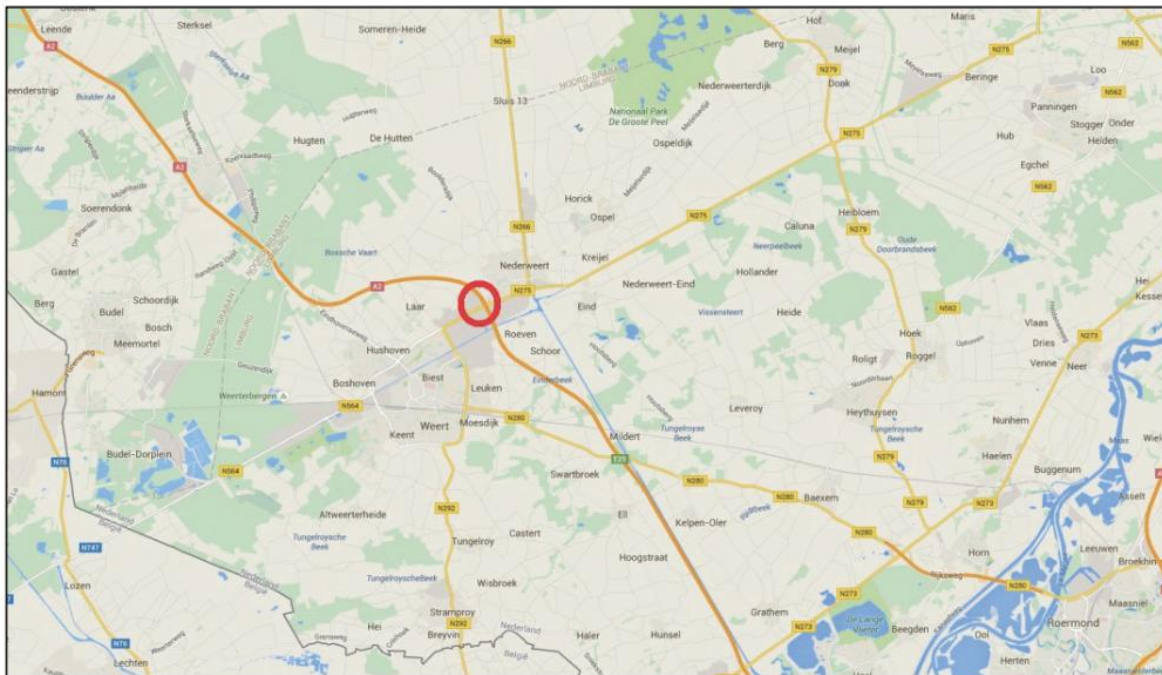


**Memo : Verkeerskundige aspecten hotel en
leisure ontwikkeling Ringbaan Noord A2
/ Weert**

Datum : 18 juni 2019
Opdrachtgever : BRO
Projectnummer : 211x080777
Opgesteld door : Arjan ter Haar

1.0 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, congresfaciliteiten en een amusementscentrum. In de huidige situatie ligt het terrein nog braak. Het plangebied zal voor openstelling worden aangesloten op de Ringbaan Noord.



Planlocatie

Er is aan BRO gevraagd om een prognose te maken van de effecten van de verkeersgeneratie en parkeren. 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 op basis van CROW¹ publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' 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.

Bij de meeste functies gaat het CROW uit van een parkeerkencijfer per m2 bruto vloer oppervlakte. In de architectuur die kenmerkend is voor hotel-concepten van Van Der Valk zijn naar verhouding veel meer verblijfs- en

¹ CROW (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte)

verkeersruimten toegepast om een prettige beleving te creëren bij haar gasten dan bij standaard hotels. Hieronder moet gedacht worden aan een zeer grote lobby, bredere gangen in het hotel en extra verblijfsruimte in de restaurants. De ruimtes worden weliswaar niet direct gebruikt door gasten, maar voegen extra verblijfskwaliteit toe. Indien deze ruimtes 1 op 1 toegerekend worden aan het parkeerkencijfer zal de parkeerbehoefte onrealistisch hoog worden berekend. Hierom is voor de functie restaurant uitgegaan van een specifiekere benadering van de parkeersituatie welke in de volgende paragrafen verder wordt toegelicht.

2.0 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 4^e tak op het T-kruispunt) op het 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 wegprofiel buiten de bebouwde kom van Weert. Hierbij geldt een maximum snelheid van 80 km/u. De directe aansluiting op de autosnelweg (Rijksweg A2) ligt op circa 600 meter ten oosten van het plangebied.

3.0 Methodiek

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte en de hoeveelheid autoverkeer wordt gebruikt gemaakt van CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' en publicatie 272 "Verkeersgeneratie voorzieningen". Onder verkeersgeneratie wordt hierbij verstaan de totale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer die van en naar het plangebied rijdt. 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.

4.0 Uitgangspunten

- Locatie plangebied Ringbaan Noord (Kampershoeck 2.0, gemeente Weert);
- Stedelijkheidsklasse III, matig stedelijk;
- Rest bebouwde kom;
- Maximale parkeernormen.

Programma:

Het beoogde programma bestaat uit:

- hotel (circa 130 kamers, netto gemiddeld ca. 30 m²);
- 5 longstay hotelkamers op de 13e verdieping;
- restaurant (incl. live cooking gedeelte, 250 zitplaatsen, begane grond);
- amusementscentrum/casino incl. bar (ca. 900 m² kelder);
- casinobar (ca. 200 m²);
- zalenverhuur (10 vergader/congreszalen, totaal ruim 600 m²).

5.0 Parkeerbehoefte berekening

De berekende brutoparkeerbehoefte op basis van CROW publicatie 381 bedraagt 366 parkeerplaatsen. De uitwerking van dit getal staat in de volgende tabel. De netto parkeerbehoefte valt echter lager uit aangezien er verschillende functies in het hotel aanwezig zijn met verschillende aanwezigheidsprofielen welke een dempende werking hebben op de feitelijke parkeerbehoefte. Door de verschillende aanwezigheidsprofielen te combineren kunnen parkeerplaatsen 'dubbel' gebruikt worden.

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- en congresfuncties zoals een amusementscentrum, ondersteunende horeca en zalenverhuur. Weliswaar zijn deze functies openbaar toegankelijk, maar veel bezoekers van de leisure- en congresfaciliteiten verblijven ook in het hotel. Om te voorkomen dat de parkeerbehoefte wordt overschat is het van belang te bepalen wat de gebruikers zijn van deze leisure- en congresfuncties.

Deze leisure- en congresfuncties ('de niet-hotelfuncties') worden enerzijds gebruikt door de hotelgasten. Dat wil zeggen dat voor deze bezoekers de parkeerbehoefte al toegekend is. Anderzijds kunnen de horeca ruimten ook gebruikt worden door 'niet hotelgasten'. Er is in de berekeningen uitgegaan van het worst-case scenario dat alle bezoekers aan de leisure- en congresfuncties gebruikt worden door 'niet hotelgasten'. Wel is er rekening gehouden met dubbelgebruik. 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).

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 parkeerplaatsen² 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;
- In de CROW-publicatie zijn geen kencijfers opgenomen voor restaurants. Daarom is op basis van een gemiddelde autobezetting van 2 personen / auto de parkeernorm van 0,5 p.p/zitplaats gesteld, dit is een gemiddelde autobezetting van de 'zakenreiziger die alleen reist en het gezin die met 3-4 personen in de auto zit. Daarbij is het belangrijk om te vermelden dat uit de berekeningen blijkt dat de zaterdagavond de maatgevende periode is waarop de parkeerbehoefte het grootst is. Dan is de gemiddelde autobezetting ook hoger omdat er meer privé gerelateerd dan zakelijk wordt verblijft in het hotel;

In de onderstaande overzichten is het volgende opgenomen:

- berekening brutoparkeerbehoefte;
- aanwezigheidspercentages van de verschillende functies;
- berekening nettoparkeerbehoefte op basis van de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies.

Brutoparkeerbehoefte		kamers	zitplaatsen	bvo	max.	totaal
Hotel	kamers	130			7,7	100
Longstay hotelkamers		5			2,4	12
Restaurant live cooking	zitplaatsen		250		0,5	125
Amusementscentrum / casino incl. bar	bvo			900	7,0	63
Zalenverhuur (10 congreszalen)	bvo			600	11,0	66
						366

² 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.

aanwezigheids- percentage	bruto parkeerbehoefte	werkdag			koop avond	werkdag nacht	zaterdag		zondag middag
		ochtend	middag	avond			middag	avond	
Hotel	100	100%	75%	100%	100%	90%	100%	100%	75%
Longstay hotelkamers	12	100%	75%	100%	100%	90%	100%	100%	75%
Restaurant live cooking	125	30%	40%	90%	95%	0%	70%	100%	40%
Amusementscentrum / casino incl. bar	63	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%
Zalenverhuur (10 congreszalen)	66	100%	100%	30%	30%	0%	30%	30%	0%
	366								

Netto parkeerbehoefte	Parkeerbehoefte	werkdag			Koop Avond	werkdag nacht	zaterdag		zondag middag
		ochtend	middag	avond			middag	avond	
Hotel	100	100	75	100	100	90	100	100	75
Longstay hotelkamers	12	12	9	12	12	11	12	12	9
Restaurant live cooking	125	38	50	113	119	0	88	125	50
Amusementscentrum / casino incl. bar	63	19	25	57	54	0	47	63	28
Zalenverhuur (10 congreszalen)	66	66	66	20	20	0	20	20	0
	366	235	225	301	305	101	267	320	162

De bruto parkeerbehoefte is bepaald op 366 parkeerplaatsen. Na de toepassing van aanwezigheidsfactoren is de netto parkeerbehoefte vastgesteld op 320 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagavond). Er worden in het plangebied minimaal 320 nieuwe parkeerplaatsen toegevoegd ten behoeve van de nieuwe functies.

Conclusie: de toe te voegen parkeercapaciteit bedraagt minimaal 320 parkeerplaatsen en voldoet aan de parkeerbehoefte.

6. 0 Verkeersgeneratie

De toekomstige bestemming van hotel en bijkomende leisure- en congresfuncties genereert verkeersbewegingen welke via de bestaande wegen worden afgewikkeld. Voor de meeste functies heeft het CROW kentallen vastgesteld, waarmee de verkeersgeneratie voor het nieuw programma te bepalen is. In CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, van parkeerkencijfers naar parkeernormen' zijn landelijke kentallen voor de verkeersgeneratie vastgelegd. Uit onderstaande berekening blijkt dat de nieuwe ontwikkeling 710 motorvoertuigbewegingen per etmaal genereert.

Verkeersgeneratieberekening	kamers	zitplaatsen	bvo	norm rit/eenheid	verkeersgeneratie
Hotel	130			21	271
Longstay hotelkamers	5			7,5	38
Restaurant live cooking		250		0,5	125
Amusementscentrum / casino incl. bar			900	16	144
Zalenverhuur (10 congreszalen)			600	22	132
					710

7.0 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, 710 mvt/etmaal. De verdeling tussen aantal vertrekken en aankomsten is 50 /50. Dat wil zeggen dat afgerond 355 mvt/etmaal naar de planlocatie rijden en 355 mvt/etmaal weer vertrekken.

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. Gezien de goede bereikbaarheid per auto vanwege de directe nabijheid van een aansluiting op het nationale hoofdwegen-net zal het grootste gedeelte (80%) van de verkeerstoename te verwachten zijn op Ringbaan Noord richting de A2 / N275. De overige 20% rijdt via de Ringbaan Noord richting Weert. Het verkeer van en naar de Marconilaan is nihil. Om te bepalen wat de effecten zijn op het kruispunt in 2030, is onderstaande berekening gemaakt. Hieruit blijkt dat de totale belasting op de kruising 29.288 mvt/etmaal bedraagt in 2030.

Verkeersprognose	2013	2019	2030	Toename	2030+toename
Ringbaan Noord richting Weert	10.822	11.488	12.817	71	12.888
Marconilaan richting Ringbaan	2.099	2.228	2.486	-	2.486
Ringbaan Noord richting A2 *	11.209	11.899	13.275	284	13.559
Hotel en Leisure				355	355
Totaal	24.130	25.615	28.578	710	29.288

* o.b.v. berekening Ringbaan en Marconilaan

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 29.288 mvt/etmaal te verwerken.

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

Mobiliteitsmanagement

Naast de geprognosticeerde effecten werkt initiatiefnemer samen met de gemeente aan het verder ontwikkelen van beleid om andere vormen van mobiliteit te faciliteren en te ontwikkelen. Hieronder valt het structureel toepassen van vervoermanagement. Initiatiefnemer kan namelijk voor het personeel een goed mobiliteitsbeleid voeren. Veel personeel dat in de bediening en schoonmaak van de leisure- en congresfuncties werkt, bevindt zich meestal in een jonge leeftijdscategorie, waarbij het autobezit onder deze groep vaak laag is. Anderzijds wil initiatiefnemer het relatief lager geschoolde personeel binnen de regio Weert en omgeving zoeken. Hiermee heeft initiatiefnemer de mogelijkheid om in het aannamebeleid juist personeel uit dit gebied te selecteren. Dit heeft een extra dempende werking op de automobiliteit. Om deze alternatieve vormen van mobiliteit verder te faciliteren worden ook fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Verder onderzoekt de gemeente de mogelijkheden om een bestaande buslijn te wijzigen en via Kampershoek (2.0) te laten rijden. Tevens wil initiatiefnemer taxibedrijven benaderen om een shuttledienst van en naar het NS-station aan te bieden. Door deze maatregelen kunnen ook bezoekers van de functies anders naar de bestemming reizen.

Resumé en aanbeveling

Er worden als gevolg van de toename aan functies circa 710 extra verkeersbewegingen verwacht. Dat zal niet tot problemen leiden in de omgeving. Met behulp van aanwezigheidsfactoren en reductie factoren is de netto parkeerbehoefte vastgesteld op 320 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagavond). Het huidige ontwerp is uitgegaan van de aanleg van 320 parkeerplaatsen, waarmee aan de parkeerbehoefte wordt voldaan.