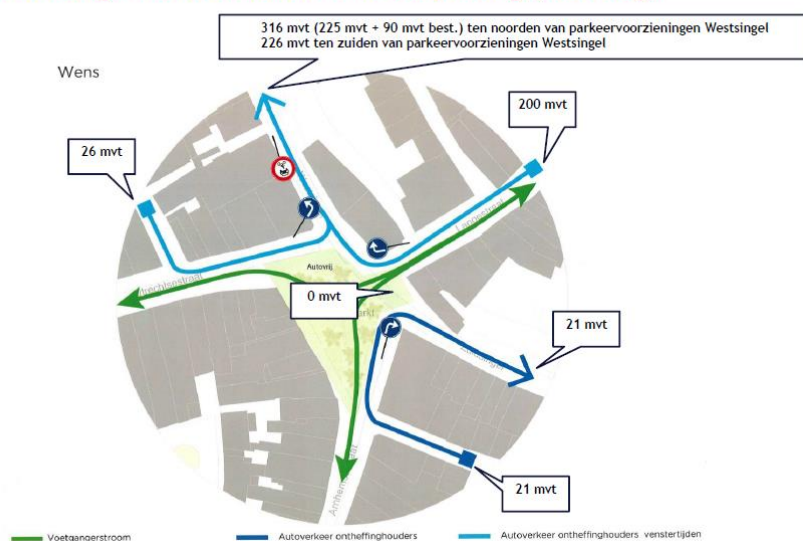
Onderzoek

De Varkensmarkt is een plein dat via verschillende aanrijroutes wordt gebruikt om de stad te bevoorraden. Het gaat om verkeer dat komt uit de Langestraat, Hellestraat en Koestraat. Daarnaast is het ook een belangrijke schakel in de loop- en fietsroutes in de binnenstad. Door de verkeersstructuur in dit deel van de stad zijn er voor het bevoorradend verkeer komend van de Hellestraat/Utrechtsestraat en Koestraat geen alternatieve aanrijroutes. Ook voor het verkeer uit de Langestraat is er geen alternatief. Dit betekent dat het plein tijdens venstertijden gebruikt moet kunnen blijven worden door bevoorradend verkeer.

Ad 1:

Door het invoeren van de Autoluwe Binnenstad worden de verkeersintensiteiten op de Varkensmarkt minder. Uit het verkeersmodel komt naar voren dat qua verkeersintensiteiten beide opties, afwikkelen van verkeer uit de Hellestraat/Utrechtsestraat via Westsingel of Zuidsingel, mogelijk zijn. Aan beide zitten voor- en nadelen.

Toekomstige verkeersstromen na aanpassing (werkdag)



Verkeer komend vanaf de Hellestraat/Utrechtsestraat verlaat op dit moment via de Zuidsingel de stad. Daarbij moet het bevoorradend verkeer de voetgangers- en fietsersoversteek van de Langestraat naar de Utrechtsestraat en Arnhemsestraat passeren. Het is mogelijk dat dit verkeer via de Westsingel de stad verlaat, mits de rijrichting op het eerste deel van de Westsingel nabij de Varkensmarkt wordt omgedraaid. Verder is de wegbreedte hier over zo'n 40 m 20 cm smaller. Deze 20 cm is bij fietsverkeer in beide richtingen samen met voertuigen in één richting wel noodzakelijk voor de verkeersveiligheid. Dit is aanpasbaar. Aan de Zuidsingel is die wegbreedte er wel.

Via de Westsingel

Voordelen:

- geen conflicten met langzaam verkeer Utrechtsestraat/Arnhemsestraat richting Langestraat en v.v.
- minder verkeersbelasting van de Zuidsingel

Nadelen:

- meer verkeersbelasting op de Westsingel
- weg moet plaatselijk wat verbreed worden

Afrijden via de Zuidsingel betekent dat de hierboven genoemde nadelen als voordeel gezien kunnen worden en de voordelen worden nadelen.

Conclusie

Wij vinden bij het verbeteren van de inrichting van de Varkensmarkt het zoveel mogelijk scheiden van het langzaam- en snelverkeer belangrijk. Dat biedt kansen voor meer verkeersveiligheid en een betere verblijfsfunctie op het plein. Om die reden is het afrijden via de Westsingel wenselijk. Een verkeerskundige fysieke knip op de Varkensmarkt is niet wenselijk, omdat voor hulpdiensten een fysieke knip een lastig obstakel is.

Ons besluit:

Wij hebben besloten om het verkeer vanuit de Hellestraat/Utrechtseweg via de Westsingel de binnenstad te laten verlaten.

Ad 2a:

Verkeer van de Langestraat afwikkelen via de Westsingel

Het bevoorradend verkeer komend van de Langestraat verlaat op dit moment via de Zuidsingel de binnenstad. Dat is een situatie die al lange tijd zo bestaat. Bij het afwikkelen van het verkeer uit de Langestraat via de Westsingel kan het kruispunt Molenstraat - Stadsring het extra verkeer tijdens de venstertijden goed afwikkelen. De afwikkeling via de Westsingel heeft zowel voor- als nadelen.

Voordeel:

- het verkeer op de Zuidsingel neemt flink af

Nadelen:

- verkeer op de Westsingel neemt tijdens venstertijden flink toe, omdat al het bevoorradend verkeer uit de Langestraat en Hellestraat/Utrechtsestraat via de Westsingel afrijdt;
- verkeer vanaf de Langestraat rechtsaf naar de Westsingel moet een belangrijke voetgangers- en fietsersstroom doorkruisen;
- de bevoorrading van de COOP aan de Westsingel gebeurt met een grote vrachtwagen, die niet meer via de Zuidsingel kan afrijden. Aanrijden kan door de lengte van de wagen alleen via de Langestraat met op de Varkensmarkt een bocht naar rechts waarbij de draaicurve over een groot deel van de doorloop van het winkelend publiek gaat.

Ad 2b:

Verkeer van de Langestraat afwikkelen via de Zuidsingel

Voordelen:

- het is de bestaande situatie die verkeerskundig werkend is gebleken;
- verkeer komend vanaf de Langestraat gebruikt een relatief korte afstand op de Varkensmarkt. Met het scheiden van de afrijstroom vanuit de Hellestraat/ Utrechtsestraat en Langestraat ontstaat er een autovrij deel, wat benut kan worden om een goede overgang te bieden voor langzaam verkeer tussen de winkelstraten;
- de Westsingel zal niet slechts de enige afrijroute worden. Nu is de Zuidsingel dat nog wel, maar dat vermindert enigszins als het verkeer uit de Hellestraat/ Utrechtsestraat via de Westsingel gaat afrijden.

Nadeel:

- er blijft nog afrijdend bevoorradend verkeer op de Zuidsingel. De intensiteit halveert daar overigens wel;
- De grote vrachtwagens voor de bevoorrading van de COOP via de Westsingel zullen achteruit moeten rijden om via de Molenstraat de binnenstad te verlaten.

Afwikkelen van verkeer komend van de Koestraat via Zuidsingel is de snelste en kortste route en blijft ook de route die in de verkeersafwikkeling voor de Autoluwe Binnenstad is besloten.

Bewoners van de Zuidsingel pleiten voor een afwikkeling van al het bevoorradend verkeer uit de Langestraat en Hellestraat/Utrechtsestraat via de Westsingel. Zij hebben de gemeente tellingen overhandigd, waaruit volgens hun waarnemingen blijkt dat zo'n 40% afrijdend verkeer bij de kruising Kleine Haag/Stadsring linksaf gaat richting Hogeweg en 60% rechtsaf richting Utrechtseweg. De rijroute via de Westsingel en de Molenstraat is korter dan via de Zuidsingel en Kleine Haag. Zij menen daarom dat de kortste route voor de meeste voertuigen de stad uit via Westsingel is. Hier wordt echter voorbij gegaan aan de 40% verkeer dat richting de Hogeweg gaat en dat bij afrijden via de Westsingel en Molenstraat een aanzienlijk langere route krijgt.



Routes laad- en losverkeer Langestraat naar Utrechtseweg

Conclusie

Er zijn belangrijke voordelen verbonden aan de afrijroute via de Zuidsingel; het gaat dan met name om betere verbindingen tussen de winkelstraten voor langzaam verkeer, en een spreiding van bevoorradend verkeer de binnenstad uit, als ook het verkeer uit de Hellestraat-Utrechtsestraat via de Westsingel afrijdt.

Ons besluit

Wij hebben besloten om geen wijzigingen aan te brengen in de afwikkeling van het verkeer vanuit de Langestraat naar de Zuidsingel.