

Verkeer- en parkeeronderzoek herontwikkeling Schinkelkwadrant-Zuid

Gemeente Heerlen



Verkeer- en parkeeronderzoek herontwikkeling Schinkelkwadrant-Zuid

Gemeente Heerlen

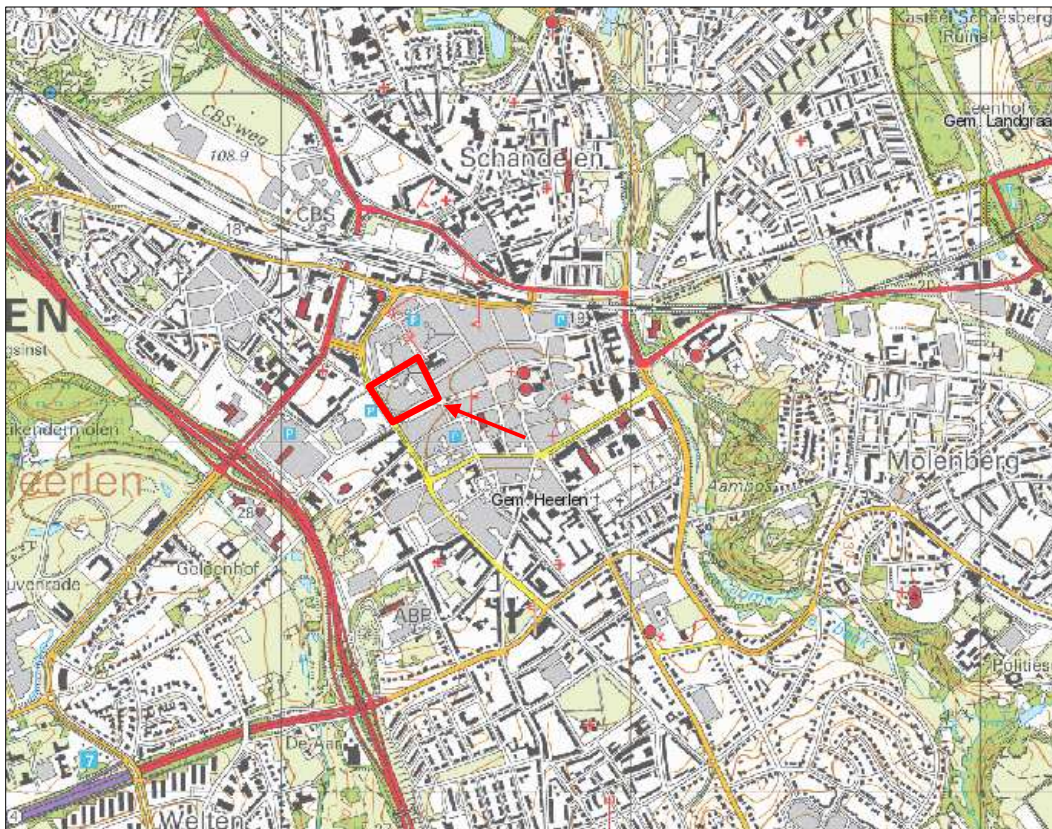
Rapportnummer:	211X03906.055737_2
Datum:	10 juli 2013
Contactpersoon opdrachtgever:	De heer M. Bagchus, De Plu CV
Projectteam BRO:	Reinder Osinga, Lenny van Oort, Bas Zonnenberg
Trefwoorden:	Verkeer, Parkeren, Schinkelkwadrant-Zuid, Heerlen
Bron foto kaft:	Hollandse hoogte 14
Beknopte inhoud:	Verkeer- en parkeeronderzoek ten behoeve van de herontwikkeling van het Schinkelkwadrant-Zuid in Heerlen

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401

Inhoudsopgave	pagina
1. INLEIDING	3
2. VERKEERSGENERATIE	5
3. PARKEREN	7
4. VERKEERSONTSLUITING	15
5. CONCLUSIE	17
BIJLAGEN	1
Bijlage 1:	3
Verkeersberekeningen	3

1. INLEIDING

In het centrum van de gemeente Heerlen zijn diverse ontwikkelingen gaande die het centrum van Heerlen weer terug op de kaart moeten zetten. Één hiervan betreft het voornemen om winkelcentrum De Plu, binnen het zogeheten Schinkelkwadrant-Zuid te herontwikkelen. Binnen dit gebied met een oppervlakte van ongeveer 18.000 m² is een herontwikkeling voorzien met een gemengd programma van onder andere winkel- en horecaruimten, overige commerciële functies en woningen.



Afbeelding 1. Topografische kaart met globale aanduiding van het plangebied.

De herontwikkeling van het Schinkelkwadrant-Zuid heeft invloed op de verkeerssituatie ter plaatse. Daarom dient bekeken te worden of dit effect heeft op het geheel van verkeersbewegingen en parkeren in de omgeving van de locatie.

In de navolgende hoofdstukken wordt achtereenvolgens ingegaan op de gevolgen ten aanzien van het verkeersgeneratie (hoofdstuk 2), het parkeren (hoofdstuk 3) en de verkeersontsluiting (hoofdstuk 4), waarna wordt afgesloten met een korte conclusie (hoofdstuk 5).

2. VERKEERSGENERATIE

In de huidige situatie wordt door de bestaande functies binnen het plangebied reeds verkeer gegenereerd. Op basis van het huidige programma (kantoorruimte 11.547 m² bvo; woningen 8 stuks; winkelruimte 5.814 m² bvo) is dit ongeveer 2.905 motorvoertuigbewegingen per werkdag. De berekening van de verkeersgeneratie van de huidige functies is gebaseerd op CROW kengetallen¹. De uitgangspunten en de berekening zijn opgenomen in de bijlage.

Tabel 1 Verkeersgeneratie huidige situatie Schinkelkwadrant-Zuid

	Omvang / aantal	Huidige situatie	
		weekdag	werkdag
Kantoorruimte	11.547 m ²	861	1.006
Woningen	8 stuks	26	26
Winkelruimte	5.814 m ²	1.605	1.873
Horeca-, leisure- en overige commerciële functies	-	-	-
Totaal		2.494	2.905

De beoogde herontwikkeling van het Schinkelkwadrant-Zuid houdt in dat het huidige programma binnen het plangebied wordt vervangen door een combinatie van de volgende functies:

- 7.000 m² bvo stadskantoor (verplaatsing huidig stadskantoor Geleenstraat);
- maximaal 30 woningen;
- maximaal 18.350 m² bvo detailhandel;
- maximaal 1.150 m² bvo voor horeca-, leisure- en overige commerciële functies.

De omschrijving 'horeca-, leisure en overige commerciële functies' is breed en kan vele verschillende functies omvatten. Derhalve is een aantal mogelijke kengetallen toegepast (zie bijlage) en wordt in de resultaten verder gerekend met de functie met de hoogste, reële verkeersgeneratie ('worst-case scenario').

De nieuwe functies genereren op een gemiddelde werkdag 6.780 motorvoertuigbewegingen per etmaal, afhankelijk van de precieze programmering voor het plangebied. Ook voor deze berekening zijn de uitgangspunten opgenomen in de bijlage. Als gevolg van de herontwikkeling neemt de verkeersgeneratie van het plangebied toe met ongeveer (6.780 – 2.905=) 3.875 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een werkdag.

¹ CROW-publicatie 723 'ASVV 2012'.

Tabel 2 Verkeersgeneratie herontwikkeling Schinkelkwadrant-Zuid

	Herontwikkeling		
	Omvang / aantal	Weekdag	Werkdag
<i>Stadskantoor:</i>			
• Kantoorruimte	7.000 m ²	522	610
<i>Woningen:</i>			
• Woningen	max. 30 stuks	97	97
<i>Winkelruimte/ horeca / leisure / commercieel:</i>			
• Winkelruimte	18.350 m ²	5.068	5.913
• Horeca-, leisure- en overige commerciële functies	1.150 m ²	160	160

Tabel 3 Toename verkeersgeneratie als gevolg van herontwikkeling Schinkelkwadrant-Zuid

	Weekdag	Werkdag	Weekdag: toename	Werkdag: toename
Stadskantoor + woningen + winkel / horeca / comm	522+97+5068+160 = 5.847	610+97+5913+160 = 6.780	5847-2494 = 3.353	6780-2905 = 3.875

3. PARKEREN

Gemeentelijk parkeerbeleid

De gemeente Heerlen heeft haar parkeerbeleid bij nieuwe ruimtelijke plannen en projecten verwoord in de 'Parkeernota Heerlen 2010', vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 2 november 2010. Een van de uitgangspunten die de gemeente hierin hanteert is dat een nieuw bouwinitiatief geen parkeerproblemen in de omgeving mag veroorzaken. De beoogde herontwikkeling van het Schinkelkwadrant-Zuid dient hieraan getoetst te worden.

Voor de toepassing van de parkeernormering is in de nota een gebiedsindeling opgenomen. De planlocatie wordt begrensd door de Schinkelstraat (noordzijde), Honigmanstraat (oostzijde), Promenade (zuidzijde) en de Geerstraat (westzijde) en valt binnen het gebied 'centrum'. Hier gelden de minimumparkeernormen, welke tevens de maximumnormen zijn. In de onderstaande tabel zijn voor diverse functies de geldende parkeernormen in het centrum van Heerlen opgenomen.

Tabel 4 Parkeernormen centrum Heerlen

	Parkeernorm
<i>Wonen</i>	
Woning	1,5 pp per woning
<i>Detailhandel</i>	
Kernwinkelcentrum (hoofdwinkelcentrum)	3,5 pp per 100 m ² bvo
<i>Dienstverlening</i>	
Kantoren met baliefunctie	1,5 pp per 100 m ² bvo
Kantoren zonder baliefunctie	1,3 pp per 100 m ² bvo

Uitgangspunt van de parkeernormering bij nieuwe ontwikkelingen is dat "het benodigd aantal parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd dient te worden, bij voorkeur zoveel mogelijk ondergronds. Indien er op eigen terrein onvoldoende ruimte is of wanneer het financieel niet haalbaar is om een toereikende parkeervoorziening te realiseren kan worden uitgeweken naar de (semi-)openbare ruimte. Daarbij is het aan de gemeente te bepalen of uitwijken mogelijk is en wordt onder andere de richtlijn gehanteerd dat de parkeervoorziening gerealiseerd dient te worden binnen een straal rondom de ontwikkeling". Onderhavige ontwikkeling zal hieraan worden getoetst.

Parkeerbehoefte Schinkelkwadrant-Zuid

In het Ontwikkelingsplan Schinkelkwadrant Zuid Heerlen, opgezet door de gemeente Heerlen, is een analyse opgesteld van het parkeren voor de beoogde ontwikkeling². In de huidige situatie wordt het parkeren ten behoeve van het Schinkelkwadrant-Zuid opgevangen in de diverse parkeergarages in de omgeving. Gebaseerd op het huidige programma is in de onderstaande tabel de huidige, theoretische parkeerbehoefte van het Schinkelkwadrant-Zuid per functie in beeld gebracht.

Tabel 5 Parkeerbehoefte huidige situatie Schinkelkwadrant-Zuid

	Om- vang/aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte
Kantoorruimte	11.547 m ² bvo	1,5 pp per 100 m ² bvo	(11547/100)*1,5 = 173
Woningen	8 stuks	1,5 pp per woning	8*1,5 = 12
Winkelruimte	5.814 m ² bvo	3,5 pp per 100 m ² bvo	(5814/100)*3,5 = 204

De herontwikkeling van het Schinkelkwadrant-Zuid zorgt voor een nieuwe parkeerbehoefte in het centrum van Heerlen. De parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van het nieuwe programma binnen het Schinkelkwadrant-Zuid. In onderstaande tabel staat de parkeerbehoefte per type functie weergegeven. Eveneens is het verschil met de huidige parkeerbehoefte aangegeven. Op die manier wordt inzichtelijk wat de extra parkeerbehoefte is van het Schinkelkwadrant-Zuid als gevolg van de herontwikkeling.

² Gemeente Heerlen, Memo analyse Parkeren, Bijlage 13 Ontwikkelingsplan Schinkelkwadrant-Zuid Heerlen, versie 08-06-2011

Tabel 6 Parkeerbehoefte herontwikkeling Schinkelkwadrant-Zuid

	Omvang / aantal	Parkeernorm	Parkeerbehoefte herontwikkeling	Toename parkeerbe- hoefte
<i>Stadskantoor:</i>				
• Kantoorruimte	7.000 m ² bvo	1,5 pp per 100 m ² bvo	$(7.000/100)*1,5$ = 105	105-173 = -68
<i>Woningen:</i>				
• Woningen	max. 30 stuks	1,5 pp per woning	30*1,5 = 45	45-12 = 33
<i>Winkelruimte/horeca / leisure / commercieel:</i>				
• Winkelruimte	18.350 m ² bvo	3,5 pp per 100 m ² bvo	$(18.350/100)*3,5$ = 643	643-204 = 439
• Leisure, horeca en overige commerciële functies	1.150 m ² bvo	3,5 pp per 100 m ² bvo*	$(1.150/100)*3,5$ = 41	41-0 = 41

* conform omschrijving en parkeernorm in Bijlage 13 van Ontwikkelingsplan Schinkelkwadrant-Zuid Heerlen, Memo analyse Parkeren, versie 08-06-2011 en memo gemeente Heerlen 'aangepast programma Schinkelkwadrant-Zuid', 10 juli 2013.

De extra parkeerbehoefte is niet op ieder moment hetzelfde. Zo ligt het piekmoment van de functie 'kantoor' met name op werkdagen overdag, terwijl de parkeerbehoefte voor 'winkelruimte' met name ontstaat op zaterdag overdag. Derhalve zijn in onderstaande tabel aanwezigheidspercentages toegepast op de toename parkeerbehoefte. Hiermee wordt inzichtelijk wat de toename van de parkeerbehoefte is per type dag en wordt in bepaalde mate gerekend met dubbelgebruik.

Tabel 7 Parkeerbehoefte herontwikkeling Schinkelkwadrant-Zuid per dagdeel

	Woensdag (middag)			Vrijdag (middag)			Zaterdag (middag)		
	Toename p-behoefte	%	p-behoefte	%	p-behoefte	%	p-behoefte		
<i>Stadskantoor:</i>									
• Kantoorruimte	-68	100%	$1,0 \cdot -68 = -68$	100%	$1,0 \cdot -68 = -68$	5%	$0,05 \cdot -68 = 0$		
<i>Woningen:</i>									
• Woningen	33	60%	$0,6 \cdot 33 = 20$	60%	$0,6 \cdot 33 = 20$	60%	$0,6 \cdot 33 = 20$		
<i>Winkelruimte of horeca / leisure / commercieel:</i>									
• Winkelruimte	439	70%	$0,7 \cdot 439 = 308$	70%	$0,7 \cdot 439 = 308$	100%	$1,0 \cdot 439 = 439$		
• Leisure, horeca en overige commerciële functies:									
Restaurant of	41	40%	$0,4 \cdot 41 = 17$	40%	$0,4 \cdot 41 = 17$	70%	$0,7 \cdot 41 = 28$		
Café of	41	40%	$0,4 \cdot 41 = 17$	40%	$0,4 \cdot 41 = 17$	75%	$0,75 \cdot 41 = 30$		
Sport	41	50%	$0,5 \cdot 41 = 21$	50%	$0,5 \cdot 41 = 21$	100%	$1,0 \cdot 41 = 41$		
Totaal									
Stadskantoor+woningen	-68+33+439		-68+20+308		-68+20+308		20+439+41 =		
+winkelruimte + leisure commercieel)	+41 = 445		+21 = 281		+21 = 281		500		

Uit tabel 7 blijkt dat de parkeerbehoefte op zaterdagmiddag het grootst is. Het benodigde aantal parkeerplaatsen op de zaterdagmiddag geldt dan ook als norm. Onderstaand wordt aan de hand van de parkeersituatie in het centrum van Heerlen beschreven hoe de toenemende parkeerbehoefte als gevolg van de herontwikkeling van het Schinkelkwadrant-Zuid, kan worden opgevangen.

Parkeersituatie centrum

- *Ideale restcapaciteit in de directe omgeving*

Op basis van bezettingscijfers van de garages in de directe omgeving van de herontwikkeling (Corio, 't Loon, Raadhuis, Schouwburg en Teleparking) bestaat er op de zaterdag een ideale restcapaciteit van 302 parkeerplaatsen. Dit is de restcapaciteit die berekend wordt door de maximale capaciteit van iedere garage in de omgeving te maximeren op 80 procent (een bovengrens voor een ideale parkeerbalans zoals die is vastgesteld in de Parkeernota 2010) en daar vervolgens het aantal geparkeerde auto's op de zaterdagmiddag van af te trekken.

- *Maximale restcapaciteit in de directe omgeving*

In werkelijkheid zal een garage niet voor 80 procent, maar bij voldoende parkeervraag tot 100 procent in gebruik zijn. Uitgaande van een volledige bezetting, afgezet tegen de daadwerkelijk bezetting, zijn er op zaterdagmiddag in de genoemde

garages nog 754 beschikbare parkeerplaatsen. De bruto toename als gevolg van de herontwikkeling Schinkelkwadrant-Zuid (478 parkeerplaatsen) past hier dus binnen.

- *Totale restcapaciteit*

Uit de informatie van onder andere Q Park Exploitatie BV blijkt bovendien dat in Heerlen op de zaterdagmiddag (uitgaande van een maximale gewenste bezetting van 80 procent) ook in de overige garages van Heerlen (Putgraaf, De Klomp) nog altijd 319 parkeerplaatsen vrij zijn. Daarbij komt dan nog het aantal vrije plaatsen van de P&R. Ook weer uitgaande van een maximale bezetting van 80 procent, zijn dit er op de zaterdagmiddag 139. Dus in de overige parkeergelegenheden in Heerlen zijn er vrije parkeerplekken die op het moment dat de 5 genoemde directe bronpunten 'vol' raken, kunnen dienen als overloop.

In de onderstaande tabel is de parkeerbalans in Heerlen op zaterdagmiddag als volgt samen te vatten.

Tabel 8 Parkeersituatie centrum Heerlen

Locatie	Totaal	Maximaal (80%)	Huidige bezetting	Restcapaciteit	Restcapaciteit (80%)
Corio	525	420	460	65	-40
't Loon	400	320	303	97	17
Raadhuis	380	304	339	41	-35
Schouwburg	500	400	256	244	144
Teleparking	455	364	148	307	216
Totaal bronpunten	2260	1808	1506	754	302
De Klomp	360	288	212	148	76
Putgraaf	280	224	45	235	179
P&R	232	185	46	186	139
Totaal extra	872	697	303	569	394
Totaal alles	3132	2505	1809	1323	696

De ontwikkeling van het Maankwartier voorziet verder in de komst van circa 850 parkeerplaatsen. Door Goudappel Coffeng is een verkeersstoets uitgevoerd. Ten aanzien van het parkeren wordt daarin geconcludeerd dat op het maatgevende moment in de garages van Maankwartier nog 100 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Ook die parkeerplaatsen zouden gebruikt kunnen worden door bezoekers van Schinkelkwadrant.

Het door de gemeenteraad van Heerlen vastgestelde parkeerbeleid streeft naar een verantwoorde parkeerbalans in het centrum van Heerlen. Beleidsmatig wordt een maximale bezettingsgraad van 80% in verkeerskundig opzicht als verantwoord gezien. Hierbij wordt de kanttekening gemaakt dat vanuit economisch perspectief een

maximale bezettingsgraad van 80 % niet als verantwoord kan worden gezien. Een duurzaam optimaal gebruik maken van de parkeerstructuur kan dus verantwoord vergen dat een hogere bezettingsgraad wordt nagestreefd.

Betrachtend het uitgangspunt, dat de parkeergarages in de nabijheid van het Schinkelkwadrant optimaal worden benut (100% bezetting) en de overige parkeergarages de huidige bezetting blijven houden, is er een ruimte van 523 parkeerplaatsen.

Hiermee ontstaat een parkeerbalans waarin de bezettingsgraad voor het hele centrum rond de 72% uitkomt. Hiermee is ook vanuit verkeerskundig opzicht niet sprake van een onaanvaardbare situatie.

Afwijken gemeentelijk parkeerbeleid

In het kader van het gemeentelijke parkeerbeleid geldt in principe dat op eigen terrein dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Bij de herontwikkeling van het Schinkelkwadrant-Zuid zal hiervan worden afgeweken door gebruik te maken van de restcapaciteit van parkeergarages in de omgeving.

Hiervoor kunnen de volgende argumenten worden aangehaald:

- *Het herontwikkelen van het bestaande bouwblok, zonder parkeergarages levert geen wezenlijk verschil met de huidige bestaande situatie*
In de huidige situatie rondom het bouwblok schinkelkwadrant Zuid/de Plu, is er sprake van een ruim bouwvolume zonder een groot aantal rechtstreeks daaraan toegekende parkeerplekken. Dit bouwblok kan op basis van geldende rechten rechtstreeks voor diverse doeleinden worden gebruikt, zonder dat hiervoor extra parkeerplekken worden aangelegd.
In die zin, en ook gelet op de hoge investeringskosten, is het niet redelijk om bij de onderhavige ontwikkeling de eis te stellen dat op eigen terrein wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen.
- *Het achterwege laten van extra parkeerplaatsen zal niet leiden tot een ruimtelijk ongewenste situatie*
 - Er is voldoende restcapaciteit in het gehele centrum aanwezig. Zelfs met de gewenste maximale parkeerbezetting van 80 procent als uitgangspunt;
 - Er is in de genoemde bronpunten voldoende restcapaciteit aanwezig, uitgaande van de volledige capaciteit;
 - Investeren in garagecapaciteit is in economisch opzicht niet mogelijk en kan bovendien op termijn tot ruimtelijk ongewenste situaties leiden. Het waarborgen van een duurzaam ruimtegebruik vraagt namelijk om continuïteit ten aanzien van de exploitatie van de bestaande garages. In die zin verdient het aanbeveling om niet strikt de hand te houden in een

maximale bezettingsgraad van 80%. Een dergelijke overschrijding leidt niet direct tot verkeerskundige knelpunten, maar zichtbaar wel tot een duurzaam ruimtegebruik van het centrum.

- Er zal geen parkeeroverlast in de directe omgeving van Schinkelkwadrant-Zuid ontstaan. In de directe omgeving van Schinkelkwadrant-Zuid is het parkeren immers volledig gereguleerd.

Conclusie

Voor wat betreft het parkeren geldt dat de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van de herontwikkeling van het Schinkelkwadrant-Zuid wordt opgevangen in de parkeergarages in het centrum van Heerlen. De restcapaciteit in deze garages is voldoende is om de toename van de parkeerbehoefte op te vangen.

4. VERKEERSONTSLUITING

In de voorgaande paragraaf wordt duidelijk dat verkeer van en naar het Schinkelkwadrant-Zuid parkeert in de vijf parkeergarages nabij het plangebied. Dat betekent dat verkeer van en naar het plangebied verspreid over de wegen van en naar het centrum van Heerlen rijdt, met enige concentratie op de Geerstraat gezien de ligging van de parkeergarages.

Uit het gemeentelijk verkeersmodel zijn de intensiteiten in de huidige situatie binnen de kern Heerlen bekend. Hiervoor wordt een plot uit het verkeersmodel gehanteerd. In 2011 lag de intensiteit op de Geerstraat tussen de 8.151 en 8.928 motorvoertuigen per etmaal, afhankelijk van het gedeelte van de weg. Uitgaande van een jaarlijkse autonome groei van het verkeer van 2%, als gevolg van toenemend autobezit en –gebruik, zijn de intensiteiten voor de jaren 2012 en 2022 berekend. Deze intensiteiten (exclusief de voorgenomen ontwikkeling) zijn opgenomen in onderstaande tabel.

In een worst-case scenario concentreert verkeer van en naar het Schinkelkwadrant-Zuid zich op één route, de Geerstraat. Het is aannemelijk dat dit verkeer zowel vanuit/naar noordelijke richting (richting Schakelweg) als vanuit/naar zuidelijke richting (richting Kruisstraat) rijdt. De toename op de Geerstraat zal derhalve ongeveer 50% van de verkeersgeneratie als gevolg van de herontwikkeling van het Schinkelkwadrant-Zuid bedragen. Daarom wordt uitgegaan van een toename van de etmaalinintensiteit op de Geerstraat met ongeveer $0,5 \times 3.353 = 1.677$ motorvoertuigen per dag.

De Geerstraat is gecategoriseerd als een ontsluitingsweg categorie B en is onderdeel van de Cityring. In het Verkeerscirculatieplan³ wordt een toekomstbeeld (2015) geschetst, waarin de Geerstraat nog steeds deel uitmaakt van de Cityring. De Geerstraat heeft een gebiedsontsluitende functie en is gericht op het verzamelen van wijkverkeer op de kruisingen en op stromen op de wegvakken. Daarbij heeft de gemeente Heerlen te kennen gegeven dat in de huidige situatie in de verkeersafwikkeling zich geen knelpunten voordoen.

Het is complex om een duidelijke richtlijn of criterium te hanteren voor de maximale verkeersintensiteit op wegen, omdat juist de inrichting van de weg bepalend moet zijn voor het verkeersgedrag. Wel wordt als vuistregel voor intensiteiten op gebiedsontsluitingswegen gehanteerd, tussen 15.000 en maximaal 20.000 motorvoertuigen per etmaal, afhankelijk van de capaciteit van de kruisingen in het wegvak. Gesteld kan worden dat, gelet op de functie van de weg en deze vuistregel en de

³ Gemeente Heerlen, Memo Parkeren garage Schinkel-Zuid, d.d. 12 juli 2011.

ervaringen in de huidige situatie, de optredende verkeersintensiteiten uit het oogpunt van verkeersafwikkeling, niet leiden tot knelpunten.

Tabel 9 Verkeersintensiteiten gemiddelde werkdag (excl. en incl. ontwikkeling)

	2012	2012 (incl. ontwikkeling)	2022	2022 (incl. ontwikkeling)
Geerstraat (tussen Schakelweg en Schinkelstraat)	8.314	$8314+(0,5*3.353) = 9.991$	10.135	$10.135+(0,5*3.353) = 11.812$
Geerstraat (tussen Schinkelstraat en Valkenburgerweg)	9.107	$9107+(0,5*3.353) = 10.784$	11.101	$11.101+(0,5*3.353) = 12.778$

5. CONCLUSIE

Uit de bovenstaande uiteenzetting kan worden geconcludeerd dat er als gevolg van de beoogde herontwikkeling van het Schinkelkwadrant-Zuid geen problemen zijn te verwachten ten aanzien van de verkeersafwikkeling.

Voor wat betreft het parkeren geldt dat de toename van de parkeerbehoefte als gevolg van de herontwikkeling van het Schinkelkwadrant-Zuid wordt opgevangen in de parkeergarages in het centrum van Heerlen. De restcapaciteit in deze garages is voldoende is om de toename van de parkeerbehoefte op te vangen.

BIJLAGEN

Bijlage 1:
Verkeersberekeningen

A. Uitgangspunten

- Heerlen is een sterk-stedelijke woonplaats op basis van 88.943 inwoners per 1 februari 2012 (bron: www.heerlen.nl) en stedelijkheidsgraad (bron: CBS, www.statline.nl).
- Het plangebied ligt in de zone 'centrum'.
- Huidige functies in het plangebied:
 - Kantoorruimte:
 $99+516+814+1182+(400+422+261+157)+(2392+2184+1664+728+728) = 11.547$ m² bvo
 - Woningen: 8 stuks
 - winkelruimte: $1222+1884+2708 = 5.814$ m² bvo
- toekomstige functies in het plangebied:
 - 7.000 m² bvo stadskantoor
 - maximaal 30 woningen
 - maximaal 18.350 m² bvo aan winkelruimte en 1.150 m² bvo voor horeca-, leisure- en overige commerciële functies
- Verkeersgeneratie volgens online-rekentool van CROW (www.crow.nl/verkeersgeneratie) met de volgende parameters:
 - Kantoorruimte:
 - Hoofdgroep: kantorengedebied
 - Type werkgebied: baliefunctie
 - Ligging in stedelijk gebied: centrumlocatie
 - Stedelijkheidsgraad: sterk-stedelijk
 - Woningen:
 - Ligging in stedelijk gebied: centrum-stedelijk (hoge dichtheid), centrum Heerlen
 - Autobezit per woning: 0,5 (bron: www.cbsinuwbuurt.nl)
 - Ligging t.o.v. OV-knooppunten en/of snelwegaansluitingen: sec. knooppunt of IC knooppunt < 1 km
 - Winkelruimte:
 - Hoofdgroep: winkelen en boodschappen
 - Type voorziening: binnensteden en hoofdwinkelcentra (50.000-100.000 inwoners)
 - Ligging in stedelijk gebied: centrum
 - Horeca-, leisure- en overige commerciële functies:
 - Hoofdgroep: sport, cultuur en ontspanning
 - Type voorziening: zie tabel 'Schinkelkwadrant-Zuid herontwikkeling'
 - Ligging in stedelijk gebied: centrum

B. Verkeersgeneratie

Schinkelkwadrant-Zuid huidige situatie		Opmerkingen
<i>Kantoorruimte</i>		
Omvang totaal (m ² bvo)	11.547	Informatie initiatiefnemer/gemeente
Resultaat www.crow.nl/verkeersgeneratie		
Verkeersgeneratie weekdag (mvtgbew/etm)	861	
Verkeersgeneratie werkdag (mvtgbew/etm)	1.006	
<i>Woningen</i>		
Aantal woningen	8 stuks	Informatie initiatiefnemer/gemeente
Resultaat www.crow.nl/verkeersgeneratie		
Verkeersgeneratie weekdag (mvtgbew/etm)	26	
Verkeersgeneratie werkdag (mvtgbew/etm)	26	
<i>Winkelruimte</i>		
Omvang totaal (m ² bvo)	5.814	Informatie initiatiefnemer/gemeente
Resultaat www.crow.nl/verkeersgeneratie		
Verkeersgeneratie weekdag (mvtgbew/etm)	1.605	
Verkeersgeneratie werkdag (mvtgbew/etm)	1.873	
Totaal verkeersgeneratie weekdag	2.492	
Totaal verkeersgeneratie werkdag	2.905	

Schinkelkwadrant-Zuid herontwikkeling

Opmerkingen

Stadskantoor:

• Kantoorruimte (m ² bvo)	7.000	Informatie initiatiefnemer
Resultaat www.crow.nl/verkeersgeneratie		
Verkeersgeneratie weekdag (mvtgbew/etm)	522	
Verkeersgeneratie werkdag (mvtgbew/etm)	610	

Woningen:

• Woningen (aantal)	max 30	Informatie initiatiefnemer
Resultaat www.crow.nl/verkeersgeneratie		
Verkeersgeneratie weekdag (mvtgbew/etm)	97	
Verkeersgeneratie werkdag (mvtgbew/etm)	97	

Winkelruimte/horeca / Leisure / Commercieel:

• Winkelruimte (m ² bvo)	18.350	Informatie initiatiefnemer
Resultaat www.crow.nl/verkeersgeneratie		
Verkeersgeneratie weekdag (mvtgbew/etm)	5.068	
Verkeersgeneratie werkdag (mvtgbew/etm)	5.913	

• Horeca-, leisure- en overige commerciële functies (m ² bvo), als onderdeel van de 22500 m ² winkelruimte	1.150	Informatie initiatiefnemer
--	-------	----------------------------

Resultaat www.crow.nl/verkeersgeneratie

- Horeca (de beschikbare kengetallen voor horeca zijn niet van toepassing op centrumfuncties)

- Leisure	weekdag	werkdag
Bibliotheek – vk-generatie (mvtgbew/etm)	51	60
Casino – vk-generatie (mvtgbew/etm)	160	160
Fitnesscentra/sportschool – vk-generatie (mvtgbew/etm)	111	111
Sporthal – vk-generatie (mvtgbew/etm)	58	58
Sportzaal – vk-generatie (mvtgbew/etm)	56	56
Wellnescentra – vk-generatie (mvtgbew/etm)	113	113

C. Verkeersintensiteiten

De intensiteiten in onderstaande tabellen zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de gemeente Heerlen, voor het jaar 2011 (etmaalintensiteiten). Voor de jaren 2012 en 2022 zijn de intensiteiten uit het jaar 2011 opgehoogd met een jaarlijkse groei-factor van 2% (aannname). Hierbij is opgeteld, 50% van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling (incl. ontwikkeling).

	2012	2012	2022	2022
		(incl. ontwikkeling)		(incl. ontwikkeling)
Geerstraat (tussen Schakelweg en Schinkelstraat)	8.314	$8314+(0,5*3.353) = 9.991$	10.135	$10.135+(0,5*3.353) = 11.812$
Geerstraat (tussen Schinkelstraat en Valkenburgerweg)	9.107	$9107+(0,5*3.353) = 10.784$	11.101	$11.101+(0,5*3.353) = 12.778$

