

Heven Group BV

Verkeersonderzoek

evenementenaccommodatie

Uden

Eindrapport

Heven Group BV

Verkeersonderzoek

evenementenaccommodatie

Uden

Eindrapport

Datum	25 maart 2011
Kenmerk	PVH001/Kmb/0003
Eerste versie	23 februari 2011

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Heven Group BV
Titel rapport	Verkeersonderzoek evenementenaccommodatie Uden Eindrapport
Kenmerk	PVH001/Kmb/0003
Datum publicatie	25 maart 2011
Projectteam opdrachtgever(s)	Tim van Helmond MSc.
Projectteam Goudappel Coffeng	Bram Klemann
Projectomschrijving	Verkeersonderzoek naar de effecten van een evenementenaccommodatie op de aspecten parkeren en verkeersbewegingen.
Trefwoorden	Evenementenaccommodatie, parkeren, verkeersgeneratie

Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	Parkeren.....	3
2.1	Parkeeraanbod huidige situatie.....	3
2.2	Parkeervraag huidige situatie	6
2.3	Parkeervraag toekomstige situatie	8
2.4	Effect parkeren toekomstige situatie	9
2.5	Invalidenparkeerplaatsen.....	9
2.6	Fietsparkeervoorzieningen.....	10
3	Verkeersbewegingen.....	12
3.1	Verkeersbewegingen huidige situatie.....	12
3.2	Verkeersbewegingen toekomstige situatie.....	13
3.3	Verkeerseffecten	13
4	Laden en lossen.....	17
4.1	Analyse mogelijkheden.....	17
4.2	Inpandige expeditieruimte	18
4.3	Kastanjeweg.....	19
4.4	Markt.....	19
4.5	Neringstraat Oost	20
4.6	Conclusie laden en lossen	21
5	Conclusies en aanbevelingen	22
5.1	Conclusies.....	22
5.2	Aanbevelingen.....	22
	Bijlagen	
1	Manoeuvruimte inpandige expeditieruimte	

1

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de aanleiding, doelstelling en opzet van dit verkeersonderzoek beschreven.

De gemeente Uden hecht veel belang aan culturele en recreatieve voorzieningen. Het theater Markant vervult daar reeds een belangrijke rol in. De Heven Group wil naast het theater (op de plaats van de naastgelegen panden aan de Markt en Kastanjeweg) een evenementenaccommodatie realiseren. Momenteel zijn daar een discotheek (Bongo Beach, 600m²), een café (165m²), kantoorruimte (ca. 150m²) en twee winkels (525m²) gevestigd.



Foto 1.1: Theater Markant en discotheek

De evenementenaccommodatie zal onder andere komen te bestaan uit een foyer, evenementenzaal, expeditieruimte en een restaurant met keuken (allen onderdeel van de evenementenaccommodatie en tevens ondergeschikt aan). De evenementenzaal (met een vlakke vloer) zal maximaal 1000 stapplaatsen of circa 700 zitplaatsen (in voorlopig ontwerp 3278m² bruto vloeroppervlak). De zaal kan ook kleiner gemaakt worden door een telescooptribune op te stellen die circa 300 zitplaatsen zal krijgen.

De evenementenaccommodatie zal haar culturele programmering of verhuringen toespitsen op (muziek)evenementen, voorstellingen, beurzen, presentaties, bedrijfsbijeenkomsten, feesten en partijen, carnaval en andere performances van het verenigingsleven en scholen. De meeste evenementen zullen bezoekers uit de gemeente en/of de regio zijn (circa het gebied tussen de lijnen Nijmegen – Venlo – Eindhoven – Den Bosch).

De veranderingen leiden tot een gewijzigde behoefte aan parkeervoorzieningen en een gewijzigd aantal verkeersbewegingen. In het kader van een nieuw bestemmingsplan is het noodzakelijk de verkeerseffecten van het realiseren van de evenementenaccommodatie in beeld te brengen. Aan Goudappel Coffeng BV is gevraagd een verkeersonderzoek uit te voeren om deze verkeerseffecten in beeld te brengen.

Doelstelling van deze rapportage is dan ook de verkeerseffecten (van zowel parkeren als verkeersbewegingen) van de evenementenaccommodatie op het centrum van Uden helder in beeld te brengen.

Allereerst wordt de parkeervraag van de evenementenaccommodatie en het effect daarvan op Uden centrum in beeld gebracht. Dit wordt beschreven in hoofdstuk 2. Hierbij wordt het huidige parkeeraanbod van de omgeving van de evenementenaccommodatie geanalyseerd. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een reeds eerder uitgevoerd parkeeronderzoek (HEG001, 3 december 2009) tijdens het aanbestedingstraject. Een aanvullend parkeeronderzoek is uitgevoerd op vrijdagavond 12 november 2010. Daarnaast wordt een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersaantrekkende werking van de evenementenaccommodatie en de effecten daarvan. Dit wordt beschreven in hoofdstuk 3. In het onderzoek wordt de verkeersaantrekkende werking van de huidige functies vergeleken met de evenementenaccommodatie, zodat een goed beeld van de toename van verkeer ontstaat. In dit hoofdstuk wordt ook kwalitatief beschreven wat het effect van de toename van verkeer op het omliggende wegennet (centrum Uden) is. Daarnaast worden in hoofdstuk 4 mogelijkheden voor laden en lossen onderzocht. Uiteindelijk worden in hoofdstuk 5 de conclusies van het verkeersonderzoek beschreven en eventuele aanbevelingen voor verkeer bij de realisatie van de evenementenaccommodatie.

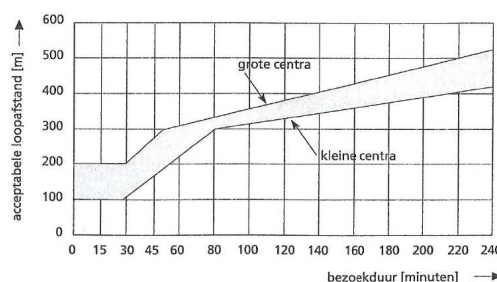
2

Parkeren

In dit hoofdstuk wordt de parkeervraag van de evenementenaccommodatie berekend en het effect daarvan op het parkeren in Uden geschetst.

2.1 Parkeeraanbod huidige situatie

Om het parkeeraanbod te kunnen analyseren zijn de grotere parkeerconcentraties in de nabijheid van theater Markant (en de locatie van de evenementenaccommodatie) in de analyse betrokken. Hierbij zijn de parkeergelegenheden die binnen 400 meter loopafstand van de evenementenaccommodatie liggen geanalyseerd. De 400 meter staat gelijk aan circa 5 minuten lopen, en wordt op basis van onderzoek (CROW kennisplatform voor o.a. verkeer en infrastructuur) beschouwd als een



Figuur 2.1: Acceptabele loopafstanden
(bron: ASVV 2004)

acceptabele tijd en afstand voor bezoekers. Het CROW gaat er op basis van diverse onderzoeken vanuit dat acceptabele loopafstanden gekoppeld zijn aan bezoekduur (zie figuur 2.1). De acceptabele loopafstand zal dus verschillen per evenement, maar aangenomen mag worden dat de afstand die bezoekers bereid zijn te lopen tussen accommodatie en parkeerplaats over het algemeen 400 meter is (soms zelfs meer). Binnen deze verkenning is niet gekeken naar het motief van de parkeerders (werknemers, bezoekers of winkeliers).

Het uitgangspunt bij nieuwe ontwikkelingen is vaak parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. In een groot centrum is dit echter niet gemakkelijk realiseerbaar of ongewenst vanwege:

- ruimtelijke mogelijkheden;
- meer verkeer dat het centrum in trekt en daarbij ook meer concentratiepunten van verkeer.

Ook voor de evenementenaccommodatie gelden deze zaken. In deze analyse wordt er van uitgegaan dat bezoekers van de evenementenaccommodatie op openbare gelegenheden kunnen parkeren. Dit heeft een meerwaarde ten opzichte van een parkeergelegenheid op eigen terrein realiseren. De meerwaarde is dat de parkeerdruk verspreid wordt, de verkeersbewegingen meer verdeeld worden (wat weer positievere effecten heeft op

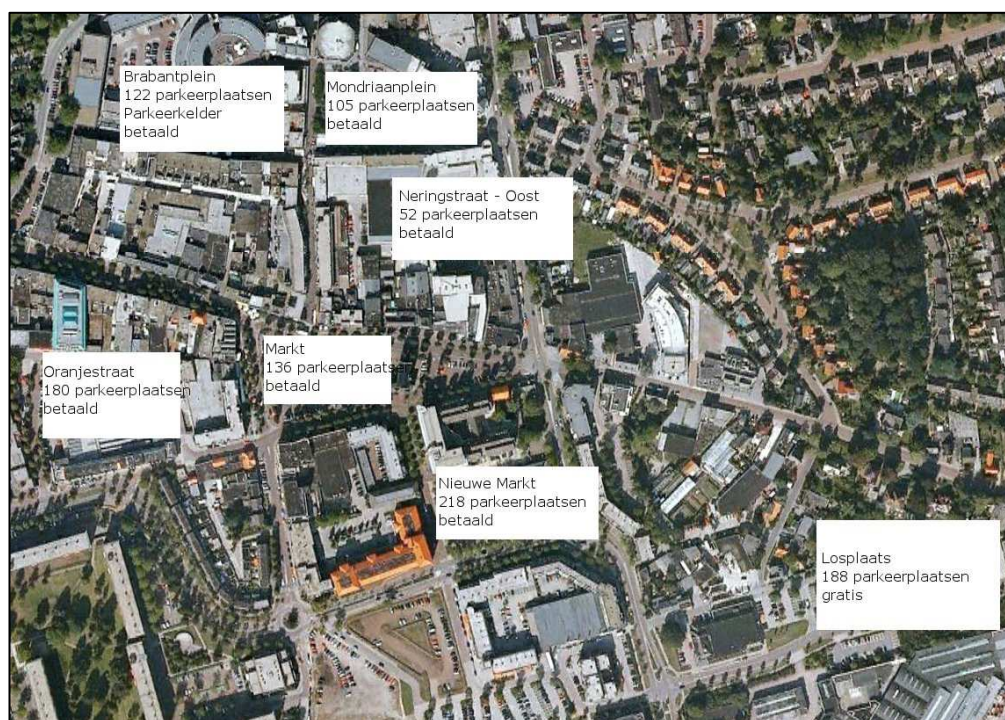
verkeersveiligheid en doorstroming, zeker omdat een evenement vaak piekmomenten kent) en daarnaast omdat bezoekers van de evenementenaccommodatie zo ook automatisch te voet het centrum van Uden bezoeken.

Het uitgangspunt dat de parkeergelegenheid voor de evenementenaccommodatie in de openbare ruimte gerealiseerd wordt is tevens logisch vanuit de maatschappelijke functie die de evenementenaccommodatie heeft.

Deze benadering werd ondersteund in overleg met gemeente Uden op 9 november 2010.

Voor bezoekers en werknemers van de evenementenaccommodatie wordt de dichtstbijzijnde parkeergelegenheid om te parkeren de Markt (136 parkeerplaatsen). Wanneer de Markt vol is, zijn er in de nabijheid nog andere grotere parkeergelegenheden, zoals het Mondriaanplein (105 parkeerplaatsen), de Nieuwe Markt (218 parkeerplaatsen), Neringstraat Oost (52 parkeerplaatsen) en de Oranjestraat/ Margrietstraat (180 parkeerplaatsen). Ook is er nog een ondergrondse parkeergelegenheid op het Brabantplein (122 parkeerplaatsen). Voor alle genoemde terreinen geldt dat tijdens winkeltijden (maandag tot en met zaterdag en koopavond) alleen tegen betaling mag worden geparkeerd.

Daarnaast is nog het gratis parkeerterrein op de Losplaats (188 parkeerplaatsen) meegenomen in de analyse. Alle genoemde parkeerterreinen zijn opgenomen in het onlangs gerealiseerde parkeerverwijssysteem van de gemeente Uden.



Figuur 2.2: Overzicht parkeerterreinen

Om te analyseren of het huidige parkeeraanbod voldoet aan de parkeervraag is tijdens drie momenten het aantal vrije parkeerplaatsen geteld. Dit is tijdens het eerste onderzoek (november 2009) gedaan tijdens koopavond (13 november en 27 november) en dinsdagavond (17 november). Het tweede onderzoek heeft plaatsgevonden op koopavond in november 2010. De koopavond is gekozen omdat dan zowel bezoekers van de winkels in het centrum van Uden als bezoekers van het theater gebruik maken van de parkeerterreinen nabij theater Markant.

Bij beide tellingen op koopavond was er ook een voorstelling in het Theater Markant gaande gelijktijdig met de opening van de winkels. Alle huidige functies hadden op het moment van de parkeertellingen daarmee een volledige parkeervraag.

Bij de tellingen van eind november 2009 op de koopavond was de drukte voor Sinterklaas van invloed. Uit de tellingen van november 2009 komen de volgende cijfers naar voren:

Locatie	Totale capaciteit	Maximum vrije plaatsen koopavond	Vrije plaatsen dinsdagavond
Mondriaanplein	105	6	50
Markt	136	2	31
Nieuwe Markt	218	144	166
Oranjestraat/ Margrietstraat	180	33	107
Neringstraat Oost	52	0	9
Losplaats	188	150	176
Brabantplein	122	Niet geïnventariseerd	Niet geïnventariseerd
TOTAAL	1001	335	654

Tabel 2.1: Overzicht resultaten parkeerinventarisatie november 2009

De derde telling heeft plaatsgevonden op vrijdag 12 november 2010. Deze dag was een koopavond waarbij gedurende de hele avond regen viel, waardoor het autogebruik onder bezoekers van het centrum merkbaar groter was.

Locatie	Totale capaciteit	Vrije plaatsen koopavond
Mondriaanplein	105	6
Markt	136	0
Nieuwe Markt	218	79
Oranjestraat/ Margrietstraat	180	0
Neringstraat Oost	52	1
Losplaats	188	99
Brabantplein	122	37
TOTAAL	1001	222

Tabel 2.2: Overzicht resultaten parkeerinventarisatie 12 november 2010

Omdat verder tijdens de wintermaanden het aantal bezoekers per auto hoger is, moet worden vastgesteld dat de tellingen zijn uitgevoerd tijdens een moment met hoog autogebruik. Zeker gezien het feit dat de drukste telling ook nog op een moment was dat het fietsgebruik waarschijnlijk lager was dan normaal, vanwege de vele regen die dag. Gezien het feit dat de tellingen beide amper een jaar oud zijn (vergelijkbare sociaal-economische omstandigheden), en er geen grote wijzigingen qua verkeersstructuur in het centrum van Uden hebben plaatsgevonden wordt de telling als representatief beschouwd. Bij alle tellingen op koopavond was daarnaast een voorstelling in het theater Markant gaande.

Uit de parkeertellingen blijkt dat er in de huidige situatie in totaliteit nog voldoende parkeergelegenheid is. Dit geldt met name voor de dinsdagavond en ook voor de koopavond. De parkeergelegenheden die het dichtst bij de winkelconcentraties zijn gelegen zijn (vol)bezet. Verder gelegen parkeergelegenheden (zoals bijvoorbeeld de Losplaats) hebben voldoende parkeergelegenheid. Recent heeft de gemeente Uden een parkeerverwijssysteem geïntroduceerd waardoor bij een vol parkeerterrein wordt doorverwezen naar de volgende parkeergelegenheid. Hierdoor kan het parkeren in de

toekomst ook beter verdeeld worden over de verschillende parkeerterreinen, en zal dit naar verwachting ook gebeuren.

Tijdens de inventarisatiemomenten bleek er in totaliteit voldoende parkeergelegenheid aanwezig te zijn. De grootste drukte is waargenomen tijdens de koopavond (tijdens de derde telling op 12 november 2010) toen nog 222 parkeerplaatsen vrij waren. Op andere momenten is er meer parkeergelegenheid beschikbaar, en gezien landelijke kencijfers is in andere maanden van het jaar ook meer vrije parkeergelegenheid omdat het fietsgebruik dan hoger is. Tijdens de telling regende het bovendien waardoor logischerwijs het fietsgebruik lager was.

Koopavond is het moment dat de winkelfuncties van het centrum van Uden een maximale parkeervraag hebben, en het parkeeraanbod dat over blijft voor de evenementenaccommodatie is op dat moment het minst. Omdat de koopavond in feite voor het centrum van Uden het piekmoment is voor alle functies samen, is hiermee gerekend in het bepalen van het beschikbare parkeeraanbod en de uiteindelijke parkeerbalans. In het verdere onderzoek zijn de (drukste) tellingen van november 2010 als uitgangspunt genomen.

Een bezettingsgraad van 100% van de totale parkeercapaciteit (voor de evenementenaccommodatie) is in de praktijk geen gewenste situatie. Een dergelijke bezettingsgraad maakt het namelijk onmogelijk om een parkeerplaats te vinden en daarnaast kan foutparkeren worden voorkomen. Voor het bepalen van het parkeeraanbod wordt daarom uitgegaan van een 'vol' bezetting van maximaal 90%. Een bezetting van 90% betekent dat er 10% van de totale parkeercapaciteit vrij moet blijven. Door de aanwezigheid van een parkeerverwijssysteem (dat bezoekers bij volle parkeerterreinen doorverwijst naar legere terreinen) in het centrum van Uden is wellicht een hogere bezettingsgraad acceptabel (het systeem gaat uit van 95% bezettingspercentage als 'vol').

De totale capaciteit van parkeergelegenheid op acceptabele afstand van de evenementenaccommodatie is 1001 parkeerplaatsen. In de situatie 'koopavond' is het aantal parkeerplaatsen dat volgens een 90% bezettingsgraad vrij moet blijven 100 parkeerplaatsen (10% van 1001 parkeerplaatsen). Van de 222 geconstateerde vrije parkeerplaatsen tijdens koopavond (op worstcasemoment) moeten er dan 100 parkeerplaatsen vrij blijven, om te zorgen dat de parkeerdruk in het centrum van Uden niet boven de 90% komt, en het te allen tijde mogelijk blijft een parkeerplaats te vinden. Dit betekent dat er nog 122 parkeerplaatsen beschikbaar zijn, voordat de geanalyseerde parkeergelegenheid als 'vol' te beschouwen is. In de praktijk is het aantal 'beschikbare parkeerplaatsen voor toename' waarschijnlijk meer omdat de tellingen tijdens een worstcasemoment plaatsvonden.

De toenemende parkeervraag als gevolg van de evenementenaccommodatie mag bij realisatie op openbare parkeergelegenheid hiermee maximaal 122 parkeerplaatsen zijn, zodat de parkeergelegenheid in totaliteit niet als 'vol' te beschouwen is.

2.2 Parkeervraag huidige situatie

In de eerder berekende parkeervraag is ook het theater Markant (langs de evenementenaccommodatie) meegenomen. In de huidige situatie is het Theater Markant een theater van 685 zitplaatsen. Naast het theater zijn nu een discotheek (Bongo Beach), een café (Jodelahitti), kantoorruimte (circa 150 m²) en detailhandel (twee winkels) gevestigd. De discotheek heeft een oppervlakte van 600 m², het café 165 m², en de winkels samen 525 m².

Om de parkeervraag van zowel de huidige als toekomstige situatie te bepalen, is gebruik gemaakt van de vigerende parkeernormen van de gemeente Uden (2006). De volgende normen (centrumgebied) zijn gebruikt:

- café, discotheek, cafetaria: 4,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- bioscoop, theater, schouwburg: 0,2 parkeerplaats per zitplaats;
- evenementenhal, beursgebouw, congresgebouw: 4,0 parkeerplaats per 100 m² bvo;
- detailhandel, hoofdwinkelgebied, non-food; 2,8 parkeerplaats per 100 m²;
- kantoorruimte, 2,0 parkeerplaats per 100 m².

De huidige bruto parkeervraag van het theater en de naastgelegen functies zijn daarmee als volgt:

Functie	Bruto parkeervraag
Theater	137
Discotheek	24
Café	7
Winkels	15
Kantoorruimte	3
TOTAAL	185

Tabel 2.3: Bruto parkeervraag huidige situatie

De parkeervraag is niet voor elke functie op elk moment hetzelfde. In de parkeernormen van de gemeente Uden is ook een aanwezigheidspercentage bepaald voor verschillende functies. De volgende functies en bijhorende aanwezigheidspercentages zijn relevant:

	Werkdag				Zaterdag		Zondag
	ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
Restaurant	10%	40%	90%	70%	70%	100%	40%
Café, discotheek	10%	40%	90%	75%	75%	100%	45%
Bioscoop, theater, evenementen	15%	30%	90%	100% (60%*)	60%	100%	60%
Detailhandel	30%	70%	0%	100%	100%	0%	0%
Kantoren	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%

Tabel 2.4: Aanwezigheidspercentages

* De bezettingsgraad voor het theater is volgens de parkeernorm van de gemeente Uden 60%. Deze bezettingsgraad is in de praktijk waarschijnlijk hoger, omdat op vrijdagavond vaak voorstellingen plaatsvinden in het theater Markant. Om deze reden is uitgegaan van een bezettingsgraad van 100%.

De parkeervraag van de beschouwde functies per moment is daarmee als volgt:

	Bruto	Werkdag				Zaterdag		Zondag
		ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
Theater	137	21	41	123	137	82	137	82
Discotheek	24	2	10	22	18	18	24	11
Café	7	1	3	6	5	5	7	3
Winkels	15	4	10	0	15	15	0	0
Kantoren	3	3	3	0	0	0	0	0
TOTAAL	185	31	67	151	175	120	168	96

Tabel 2.5: Parkeervraag per moment

De parkeervraag van de functies is het hoogst in de avonduren, zoals de tabel ook laat zien. De parkeervraag van winkelveorzieningen is het hoogst op de koopavond, welke in Uden op de vrijdagavond is. In de omgeving van de evenementenaccommodatie zal de totale parkeerdruk op vrijdagavond het hoogst zijn. Dit is omdat dan vrijwel alle functies (winkels, restaurants, et cetera) in het centrum een hoge parkeervraag kennen. De vrijdagavond (koopavond) is daarom in het verdere onderzoek als maatgevende moment beschouwd.

2.3 Parkeervraag toekomstige situatie

Voor het berekenen van de toekomstige vraag zijn, net zoals voor de huidige situatie, de parkeernormen van de gemeente Uden toegepast (zie paragraaf 2.1). Er is geen specifieke norm voor evenementenaccommodatie. Voor het berekenen van de parkeervraag is uitgegaan van de parkeernorm voor theater / schouwburg, omdat deze qua evenementen het meest vergelijkbaar is. De aan de evenementenaccommodatie verwante zaken zoals opslag- en kantoorruimtes worden gebruikt door personeel, en zijn verwerkt in de CROW-normen. De norm voor theater is 0,2 parkeerplaats per zitplaats en komt daarmee op (0,2*700 zitplaatsen) 140 parkeerplaatsen. De gebruikte norm leidt ook tot een hogere parkeervraag dan wanneer de norm voor evenementenhal of beursgebouw was gehanteerd ((3278 m²/100)*4=131). Voor evenementen zoals de carnavalszittingen (1000 stapplaatsen) is de norm voor evenementen meer aansluitend bij het evenement. In de berekening is daarnaast ook rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages van verschillende functies (zie tabel 2.4).

De parkeervraag voor de evenementenaccommodatie is daarmee:

	Bruto	Werkdag				Zaterdag		Zondag
		ochtend	middag	avond	koopavond	middag	avond	middag
Theater Markant	137	21	41	123	137	82	137	82
Evenementenaccommodatie	140	21	42	126	140	84	140	84
TOTAAL	277	42	83	249	277	166	277	166
Huidige situatie	185	31	67	151	175	120	168	96
Toename ten opzichte van huidige variant	+92	+11	+16	+98	+102	+46	+109	+70

Tabel 2.6: Parkeervraag bij uitbreiding met multifunctionele zaal

De parkeervraag van de evenementenaccommodatie is het hoogst in de avonduren. De parkeervraag is het hoogst op de koopavond en zaterdagavond. In het parkeeronderzoek is de koopavond als maatgevende moment genomen omdat dan andere functies in het

centrum ook een hoge parkeervraag kennen. Op zaterdagavond zijn de winkels in het centrum van Uden bijvoorbeeld gesloten.

De toename van de parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige situatie op de drukste momenten bedraagt 102 parkeerplaatsen.

2.4 Effect parkeren toekomstige situatie

Op basis van het maximale parkeeraanbod zijn de effecten van de parkeervraag van de evenementenaccommodatie bepaald. Er is bepaald hoeveel parkeerplaatsen met het huidige beschikbare parkeeraanbod voor de uitbreiding nog vrij zijn na aftrek van de parkeervraag. De analyse is uitgevoerd voor de koopavond, omdat dan de parkeervraag van zowel de evenementenaccommodatie als de overige functies in het centrum van Uden hoog is, en dan is sprake van een worstcasescenario. Op de zaterdagavond is de parkeervraag van de evenementenaccommodatie weliswaar hoger, maar is er vanuit de winkels in Uden geen of nauwelijks parkeervraag waardoor er ruim voldoende capaciteit is. De parkeervraag van de winkels in Uden is in ieder geval meer dan het verschil van 7 (109-102) parkeervraag van de Evenementenaccommodatie tussen zaterdagavond en koopavond, en daarom is de koopavond als maatgevend gekozen.

Zoals in paragraaf 2.1 is uitgelegd, mag de parkeervraag door de komst van de evenementenaccommodatie toenemen met maximaal 122 parkeerplaatsen op koopavond. Bij een toename van maximaal 122 parkeerplaatsen aan parkeervraag is de bezetting van de parkeercapaciteit 90%. Als de 122 parkeerplaatsen bezet zijn is er dan nog parkeergelegenheid (100 parkeerplaatsen), maar gevoelsmatig is de parkeergelegenheid vol. Het parkeerverwijssysteem zal bezoekers zo goed mogelijk verdelen.

	Koopavond
Theater Markant	137
Evenementenaccommodatie	140
TOTAAL	277
Huidige situatie (Markant en andere functies)	175
Vershil ten opzichte van huidige parkeervraag	+102

Tabel 2.7: Parkeervraag op koopavond van evenementenaccommodatie

De toename is echter minder dan de maximaal beschikbare 122 parkeerplaatsen. De parkeerdruk blijft daarmee onder de 90% en de restcapaciteit is dan nog 120 parkeerplaatsen op het maatgevende moment, de koopavond. Omdat, zoals reeds aangegeven, de tellingen plaatsvonden op een moment dat de parkeerdruk een worstcasescenario betrof met invloed van regen en sinterklaasinkopen, zal in de praktijk de restcapaciteit waarschijnlijk hoger zijn.

Geconcludeerd kan worden dat de parkeervraag van de evenementenaccommodatie opgevangen kan worden binnen het bestaande parkeeraanbod in het centrum van Uden, zelfs tijdens piekmomenten voor het gehele centrum.

2.5 Invalidenparkeerplaatsen

De parkeerplaatsen voor invaliden moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het gebouw liggen. De afstand tot de ingang moet minder dan 50 meter zijn volgens de Udense parkeernormen (2006). De verantwoordelijkheid voor het realiseren van gehandicaptenparkeerplaatsen ligt bij de gemeente. De gemeente Uden gaat in haar parkeernormen uit van per openbaar terrein van 50 parkeerplaatsen 1 invalidenparkeerplaats (dit is reeds gerealiseerd).

De parkeertoeename als gevolg van de evenementenaccommodatie is 102 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er volgens richtlijn 2 algemene invalidenparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden voor de evenementenaccommodatie. Deze invalidenparkeerplaatsen moeten binnen 50 meter van de ingang gerealiseerd worden, huidige invalidenparkeerplaatsen op de bestaande parkeerterreinen vallen daarmee buiten beschouwing. De 2 parkeerplaatsen dienen op de Prior van Milstraat, Markt of Kastanjeweg gerealiseerd te worden. Mogelijk dat in de praktijk minder dan 2 parkeerplaatsen nodig blijken te zijn.

Een alternatief voor invalide bezoekers van de evenementenaccommodatie die de beschikking van een begeleider (partner) hebben, is dat de mogelijkheid gecreëerd wordt dat zij voor de ingang kunnen worden afgezet. Een dergelijke mogelijkheid is ook reeds overeengekomen tussen het Theater Markant en de gemeente Uden.

2.6 Fietsparkeervoorzieningen

Fietzers willen hun fiets graag zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren. Juist in de van-deur-tot-deurrelatie zit immers ook de concurrentiekracht van de fiets op de korte afstand. Op basis van de CROW-uitgave 'Leidraad Fietsparkeren' uit 2001, zijn in tabel 2.8 fietsparkeernormen opgenomen waarin staat aangegeven hoeveel stallingplaatsen nodig zijn bij welke voorziening en waarop speciaal moet worden gelet.

Capaciteit van fietsparkeervoorzieningen voor bezoekers

Type voorziening		Eenheid	Richtlijn	Kies ondergrens bij:
Winkelcentrum	Binnenstad/hoofdwinkelcentrum	100 m2 bvo	5 - 10	
	Groot wijkwinkelcentrum	100 m2 bvo	5 - 7	Perifere liggend, gericht op massa-aankopen
	Buurtwinkelcentrum	100 m2 bvo	6 - 8	Perifere liggend, gericht op massa-aankopen
Kantoor	Zonder baliefunctie	100 m2 bvo	1 - 3	Sterke OV-concurrentie
	Met baliefunctie	per balie	2 - 4	Sterke OV-concurrentie
Onderwijs	Kinderdagverblijf	10 kinderen	1 - 3	Grote 'bovenwijkse functie'
	Basisschool	100 leerlingen	30 - 40	Grote 'bovenwijkse functie'
	Voortgezet onderwijs	100 leerlingen	60 - 70	Grote regionale functie en sterke OV-concurrentie
	Hoger onderwijs	100 leerlingen	40 - 60	Sterke OV-concurrentie
Sportcomplex	Sportthal	100 bezoekerscapaciteit	35 - 45	Perifere ligging
	Sportveld	100 bezoekerscapaciteit	20 - 30	Perifere ligging
	Zwembad	100 m2 wateroppervlakte	15 - 20	Perifere ligging
Uitgaansgelegenheden	Theater	100 bezoekerscapaciteit (grootste zaal)	20 - 25	Grote regionale functie en sterke OV-concurrentie
	Concertzaal	100 bezoekerscapaciteit (grootste zaal)	25 - 35	Grote regionale functie en sterke OV-concurrentie
	Bioscoop	100 bezoekerscapaciteit (grootste zaal)	25 - 35	Grote regionale functie en sterke OV-concurrentie
	Discotheek	100 bezoekers van topdag	25 - 35	Perifere ligging en sterke OV-concurrentie
Zorginstelling	Ziekenhuis	100 bedden	20 - 40	Sterke OV-concurrentie
	Verpleeghuis	100 bedden	5 - 15	Sterke OV-concurrentie
Recreatie	Recreatiegebied	100 bezoekers van topdag	20 - 40	Perifere ligging
	Attractiepark	100 bezoekers van topdag	15 - 30	Perifere ligging
Sociaal-culturele instelling	Kerk, moskee	10 kerk/moskeegangers	5 - 15	Sterke OV-concurrentie
	Museum	100 bezoekers van topdag	1 - 3	Sterke OV-concurrentie

Tabel 2.8: Richtlijnen voor fietsparkeren

Gezien het feit dat er geen sterke OV- concurrentie is in de nabijheid van de evenementenaccommodatie, dient een norm van 25 fietsparkeerplaatsen per 100 bezoekers gehanteerd te worden (net zoals bij het parkeren wordt hier ook de theaternorm gehanteerd). Dit betekent dat 250 fietsparkeerplaatsen benodigd zijn voor de evenementenaccommodatie (hiervoor gelden de 1000 bezoekers omdat er dan sprake is van een hoog fietsgebruik).

Volgens het Udense beleid voor fietsparkeren (zie parkeerbeleid, opgesteld door BRO in 2004) moet bij het een ontwikkeling ook de fietsvoorzieningen op eigen terrein worden gerealiseerd. Een parkeerkelder of in pandige fietsenstallingen (zeker betaald) vereist echter een extra inspanning van de fietsende bezoeker ten opzichte van op maaiveld stallen, en zal daarmee niet aantrekkelijk zijn.

De huidige situatie kent overigens geen fietsparkeergelegenheid op eigen terrein. In de huidige situatie is het mogelijk gratis de fiets weg te zetten nabij de ingang. De fietsvoorzieningen voor de evenementenlocatie kunnen daarom ook, net zoals de huidige

functies, in de openbare ruimte aanwezig zijn. Hiermee kan ook de synergie tussen het centrum van Uden en de evenementenaccommodatie versterkt worden voor de fietsende bezoeker.

In het Udense fietsparkeerbeleid (onderdeel parkeerbeleid) wordt daarnaast gesteld dat in ieder geval de gemeente zelf deze normen moet hanteren en anderen moet aanzetten zich ook aan deze normen te conformeren. Hiermee mag ervan uitgegaan worden dat voor de huidige functies reeds fietsenstallingen gerealiseerd zijn, en dat deze in de toekomstige situatie voor de evenementenaccommodatie gebruikt kunnen worden.

Het aantal fietsparkeerplaatsen dat gerealiseerd moet worden voor de evenementenaccommodatie is daarmee in de praktijk lager dan eerst volgens normen berekend, omdat aangenomen mag worden dat er voor de discotheek ook reeds fietsvoorzieningen aanwezig zijn (600^1 aantal bezoekers * 35% fietsvoorzieningen = 210 fietsvoorzieningen). Het aantal fietsparkeerplaatsen dat extra gerealiseerd moet worden is daarmee 40 fietsvoorzieningen.

Dit kan deels in de openbare ruimte worden opgevangen en deels in de openbare fietsenstalling op de Markt.

Tijdens de evenementen met 1000 bezoekers (zoals carnaval) zal het aantal fietsen naar verwachting hoger zijn, dit is echter een pieksituatie. Vanuit het gebruik van de openbare ruimte is het niet wenselijk om voor dit moment fietsvoorzieningen te realiseren, omdat deze dan de meeste tijd leeg staan.

¹ Maximum aantal bezoekers discotheek

3

Verkeersbewegingen

In dit hoofdstuk worden de onderzoeksresultaten beschreven van de verkeersaantrekkende werking van de evenementenaccommodatie en het effect daarvan op het omliggende wegennet in het centrum van Uden.

3.1 Verkeersbewegingen huidige situatie

Om te kunnen bepalen of de verkeersbewegingen² toenemen als gevolg van de evenementenaccommodatie, is het van belang eerst te bepalen hoeveel verkeersbewegingen de huidige functies op de hoek Markt / Kastanjeweg genereren. Het CROW heeft op basis van diverse verkeersonderzoeken en praktijksituaties twee publicaties uitgebracht die kencijfers geven voor het bepalen van het aantal verkeersbewegingen van functies. Dit zijn de volgende twee publicaties:

- CROW publicatie 256: 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden';
- CROW publicatie 272: 'Verkeersgeneratie voorzieningen'.

Beide publicaties zijn ook online te gebruiken door middel van www.verkeersgeneratie.nl

Met behulp van deze publicatie is allereerst bepaald hoeveel verkeersbewegingen de discotheek (Bongo Beach, 600m²), het café (165m²), de kantoorruimte (circa 150m²) en de twee winkels (525m²) genereren. De verkeersgeneratie van de huidige functies is als volgt:

- Winkels: 28,7 verkeersbewegingen per etmaal³ per 100m² bvo is het kengetal. Hierbij zijn de winkels beschouwd als onderdeel van het centrum van Uden. Voor de verkeersgeneratie van centra van kernen tussen de 30.000 en 50.000 inwoners wordt deze norm gehanteerd. Het aantal verkeersbewegingen per etmaal is 151 verkeersbewegingen.
- Discotheek/ café: de norm die het CROW hanteert is 39,2 verkeersbewegingen per etmaal. Uitgangspunt hierbij is dat onder zowel bezoekers en werknemers het autogebruik 90% is. Onzes inziens is deze norm voor de uitgaansgelegenheden in Uden hoog, en dat het autogebruik respectievelijk 50% is. In totaal komt het aantal verkeersbewegingen daarmee op 167 verkeersbewegingen per etmaal. De opmerking hierbij is wel dat zowel de discotheek als café voornamelijk in het weekend verkeersbewegingen genereert.
- Kantoren: de norm die specifiek is gehanteerd is 2,4 verkeersbeweging per arbeidsplaats (of 30m²). Het kengetal is op basis van locaties die op afstand van de snelweg liggen en geen intercityknooppunt aanwezig is.

² Met verkeersbeweging wordt elke verplaatsing van A naar B bedoeld. Voor de evenementenaccommodatie betekent dit dat elke auto naar een evenement 2 verkeersbewegingen genereert.

³ Etmaal is een periode van 24 uur. In dit onderzoek is de etmaalwaarde gehanteerd voor de drukste dag van elke functie.

Het totaal aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie komt daarmee op 330 verkeersbewegingen per etmaal. Het aantal verkeersbewegingen dat berekend is voor de huidige functies is lager dan gebruikelijk volgens de normen.

3.2 Verkeersbewegingen toekomstige situatie

Voor het berekenen van de toekomstige parkeervraag van de evenementenaccommodatie is wederom gebruik gemaakt van de CROW publicaties. Ook voor het berekenen van de verkeersbewegingen is het kengetal voor theater en schouwburg, omdat deze het meest overeenkomt.

Het kengetal voor centrumgebieden is 31,3 verkeersbewegingen per etmaal per 100 zitplaatsen. Hierbij wordt uitgegaan van 60% autogebruik onder zowel werknemers als bezoekers, waarbij de autobezetting 2,4 personen / auto voor bezoekers en 1,1 personen / auto voor werknemers van de evenementenaccommodatie. Het kengetal is daarnaast gebaseerd op gemiddeld 5 voorstellingen / evenementen per week op jaarbasis. De evenementenaccommodatie kent bij een volle bezetting een capaciteit van 700 zitplaatsen. Het aantal zitplaatsen is het normgetal voor het bepalen voor het aantal verkeersbewegingen omdat evenementen met zitplaatsen een hoger autogebruik hebben (bron: CROW publicatie 272) dan de evenementen met staanplaatsen. (de 1000 staanplaatsen zullen in de evenementenaccommodatie slechts incidenteel gebruikt worden voor evenementen die vooral op lokaal publiek gericht zijn waarbij een laag autogebruik te verwachten is, bijvoorbeeld met carnaval, wanneer het autogebruik onder bezoekers met circa 50% beduidend lager is).

In de praktijk zal niet bij elk evenement de volledige capaciteit benut worden, en is derhalve het aantal verkeersbewegingen lager. In totaal komt dit op 219 verkeersbewegingen per etmaal. Dit is een realistisch scenario omdat een groot deel van de evenementen op de gemeente en nabije regio gericht is.

Voor dit verkeersonderzoek is het zinvol het worstcasescenario in beeld te brengen, zodat de verkeerseffecten zo ongunstig mogelijk geschetst worden. Bij het worstcasescenario komt vrijwel iedereen per auto naar de evenementenaccommodatie. Om deze reden is bij uiteindelijke berekening uitgegaan van een autogebruik van 90% (90% bezoekers komt met de auto), en is bij de bezetting per auto onder bezoekers uitgegaan van 2,0 bezoekers per auto. Het totaal aantal verkeersbewegingen per etmaal komt daarmee (bron: www.verkeersgeneratie.nl) op 379 verkeersbewegingen per etmaal.

Om de verkeerseffecten te kunnen bepalen is het met name van belang de toename van verkeersbewegingen te analyseren. Deze is als volgt samen te vatten:

Evenementenacc.	Huidig aantal bewegingen	Toekomstig aantal bewegingen	Toename per etmaal
60% autogebruik	330	219	-111
90% autogebruik	330	379	+49

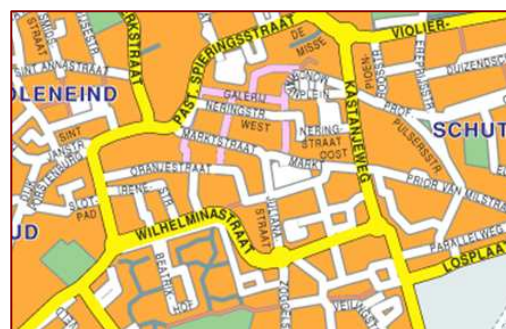
Tabel 3.1: Toename aantal verkeersbewegingen per etmaal

Uitgaande van een worstcasescenario waarbij 90% van zowel bezoekers als werknemers is er een toename van 49 verkeersbewegingen per etmaal.

3.3 Verkeerseffecten

Om de verkeerseffecten te kunnen analyseren, moet de toename van verkeersbewegingen in het worstcasescenario vergeleken worden met de verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet in het centrum van Uden. Om dit te kunnen vergelijken is gebruik

gemaakt van het verkeersmodel van de GGA- regio Noordoost Brabant, welke in het bezit is van Goudappel Coffeng. Het verkeersmodel is een rekenmodel waarbij verkeersintensiteiten bepaald kunnen worden van zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie. Aan het verkeersmodel liggen op straat uitgevoerde tellingen en diverse sociaal-economische gegevens ten grondslag. Daarnaast is het verkeersmodel ook vastgesteld door de gemeente Uden.



Figuur 3.1: (Geel) Hoofdverkeersstructuur centrum Uden

Voor de analyse van de effecten zijn de intensiteiten op de hoofdverkeersstructuur (zie figuur 3.1) rondom het centrum geanalyseerd. Verkeer vanuit de gemeente, maar bovenal vanuit de regio (en rijkswegen), zal via deze verkeersstructuur naar de parkeerterreinen rijden. Alle parkeerterreinen uit hoofdstuk 2 zijn vrijwel rechtstreeks gekoppeld aan deze verkeersstructuur. Derhalve is het onlogisch de intensiteiten op andere wegen te vergelijken. Om het gebruik van de hoofdverkeersstructuur te bevorderen is het aan te bevelen te zorgen voor een goede routebeschrijving en goede bewegwijzering om verkeer op ongewenste locaties te voorkomen. Het parkeerverwijssysteem van de gemeente Uden dat onlangs gerealiseerd is lost dit deels al op. Daarnaast kan extra informatie worden gegeven via een website van de evenementenaccommodatie.

De genoemde wegen zijn alle gebiedsontsluitingswegen met een snelheidsregime van 50 km/h. (zie foto 3.1).



Foto 3.1: Kastanjeweg (50 km/h)

Voor de analyse van effecten zijn de etmaalintensiteiten uit het verkeersmodel vergeleken met de etmaalintensiteiten plus toename als gevolg van de evenementenaccommodatie. In feite is daarmee een worstcasescenario doorgerekend (zie paragraaf 3.3). Omdat de herkomst van bezoekers van de evenementenaccommodatie niet bekend is (en overigens per evenement zal verschillen) is in de analyse de volledige toename aan elke locatie toegedicht (wederom een worstcasescenario). In de praktijk zal het verkeer van bezoekers en werknemers zich verspreiden over het wegennet en zal de

absolute toename per locatie ook verschillend zijn en niet volledig.

De resultaten van de modelanalyse voor het verkeersmodel voor 2010 is als volgt:

Locatie	Intensiteiten 2010+		
	Intensiteiten 2010	toename	Toename in %
Kastanjeweg	8700	8749	0,56%
Velmolenweg (tussen Kastanjeweg en Losplaats)	14700	14749	0,33%
Velmolenweg richting N264	13400	13449	0,37%
Losplaats	8900	8949	0,55%
Wilhelminastraat (tussen Julianastraat en Irenestraat)	7900	7949	0,62%
Wilhelminastraat (richting N264)	13100	13149	0,37%
Land van Ravensteinstraat	13400	13449	0,37%
Violierstraat	12800	12849	0,38%

Tabel 3.2: Toename intensiteiten 2010 als gevolg van evenementenaccommodatie (bron: verkeersmodel Noordoost Brabant)

In de toekomst zal het aantal verkeerbewegingen van de evenementenaccommodatie in principe niet toenemen. Bezoekers (bijvoorbeeld een echtpaar) zullen niet plotseling ieder met eigen auto gaan reizen. Ook het autogebruik van 90% is een situatie waarbij iedereen die het wil al met de auto gaat. Het overige verkeer groeit echter wel (de zogenaamde autonome groei). Voor het prognosejaar 2020 zijn de resultaten als volgt:

Locatie	Intensiteiten 2020+		
	Intensiteiten 2020	toename	Toename in %
Kastanjeweg	9700	9749	0,51%
Velmolenweg (tussen Kastanjeweg en Losplaats)	15300	15349	0,32%
Velmolenweg richting N264	13300	13349	0,37%
Losplaats	9300	9349	0,53%
Wilhelminastraat (tussen Julianastraat en Irenestraat)	9600	9649	0,51%
Wilhelminastraat (richting N264)	18100	18149	0,27%
Land van Ravensteinstraat	14300	14349	0,34%
Violierstraat	13600	13649	0,36%

Tabel 3.3: Toename intensiteiten 2020 als gevolg van evenementenaccommodatie (bron: verkeersmodel Noordoost Brabant)

De toename van verkeer is zowel in de huidige als in de toekomstige situatie minder dan 1%. Een dergelijke aanname is in de praktijk niet merkbaar. Een eventuele toename van verkeerbewegingen heeft daarmee geen nadelig effect op verkeersveiligheid, leefbaarheid, geluid en lucht.

Uiteraard zal een evenement zijn piekmomenten kennen voor en na afloop van een evenement. Wanneer de zaal volledig benut is, en al het verkeer tegelijkertijd in het uur voor de voorstelling aankomt / vertrekt (in de praktijk spreidt het verkeer zich meer) zullen er 190 (379/2) verkeerbewegingen per uur gegenereerd worden. Deze zullen vrijwel altijd buiten reguliere spitsperiodes plaatsvinden. Een belangrijke vraag is natuurlijk of de infrastructuur van Uden bestand is tegen een dergelijk piekmoment.

Uit tellingen van de gemeente Uden, uitgevoerd op 10 november, tijdens het parkeeronderzoek is geconstateerd dat het aantal verkeerbewegingen tijdens het drukste uur van de telling (19:00u-20:00u) circa 1200 is. Volgens de EVV module van het CROW is de maximale capaciteit van een 50 km/h weg per uur 2.000 mvt. Wanneer op de door de gemeente Uden getelde intensiteit een toename van 190 verkeerbewegingen plaatsvindt,

komt de totale intensiteit op het drukste uur van de koopavond op circa 1400 mvt/uur. Deze intensiteit is minder dan de maximale capaciteit. Derhalve kan geconcludeerd worden dat de hoofdverkeersstructuur van Uden bestand is tegen een piekmoment (worstcasescenario) van de evenementenaccommodatie.

Er is zelfs het kleine positieve effect te noemen dat het piekmoment van verkeer na afloop van evenementen meestal op een wenselijker tijdstip (vanuit leefbaarheid) dan de huidige discotheek.

4

Laden en lossen

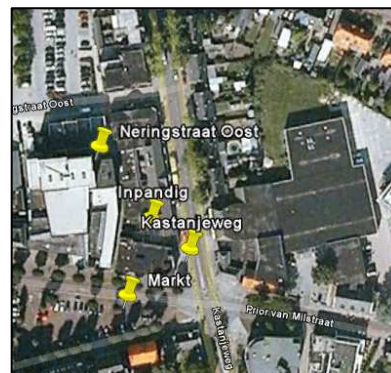
De evenementenaccommodatie moet ook bevoorraad kunnen worden, daarom is een expeditielocatie nodig. In dit hoofdstuk worden de verschillende mogelijkheden onderzocht en beschreven.

4.1 Analyse mogelijkheden

De evenementenaccommodatie moet om te kunnen functioneren bereikbaar zijn voor expeditieverkeer. Het moet mogelijk zijn om de accommodatie te kunnen bevoorraden met eten en drinken, maar ook allerlei andere goederen. Zo zal er, aanverwant aan de evenementen, ook allerlei goederen naar de evenementenlocatie toe gebracht moeten worden. De goederen zullen met diverse typen vrachtvervoer bevoorraad worden, waarbij uitgegaan wordt dat het mogelijk is dat de evenementenaccommodatie door vrachtwagens van 18 meter lengte meter bevoorraad wordt.

Het beleid van de gemeente Uden staat niet toe dat vrachtwagens parkeren in het centrumgebied. Om deze reden is in deze analyse bekeken waar mogelijk geladen en gelost kan worden. Daarbij is het niet toegestaan om voor vrachtwagens te parkeren op de laad- en losstrook. Om het gebruik van een laad- en loslocatie te stimuleren, het laden- en lossen vanuit arbo-oogpunt zo gemakkelijk mogelijk te maken en geen overlast van goederen over de openbare weg te veroorzaken, is gezocht naar een locatie voor expeditieverkeer zo dicht mogelijk bij de evenementenlocatie. Hiervoor worden de volgende locaties beschouwd:

1. Inpandige expeditieruimte; een expeditieruimte die zich in het gebouw van de evenementenaccommodatie bevindt.
2. Kastanjeweg; een laad- en losstrook aan de Kastanjeweg. Gezien het smalle profiel van de Kastanjeweg zal dit een vak parallel aan de rijbaan moeten worden.
3. Markt; laden en lossen op de Markt voor de evenementenaccommodatie.
4. Neringstraat Oost; laden en lossen aan de Neringstraat Oost, mogelijk via de expeditieruimte van theater Markant.



Figuur 4.1: Expeditielocaties

Op de volgende aspecten zijn de verschillende locaties kwalitatief beschouwd:

- Bereikbaarheid; hoe gemakkelijk het vrachtverkeer op de locatie kan komen, risico's tot gebruik van een andere locatie.
- Verkeersveiligheid; de verkeersveiligheidssituatie en bijhorende risico's.
- Stedenbouwkundige inpassing; wat is het effect van een laad- en loslocatie op de openbare ruimte.
- Milieu (geluid en lucht); het kwalitatieve milieueffect voor de locatie.
- Overige.

In de volgende paragrafen worden de aspecten beschouwd voor de verschillende locaties.

4.2 Inpandige expeditieruimte

Bereikbaarheid

Een inpandige expeditieruimte kan bereikt worden via de Kastanjeweg, welke onderdeel uit maakt van de Udense hoofdverkeersstructuur. De directe aansluiting op de hoofdverkeersstructuur is gunstig voor de bereikbaarheid. Doordat de laad- en loslocatie zich in het gebouw bevindt, is dit de laad- en loslocatie die zich het dichtst bij de evenementenaccommodatie bevindt. Met name voor de handeling van het laden- en lossen zelf is dit een groot voordeel. De kans dat vrachtwagens op een andere locatie gaan laden en lossen wordt daarmee voorkomen.

Verkeersveiligheid

Om de inpandige expeditieruimte te kunnen bereiken moet een draaibeweging van 90 graden gemaakt worden, en daarnaast moet achteruit de expeditieruimte in gestoken worden. Deze manoeuvre is lastig, waarbij ook tijdelijk de weg geblokkeerd wordt. De manoeuvre vindt voor een gedeelte plaats op een locatie waar zich fietsers en voetgangers bevinden (fietssuggestiestrook), waardoor er een risico is voor de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld de dode hoek). Een voorbeeld, waarin de rijcurve vanuit beide rijrichtingen is gesimuleerd door middel van CURSIM is te vinden in bijlage 1. Wanneer er vanuit slechts één richting wordt aangekomen en vertrokken is de manoeuvre ruimte kleiner. De manoeuvre is echter tijdelijk van aard waardoor er een mogelijkheid bestaat de verkeerssituatie veilig te regelen door middel van verkeersregelaars.

Stedenbouwkundige inpassing

Een inpandige expeditieruimte zorgt ervoor dat de ladende en lossende vrachtwagen niet in het straatbeeld voorkomt. Dit is voor de stedenbouwkundige inpassing een voordeel omdat het straatbeeld niet ontluisterd wordt. Stedenbouwkundig dient er bij een inpandige expeditieruimte in de Kastanjeweg wel rekening gehouden te worden met de manoeuvre ruimte die benodigd is voor vrachtwagens om de expeditieruimte te kunnen bereiken.

Milieu

Het aantal vrachtwagens dat gaat laden en lossen is bij alle verschillende mogelijkheden gelijk. Op structuurniveau is in hoofdstuk 3 reeds aangetoond dat dit niet tot negatieve effecten leidt. Aangezien het aantal vrachtwagens per variant gelijk is, is de hoeveelheid weglawaai en wegluchtvervuiling in alle varianten gelijk. Het verschil tussen een inpandige en uitpandige locatie is dat het laden en lossen bij een inpandige expeditieruimte binnen gebeurt. Dit betekent dat het geluid dat veroorzaakt wordt door het laden en lossen ook binnen blijft. Doorgaans zijn de geluiden die bij het laden en lossen voorkomen overlastgevend, en bij een inpandige expeditieruimte wordt dit dus voorkomen. Wel dient er bij een inpandige expeditieruimte een goede afzuiging aanwezig te zijn om te voorkomen dat concentraties luchtvervuiling ontstaan. Bij de uitpandige locaties verspreiden gassen zich in de lucht waardoor de gassen snel verdunnen.

4.3 Kastanjeweg

Bereikbaarheid

Een mogelijkheid voor het laden- en lossen is het creëren van een laad- en losstrook aan de Kastanjeweg. De Kastanjeweg maakt zoals beschreven deel uit van de Udense hoofdverkeersstructuur. Hierdoor is het voor vrachtverkeer gemakkelijk om deze locatie te bereiken, zonder dat daarbij door 30 km/h zones gereden hoeft te worden. De wenselijke locatie voor een laad- en losstrook is aan de westzijde, zodat met goederen niet de weg hoeft worden overgestoken. Wanneer de laad- en losstrook aan de westzijde is gesitueerd is dat vrachtverkeer vanuit het noorden aan komt rijden en naar het zuiden weggrijdt.

Verkeersveiligheid

Op basis van de huidige situatie komt een laad- en losstrook naar alle waarschijnlijkheid langs een fietssuggestiestrook te liggen. Dit betekent dat fietsers langs de vrachtwagen moeten rijden, en daarbij ook door de 'dode hoek' van de vrachtwagen, iets wat vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk is.

Stedenbouwkundige inpassing

Door een laad- en losruimte te creëren aan de Kastanjeweg wordt een gedeelte van de openbare ruimte aan de Kastanjeweg opgeëist, dit gaat ook ten koste van parkeerplaatsen.

In het beleid van de gemeente Uden is het voor vrachtverkeer niet toegestaan om te parkeren. Een laad en losplaats mag daarmee alleen gebruikt worden voor laden en lossen, en niet voor parkeren. Bij de evenementenaccommodatie is dit echter een risico. Dit omdat het vrachtverkeer naar de laad- en loslocatie, in tegenstelling tot regulier vrachtverkeer, voor een groot gedeelte uit vrachtverkeer bestaat dat gekoppeld is aan een evenement. Dit vrachtverkeer zal gedurende een evenement een parkeerplaats nodig hebben, en niet zoals regulier vrachtverkeer op weg gaan naar een andere bestemming. Hierdoor is het voor dit vrachtverkeer aantrekkelijk om op de laad- en losplaats te blijven staan, ook omdat het moeilijk is aan te tonen wanneer deze aan het parkeren zijn en wanneer aan het laden- en lossen.

Milieu

Het laden en lossen vindt buiten plaats. Dit betekent dat het geluid van laden en lossen in de openbare ruimte te horen is. Dit kan een mogelijke overlastfactor voor omwonenden zijn. Gevoelsmatig zal ook de luchtkwaliteit nadelige effecten voor omwonenden hebben.

Overig

Het nadeel is dat het laden en lossen buiten moet gebeuren. Voor de werknemers die dit moeten uitvoeren is dit minder wenselijk. Daarnaast is het voor de goederen mogelijk schadelijk wanneer deze in slechte weersomstandigheden buiten komen (bijvoorbeeld geluidsapparatuur).

4.4 Markt

Bereikbaarheid

Een mogelijkheid is dat vrachtverkeer gaat laden en lossen aan de Markt. De Markt is echter afgesloten voor verkeer door middel van een paaltje. Om te kunnen laden en lossen moet het bevoorradend verkeer toegang hebben tot dit paaltje. Bij de evenementenaccommodatie is het waarschijnlijk dat zeer veel verschillende partijen komen bevoorraden (zeker de bij een evenement horende vrachtwagens). Vanuit praktisch oogpunt is dit een ondoenlijke situatie, omdat veel administratief geregeld moet worden.

Verkeersveiligheid

De Markt maakt onderdeel uit van het verblijfsgebied van het centrum van Uden. Dit betekent dat er meer fietsers en voetgangers aanwezig zijn. Het voetgangersgebied is hier ook juist voor bedoeld. Wanneer er vrachtverkeer in dit gebied komt, is dit natuurlijk een risico voor de verkeersveiligheid. Dit laatste punt geldt zeker omdat zowel de ingang van het theater Markant als van de evenementenaccommodatie gelegen is.

Stedenbouwkundige inpassing

De Markt heeft een aantrekkelijke stedenbouwkundige uitstraling. Wanneer in deze ruimte een permanente laad- en losplaats voor vrachtverkeer komt, gaat dit ten koste van de stedenbouwkundige kwaliteit. Ook is het inpassen van een laad- en losplaats in verband met de vele bomen en andere obstakels lastig. Tenslotte wordt het uitzicht op het theater Markant en de evenementenlocatie geblokkeerd wanneer hier een vrachtwagen gaat laden en lossen. Daarbij zijn ook de ingangen van theater en evenementenaccommodatie aan de Markt gelegen, waardoor het in stedenbouwkundige uitstraling van beide gebouwen ook niet gewenst is dat vrachtverkeer aan de Markt lost. Het risico dat de laad- en losplaats gebruikt wordt als permanente parkeerplaats, is hier ook aanwezig.

Milieu

Het laden en lossen vindt ook bij deze variant buiten plaats. Dit betekent dat het geluid van laden en lossen in de openbare ruimte te horen is. Dit kan een mogelijke overlastfactor voor omwonenden zijn.

Overig

Voor het personeel is het onwenselijk dat het laden en lossen buiten moet gebeuren. Daarnaast kent de inrichting van de markt veel obstakels waardoor het laden en lossen bemoeilijkt wordt.

4.5 Neringstraat Oost

Bereikbaarheid

Een mogelijk alternatief is het laden en lossen te laten plaatsvinden op de Neringstraat Oost. Aan de Neringstraat Oost is in de huidige situatie ook de expeditieruimte van theater Markant gevestigd. De toekomstige locatie van de evenementenaccommodatie is met de huidige ligging van panden niet direct bereikbaar. Voor de bereikbaarheid is dit van essentieel belang. Als de evenementenaccommodatie niet direct bereikbaar is, zullen vrachtwagens toch op de Kastanjeweg en mogelijk Markt gaan laden en lossen, ook al is dit niet toegestaan. Wanneer de evenementenaccommodatie eventueel aan het theater Markant gekoppeld wordt, is de bereikbaarheid verbeterd.

Verkeersveiligheid

Op deze locatie is minder langzaam verkeer aanwezig. Wel zijn er winkeltjes aanwezig waardoor er een risico voor de verkeersveiligheid ontstaat. Bij het inrijden van de Neringstraat ontstaan tevens risico's voor de verkeersveiligheid.

Stedenbouwkundige inpassing

Het parkeerterrein van de Neringstraat Oost heeft reeds een duidelijke verkeersfunctie. Ook is er al een expeditielocatie aanwezig, waardoor het stedenbouwkundig logisch is om hier een vrachtwagen te laten laden en lossen.

Milieu

Het laden en lossen vindt ook hier in de buitenruimte plaats met de daarbij horende geluidsoverlast. Wanneer de (gedeeltelijk) inpassende expeditieruimte van het Theater Markant gebruikt wordt, is de geluidsoverlast minder, maar nog wel aanwezig.

Overig

Als de expeditieruimte van Theater Markant ingezet wordt voor het bevoorraden van de evenementenaccommodatie ontstaat er mogelijk een capaciteitsprobleem met één dockleveler, de evenementenaccommodatie is niet direct en solitair bereikbaar en tegelijkertijd laden en lossen van beide gebouwen is waarschijnlijk niet mogelijk.

4.6 Conclusie laden en lossen

De afweging voor de keuze van laad- en loslocatie kan op basis van verschillende argumenten gekozen worden. Een belangrijk risico van de locaties op openbaar terrein is dat er (ondanks dat daar op gewezen wordt) door de vrachtwagens op de laad- en loslocatie geparkeerd gaat worden. Om dit probleem te voorkomen is een inpandige laad- en losruimte het meest geschikt.

Vanuit bereikbaarheid is een locatie aan de Kastanjeweg (zowel in- als uitpandig) een goede optie omdat hierbij zoveel mogelijk de hoofdverkeersstructuur gevolgd wordt en dicht bij de evenementenlocatie geladen en gelost kan worden.

In de stedenbouwkundige inpassing heeft een inpandige expeditieruimte een zeer positief effect, omdat er geen openbare ruimte gebruikt wordt. De locatie aan de Markt is vanuit stedenbouwkundige inpassing niet wenselijk.

Gevoelsmatig zal voor omwonenden de overlast van een inpandige expeditieruimte minder zijn dan de overige varianten. Met name het geluid van het in- en uitladen van vrachtwagens is een overlast die bij een inpandige expeditieruimte wordt weggehaald van de openbare ruimte.

Een aandachtspunt is de verkeersveiligheidssituatie rondom de laad- en loslocatie, ongeacht welke locaties. Deze situatie bevat risico's, met name de welbekende 'dode hoek' van vrachtwagens. Bij het manoeuvreren voor vrachtwagens is het daarom aan te bevelen verkeersregelaars te gebruiken die de weg tijdelijk afsluiten. Op deze manier worden verkeersveiligheidsrisico's voorkomen. De verkeersregelaars kunnen bestaan uit werknemers van de evenementenaccommodatie die hiervoor opgeleid zijn.

5 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de effecten nogmaals beschreven die de realisatie van de evenementenaccommodatie met zich mee brengt

5.1 Conclusies

De verkeerseffecten van parkeren en verkeersbewegingen zijn beiden in de rapportage in beeld gebracht en leiden tot de volgende conclusies:

- De parkeervraag van de evenementenaccommodatie leidt tot een toename van de parkeervraag (ten opzichte van huidige functies) van 102 parkeerplaatsen. Deze parkeervraag van de evenementenaccommodatie opgevangen kan worden binnen het parkeeraanbod in het centrum van Uden, zelfs tijdens worstcasepiekmomenten voor het gehele centrum. Daarbij blijft de bezettingsgraad van het parkeeraanbod onder de 90%, zodat het mogelijk blijft een parkeerplaats te vinden en foutparkeren voorkomen wordt. Er is dan nog een restcapaciteit van 120 parkeerplaatsen.
- Het aantal verkeersbewegingen neemt toe in een worstcasescenario waarbij de accommodatie volledig bezet is en het autogebruik 90% is. Op de hoofdverkeersstructuur rondom het centrum van Uden (waar het verkeer voor/van evenementenaccommodatie zal rijden) is het verkeerseffect van een mogelijke toename van verkeersbewegingen nog geen 1%. Het effect van een eventuele toename is daarmee in de praktijk niet merkbaar en zal derhalve geen nadelige gevolgen hebben voor verkeersveiligheid, geluid, lucht en leefbaarheid.

Eindconclusie is dat de realisatie van de evenementenaccommodatie voor het centrum van Uden geen negatieve verkeerseffecten met zich mee zal brengen. De parkeervraag van de evenementenaccommodatie kan opgevangen worden in de openbare ruimte, waarbij er nog parkeergelegenheid vrij is. Ook het verkeer kan van de evenementenaccommodatie kan afgewikkeld worden met de bestaande verkeersstructuur.

De afweging voor de keuze van laad- en loslocatie kan op basis van verschillende argumenten gekozen worden. Om overlast van parkerende vrachtwagens te voorkomen is een inpandige expeditieruimte het meest geschikt. Ook wordt de geluidsoverlast van het in- en uitladen van vrachtwagens van de openbare ruimte ontnomen.

5.2 Aanbevelingen

Daarnaast worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- De bezettingsgraad van alle parkeerterreinen samen blijft beneden de 90%. Het is daarbij wel belangrijk dat zowel bezoekers als werknemers gewezen worden op de diverse parkeergelegenheden die binnen acceptabele loopafstanden zijn, om een hoge bezettingsgraad op één terrein te voorkomen. Het onlangs gerealiseerde

parkeerverwijssysteem zorgt hiervoor, maar daarnaast kan dit bijvoorbeeld door bij toegangskaartjes folders mee te sturen over de parkeergelegenheden of reisinformatie te vermelden op de website van de evenementenaccommodatie.

- Met mobiliteitsmanagement kan de parkeervraag en de verkeersbewegingen van de evenementenaccommodatie terug worden gedrongen en kan de restcapaciteit van het centrum van Uden gewaarborgd blijven. Aanbeveling is daarom ook mobiliteitsmanagement toe te passen voor zowel werknemers als bezoekers van de evenementenaccommodatie. Hierbij moet gedacht worden aan speciale aanbiedingen van (gecombineerd) taxivervoer, stimulering fietsgebruik, e.d. Ook via website, of door middel van toeslag / korting op entreebewijzen kan meer gebruik van OV en fiets gestimuleerd worden.
- Om te zorgen dat bezoekers gemakkelijker naar de verschillende parkeerterreinen geloodst worden en de hoofdverkeersstructuur (gebiedsontsluitingswegen) van Uden benut wordt, is het aan te bevelen een goede bewegwijzering te realiseren. Hierbij kan deels aangesloten worden op het parkeerverwijssysteem. Dit voorkomt ook eventueel verkeer op ongewenste locaties. De bewegwijzering kan tevens plaatsvinden door goede routebeschrijvingen op de internetsite van de evenementenaccommodatie te plaatsen.
- Bij het laden en lossen van vrachtwagens is het aan te bevelen verkeersregelaars te gebruiken die de weg tijdelijk afsluiten. Op deze manier worden verkeersveiligheidsrisico's voorkomen.

Bijlage 1: Manoeuvreruimte in pandige expeditieruimte

