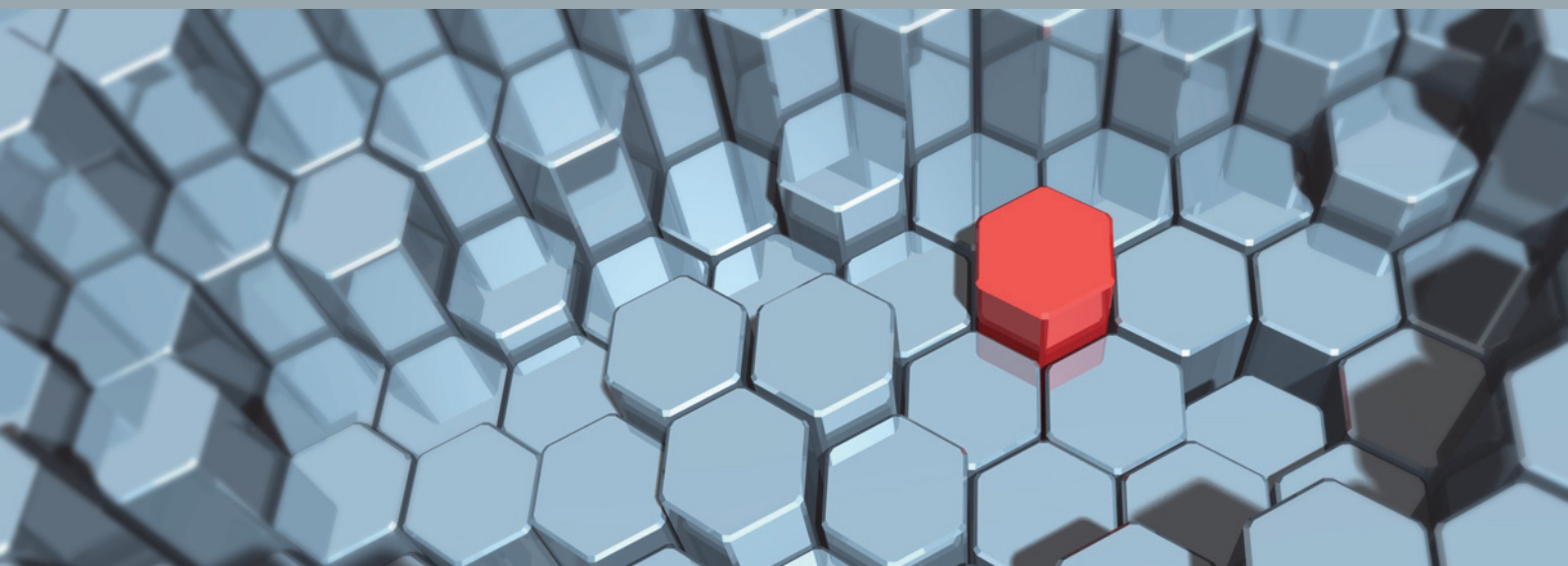


Verkeerskundige aspecten hotel- en leisure ontwikkeling
Ringbaan Noord A2 / Weert



Verkeerskundige aspecten hotel- en leisure ontwikkeling Ringbaan Noord A2 / Weert

Rapportnummer: 211X08077

Datum: 7 december 2016 (versie 3)

Contactpersoon opdrachtgever: Dhr. H. Heinrichs

Projectteam BRO:

Trefwoorden:

Bron foto kaft: BRO, abstract

Beknopte inhoud:

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401
E info@bro.nl

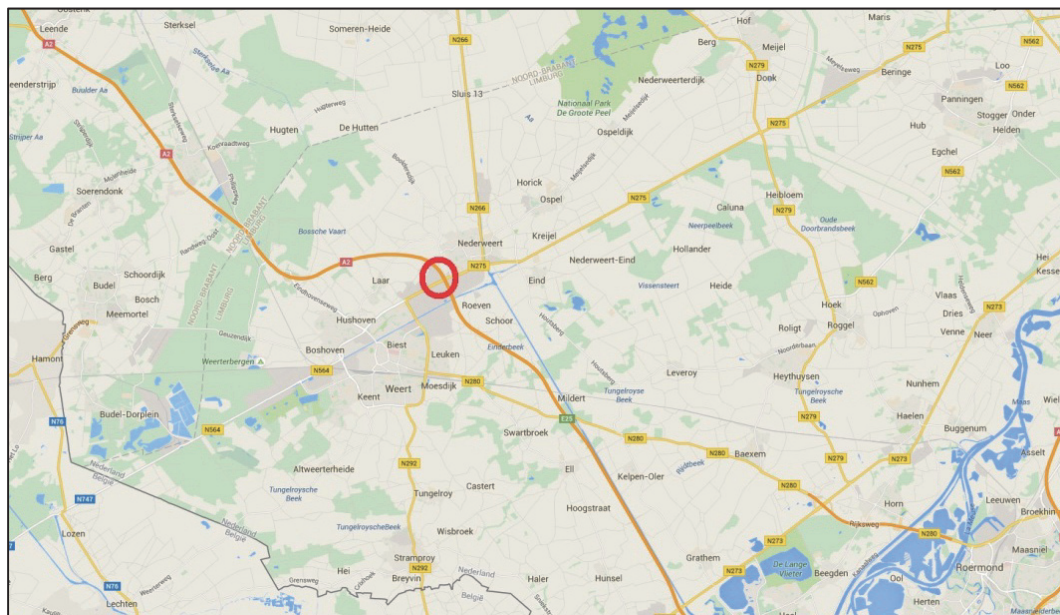
Inhoudsopgave

pagina

1. AANLEIDING	2
1.1 Huidige situatie	3
1.2 Methodiek	3
1.3 Uitgangspunten	3
1.4 Parkeerbehoefte berekening	4
1.5 Verkeersgeneratie	7
1.6 Effecten op de omgeving	7

1. AANLEIDING

Het voornemen bestaat om aan de Ringbaan-Noord in Weert een hotel met leisure functies te realiseren. Het gaat hierbij om een 4-sterren hotel (Van der Valk) met daaraan gekoppeld ondersteunende horeca, bioscoopzalen, een casino en congresfaciliteiten. In de huidige situatie ligt het terrein nog braak. Het plangebied zal voor openstelling worden aangesloten op de Ringbaan Noord.



Er is aan BRO gevraagd om een prognose te maken van wat de verkeerskundige effecten voor parkeren en de te verwachte verkeersgeneratie zal zijn. Om te bepalen wat de omvang is van de extra verkeersbewegingen als gevolg van de realisatie van het Hotel van der Valk is de verkeersgeneratie en de parkeerbehoefte berekend. De berekeningen zijn gemaakt om te kunnen toetsen of de realisatie van dit initiatief ingepast kan worden, zonder dat dit leidt tot onveilige verkeerssituaties en/of verkeers- of parkeerproblemen in de omgeving.

1.1 Huidige situatie

In de huidige situatie ligt het plangebied aan de Ringbaan Noord welke een directe aansluiting heeft op de A2. Voor het plangebied hebben er voorbereidende werkzaamheden plaatsgevonden, waarbij een directe ontsluiting is gerealiseerd op de Ringbaan Noord (ter hoogte van de Marconilaan). Hierbij is een nieuwe weg aangesloten (een zogenaamde 4e tak op het T-kruispunt) op de met verkeerslichten geregelde kruising met de Ringbaan Oost. De nieuwe zijweg bestaat uit 3 opstelvakken en sluit aan op de Ringbaan Noord, welke bestaat uit een 2x2 profiel buiten de bebouwde kom van Weert. Hierbij geldt een maximum snelheid van 80 km/u. De Ringbaan Noord heeft een directe aansluiting op de autosnelweg (Rijksweg A2) op circa 600 meter van het plangebied.

1.2 Methodiek

Voor berekening van de hoeveelheid autoverkeer die wordt gegenereerd wordt gebruik gemaakt van kencijfers verkeersgeneratie. Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer die van en naar het plangebied rijdt. Voor het bepalen van de kencijfers wordt gebruik gemaakt van publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” en publicatie 272 “Verkeersgeneratie voorzieningen” van het CROW (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte). Bij het bepalen van de kencijfers is rekening gehouden met de bereikbaarheid van de locatie, specifieke kenmerken van de functie en mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers. Het aantal parkeerplaatsen is bereken aan de hand van publicatie 317 “Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” van het CROW.

1.3 Uitgangspunten

- Locatie plangebied Ringbaan Noord (Kampershoek 2.0, gemeente Weert);
- Stedelijkheidsklasse V, niet stedelijk;
- Rest bebouwde kom;
- Maximale parkeernormen.

Programma:

Het beoogde programma bestaat uit:

- hotel (circa 130 kamers, netto gemiddeld ca. 30 m²);
- restaurant (ondersteunend) (ca. 150 zitplaatsen, begane grond);
- life cooking restaurant, ca. 250 zitplaatsen;
- skybar (13^e verdieping, ca. 300 m²);
- bioscoop (ca. 1.300 m²; totaal ca. 700 stoelen);
- amusementscentrum/casino (ca. 1.300 m²);
- bioscoopbar (ca. 200 m² netto);
- zalenverhuur (10 vergader/congreszalen, totaal ruim 600 m² netto).

1.4 Parkeerbehoefte berekening

De berekende brutoparkeerbehoefte op basis van CROW publicatie 317 bedraagt 660 parkeerplaatsen. De uitwerking van dit getal is verderop in deze paragraaf opgenomen. De netto parkeerbehoefte valt echter lager uit. Verschillende factoren hebben namelijk een dempende werking op de daadwerkelijke parkeerbehoefte. Vanuit de ervaring van andere vestigingen van de hotelketen is bepaald dat de CROW-normen te hoog zijn. Verder zijn de volgende aspecten van toepassingen op de parkeersituatie in Weert:

- A. Dubbelgebruik parkeerplaatsen;
- B. Mobiliteitsmanagement;

A. *Dubbelgebruik van parkeerplaatsen*

Normaal gesproken wordt het bruto vloer oppervlak (BVO) bepaald aan de hand van de te ontwikkelen functies, en vermenigvuldigd met een parkeernorm. Het resultaat is dan de parkeerbehoefte. Het voorliggende bouwprogramma rechtvaardigt enige uitleg. Het primaire doel van de functie is het realiseren van een hotel met daaraan gekoppeld diverse leisure functies zoals een bioscoop, een casino, congresfuncties en ondersteunende horeca. Weliswaar is de horeca, casino etc. openbaar toegankelijk, veel van hotelgasten zullen de leisure faciliteiten bezoeken. Om te voorkomen dat een verkeerde inschatting gedaan wordt voor de parkeerbalans is het van belang te vermelden wat de gebruikers zijn van deze leisurefuncties.

Deze ruimtes ('de niet-hotelfuncties') worden enerzijds gebruikt door de hotelgasten. Dat wil zeggen, voor deze bezoekers is de parkeerbehoefte al toegekend. Anderzijds kunnen de horeca ruimten ook gebruikt worden door 'niet hotelgasten'. Er wordt van uitgegaan dat circa 30% van de hotelgasten op werkdagavonden en 40% op weekendavonden de leisurefuncties zal bezoeken. Dit aantal kan daarom in mindering worden gebracht op de parkeerbehoefte, omdat anders sprake kan zijn van een overcapaciteit aan parkeerplaatsen. De hotelgasten zijn immers al toegerekend in de parkeerbehoefte berekening.

Verder is er op een andere manier sprake van dubbelgebruik indien de totale parkeercapaciteit van het gebied wordt beschouwd. De diverse functies hebben namelijk een verschillend aanwezigheidsprofiel. Dat wil zeggen dat niet iedere functie op elk tijdstip 100% aanwezigheid rechtvaardigt (zie ook de tabelvorm verderop in deze paragraaf)

B. *Mobiliteitsmanagement*

Ook het structureel toepassen van vervoermanagement als specifiek kenmerk van een functie kan eraan bijdragen dat de werkelijke parkeerbehoefte afwijkt van de theoretische parkeervraag. Het is goed mogelijk om voor de hotel- en leisurefuncties een goed mobiliteitsbeleid te voeren, met name voor het personeel. Het meeste personeel dat in de bediening en schoonmaak van leisurefuncties werkt, bevindt zich

meestal in een jonge leeftijdscategorie, waarbij het autobezit onder deze groep vaak laag is. Anderzijds is de verwachting dat het aanbod van dit relatief lager geschoold personeel prima binnen de regio Weert en omgeving gezocht kan worden. Hiermee hebben de bioscoop en de andere leisurefuncties de mogelijkheid om in het aannemebeleid te stimuleren om juist personeel uit dit gebied te selecteren. Dit heeft een extra dempende werking op de parkeerbehoefte (zie ook de tabelvorm verderop in deze paragraaf).

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte zijn de volgende stappen genomen:

- Op basis van het programma en de bijbehorende parkeerkencijfers is het totale aantal bruto parkeerplaatsen¹ bepaald dat noodzakelijk zou zijn voor de ontwikkeling (per functie);
- Vervolgens is met behulp van de aanwezigheidspercentages de maatgevende parkeerbehoefte (drukste moment van de week) bepaald;
- Op basis van een gemiddelde autobezetting van 2 personen / auto is de parkeernorm van 0,5 p.p./zitplaats bepaald voor het restaurant;
- De functie restaurant (ondersteunend) is onderdeel van het hotel en zal voornamelijk door hotelgasten worden gebruikt. Daarom zal de functie restaurant (ondersteunend) geen extra parkeervraag genereren; de parkeervraag wordt namelijk al aan de functie hotel toegerekend;
- De functie bioscoopbar zal in principe alleen door bioscoop en/ of hotelgasten worden gebruikt. Daarom zal de functie bioscoopbar (ondersteunend) geen extra parkeervraag genereren; de parkeervraag wordt namelijk al aan de functie hotel toegerekend;
- De functie skybar zal in principe enkel door hotelgasten worden gebruikt. Gesteld wordt dat de sky-barbezoekers alleen bestaan uit hotelgasten en/ of congres- en/ of casinobezoekers en nog even blijven hangen. Daarom zal de functie skybar geen extra parkeervraag genereren; de parkeervraag is namelijk al toegerekend aan de andere functies;
- Op werkdagavonden maakt 30% van de hotelgasten gebruik van de faciliteiten van het hotel (casino/ bioscoop/ congres/ restaurant). Het aanwezigheidspercentage is hierop aangepast;
- Op weekendavonden maakt 40% van de hotelgasten gebruik van de faciliteiten van het hotel (casino/ bioscoop/ congres/ restaurant). Het aanwezigheidspercentage is hierop aangepast.

¹ De term bruto wil zeggen dat er nog geen rekening is gehouden met aanwezigheidspercentages. Die geven aan op welk tijdstip (dagdeel) hoeveel procent van de parkeerplaatsen daadwerkelijk bezet is.

In de onderstaande overzichten is het volgende opgenomen:

- berekening brutoparkeerbehoefte;
- aanwezigheidspercentages van de verschillende functies;
- berekening aanwezigheidspercentages van de verschillende functies.

Brutoparkeerbehoefte			kamers	zitplaatsen	BVO	max.	totaal
Hotel		kamers	130			8,0	104
Restaurant	Ondersteunend	zitplaatsen		150		0,5	75
Restaurant	Life cooking	zitplaatsen		250		0,5	125
Skybar	Skybar	bvo			300	8,0	24
Bioscoop		bvo			1.300	12,2	159
Casino		bvo			1.300	7,0	91
Bioscoopbar	t.b.v. film / casino	bvo			200	8,0	16
Congres		bvo			600	11,0	66
							660

aanwezigheids- percentage	bruto parkeerbehoefte	werkdag			koop		werkdag	zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	avond	nacht		middag	avond	
Hotel	104	50%	60%	70%	70%	100%		60%	45%	30%
Restaurant ondrstnd.	75	0%	0%	0%	0%	0%		0%	0%	0%
Restaurant Life Cooking	125	30%	40%	90%	95%	0%		70%	100%	40%
Skybar	24	30%	40%	90%	95%	0%		70%	100%	40%
Bioscoop	159	5%	25%	90%	90%	0%		40%	100%	40%
Casino	91	30%	40%	90%	85%	0%		75%	100%	45%
Bioscoopbar	16	0%	0%	0%	0%	0%		0%	0%	0%
Congres	66	100%	100%	30%	30%	0%		30%	30%	0%
660										

Netto parkeerbehoefte	Parkeerbehoefte	werkdag			Koop		werkdag	zaterdag		zondag
		ochtend	middag	avond	Avond	nacht		middag	avond	
Hotel	104	52	62	73	73	104		62	47	31
Restaurant ondrstnd.	75	0	0	0	0	0		0	0	0
Restaurant Life Cooking	125	38	50	113	119	0		88	125	50
Bar	24	7	10	22	23	0		17	24	10
Bioscoop	159	8	40	143	143	0		63	159	63
Casino	91	27	36	82	77	0		68	91	41
Bioscoopbar	16	0	0	0	0	0		0	0	0
Congres	66	66	66	20	20	0		20	20	0
660		198	264	451	454	104		318	465	195

De bruto parkeerbehoefte is bepaald op 660 parkeerplaatsen. Met behulp van aanwezigheidsfactoren en reductie factoren is de netto parkeerbehoefte vastgesteld op 465 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagavond). Op basis van het huidige ontwerp plan worden in het plangebied 465 nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd ten behoeve van de nieuwe functies.

Conclusie: de toe te voegen parkeercapaciteit uit het ontwerp plan voldoet aan de parkeerbehoefte

1.5 Verkeersgeneratie

De toekomstige bestemming van de hotel en leisure ontwikkeling genereert verkeersbewegingen welke via de bestaande wegen worden afgewikkeld. Voor de meeste functies heeft het CROW kentallen vastgesteld, welke gebruikt kunnen worden om de verkeersgeneratie voor het nieuw programma te bepalen. In CROW-publicatie 317 (Kencijfers verkeersgeneratie en parkeren d.d. oktober 2012) zijn landelijke kentallen verkeersgeneratie vastgelegd. Uit onderstaande berekening blijkt dat de nieuwe ontwikkeling 1.159 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereert. Dit is weergegeven in onderstaande berekening:

Verkeersgeneratie					kamers	BVO	kencijfers verkeersgeneratie	verkeersgeneratie
Hotel		kamers	130	130			22	281
Restaurant	Ondersteunend	zitplaatsen	150	150			0	0
Restaurant	Life cooking	zitplaatsen	250	250			0,5	125
Bar	Skybar	bvo	300			300	12	36
Bioscoop		bvo	1300			1300	18	234
Casino		bvo	1300			1300	32	411
Bioscoopbar	t.b.v. film / casino	bvo	200			200	0	0
Congres		bvo	600			600	12	72

1.159

1.6 Effecten op de omgeving

Op basis van verkeerstellingen uit 2013, een groeipercentage van 1% per jaar en de verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling, is bepaald of de toename in verkeersbewegingen nog verwerkt kan worden op de met verkeerslichten uitgevoerde kruising Ringbaan Noord – Marconilaan. De verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling bedraagt, zoals gesteld in de vorige paragraaf, 1.159 mvt/etmaal. De verdeling tussen aantal vertrekken en aankomsten is 50/ 50. Dat wil zeggen 580 mvt/etmaal rijden naar de hotel en leisure ontwikkeling en 580 mvt/etmaal vertrekken weer.

In bovenstaande berekening gaat het om het aantal motorvoertuigbewegingen richting de kruising. De huidige belasting van het kruispunt bedraagt 24.130 mvt/etmaal. Dit aantal is op basis van doorsnede tellingen van de huidige 3 toeleidende wegen. Vervolgens is de verkeerstoename bepaald en verdeeld over de wegen: 60% van de verkeerstoename is te verwachten op Ringbaan Noord richting de A2. De overige 40% wordt gelijkmatig verdeeld over de Ringbaan Noord richting Weert en de Marconilaan. Om te bepalen wat de effecten zijn op het kruispunt in 2027, is onderstaande berekening gemaakt. Hieruit blijkt dat de totale belasting op de kruising in 2027 28.896 mvt/etmaal bedraagt.

Verkeersprognose	2013	2016	Toename	2027	2027+toename
Ringbaan Noord richting Weert	10.822	11.150	116	12.440	12.556
Marconilaan richting Ringbaan	2.099	2.163	116	2.413	2.529
Ringbaan Noord richting A2 *	11.209	11.549	348	12.885	13.233
Hotel en Leisure			580		580
* o.b.v. berekening Ringbaan en Marconilaan	24.130	24.861	1.159	27.737	28.896

De huidige kruising is reeds voorzien van verkeerslichten en is op de volgende richtingen voorzien van dubbele rijstroken:

- Ringbaan Noord vanuit de richting A2:
 - 2 linksafvakken;
 - 2 rechtdoorvakken;
 - 1 rechtsafvak richting plangebied).
- Ringbaan Noord vanuit de richting Weert:
 - 1 linksafvak;
 - 2 rechtdoorvakken;
 - 1 rechtsafvak.

De kruising is met name vanwege de dubbele opstelvakken robuust genoeg om de verkeerstoename voldoende vlot en veilig te verwerken. Dergelijke kruisingen met verkeerslichten bieden een capaciteit van 35.000 – 40.000 mvt/etmaal, dat is ruim voldoende om de verkeersbelasting van 28.896 mvt/etmaal te verwerken.

Conclusie: de capaciteit van de omliggende wegen en het aansluitende kruispunt is toereikend om de verkeersgroei voldoende vlot en veilig te verwerken.

Resumé

Er worden als gevolg van de toename aan functies circa 1.159 extra verkeersbewegingen verwacht. Dat zal niet toe problemen leiden in de omgeving.

Met behulp van aanwezigheidsfactoren en reductie factoren is de netto parkeerbehoefte vastgesteld op 465 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagavond). In

het huidige ontwerp is uitgegaan van de aanleg van 465 parkeerplaatsen, waarmee aan de parkeerbehoefte wordt voldaan.

