

RAPPORT

Herontwikkeling Palace Wyck

Parkeren en verkeer

Klant: Gemeente Maastricht

Referentie: T&PBG2036R001D0.1

Status: 2.1/Finale versie

Datum: 11 november 2019

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110
6199 AE MAASTRICHT AIRPORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 78 48 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Herontwikkeling Palace Wyck

Ondertitel:

Referentie: T&PBG2036R001D0.1

Status: 2.1/Finale versie

Datum: 11 november 2019

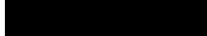
Projectnaam: Parkeren en verkeer locatie Palace

Projectnummer: BG2036

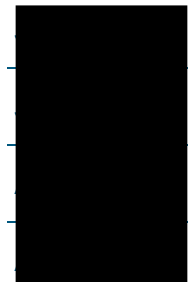
Auteur(s):



Opgesteld door:



Gecontroleerd door:



Datum/Initialen:

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	INLEIDING	1
2	PARKEERNORMEN	2
3	VERKEERSAANTREKKENDE WERKING	4
4	SAMENVATTING	11

BIJLAGE 1 Inrichtingsschets

1 INLEIDING

Bij de gemeente Maastricht is het verzoek ingediend voor het realiseren van een hotel op de locatie van de voormalige Palace Cinema aan de Lage Barakken.

Het plan betreft een hotel in het luxe segment met 93 hotelkamers (waarvan 12 family-rooms) en 45 hotelappartementen.

Één family-room betreft hier in feite een tweetal kamers, gescheiden door een afsluitbare tussendeur. Er is echter de mogelijkheid, afhankelijk van de vraag naar family-rooms, dat de hotelkamers ook apart kunnen worden geboekt (dus als twee kamers).

De hotelappartementen zijn appartementen met hotelservice die zowel bestemd zijn voor een kort verblijf als voor een verblijf tot maximaal een jaar. De hotelkamers en de hotelappartementen zijn allebei onderdeel van het totaalconcept van Palace, dat door één gerenommeerde hotelexploitant zal worden geëxploiteerd. Tevens voorziet het plan in de realisatie van een 7-tal stadsvilla's.

Naast hotel, hotelappartementen en stadsvilla's is voorzien in een ondergrondse parkeergarage met 160 parkeerplaatsen.

In dit rapport worden achtereenvolgens de parkeerbalans, de verkeersgeneratie, het laden en lossen en de verkeersafwikkeling beschreven. Het rapport eindigt met een samenvatting met adviezen.



Figuur 1. Voormalige Palace bioscoop.

2 PARKEERNORMEN

De parkeerbehoefte voor de ontwikkeling is beoordeeld aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen (Parkeernormen gemeente Maastricht, juli 2017).

Daar waar deze niet aanwezig zijn, wordt uitgegaan van de (landelijke) normen uit de CROW-publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie".

Voor de beoordeling hebben wij de volgende uitgangspunten gehanteerd.

1. De gemeente Maastricht kent ongeveer 2400 woonadressen per km² en valt daarmee in de categorie **sterk stedelijk** (tussen de 1500 en 2500 omgevingsadressen per km²);
2. Naast de stedelijkheidsgraad wordt ook gekeken naar de locatie van de stedelijke zone binnen de gemeente. Ook bij de gemeentelijke normen wordt onderscheid gemaakt in verschillende zones (van stedelijkheidsgraad):
A-zone : **centrum**
B-zone : schil
C-zone : rest bebouwde kom.
De betreffende Palace locatie bevindt zich in de A-zone. Voor deze locatie zijn wij dan ook uitgegaan van "**centrum**".
3. Uitgangspunt is een ******hotel**. Hiervoor gelden andere parkeernormen dan een ******* of een ********* hotel. Algemeen kan gesteld worden dat hoe meer sterren een hotel heeft, hoe hoger de parkeernorm is. De gemeentelijke parkeernorm, welke prevaleert boven de landelijke norm, maakt overigens geen onderscheid in soort hotel of aantal sterren.
4. In de (gemeentelijke) parkeernorm zit ook het parkeren van het **personeel**. Het hotelconcept vraagt om 30 -35 Fte's aan personeel. Gedurende het gehele etmaal is er bezetting, waarbij het piekmoment, in verband met ontbijt, check-out en schoonmaak, tussen 08.00 en 12.00 uur ligt. Een beperkt aantal personeelsleden zal gebruik maken van de auto. Alleen de vestigingsmanager en beveiligers gaan de parkeergarage gebruiken. De overige personeelsleden zijn dus aangewezen op ander vervoer. In de drukke uren voor de parkeergarage (avond en nachtperiode) zal het gebruik door personeel dan ook gering zijn. Overigens gaan de landelijke CROW-parkeercijfers bij een ******** hotel uit van 73% van het parkeren door de hotelgasten (en dus 27% door overige bezoekers als leveranciers en personeel). Ten behoeve van het fiets- en/of scootergebruik wordt een stalling gerealiseerd in de parkeerkelder. Om het fietsgebruik door het personeel te stimuleren, wordt een 'leensysteem' van fietsen door de werkgever (het hotel) aangeboden als secundaire arbeidsvoorwaarde voor het personeel. Gelet op de locatie zal een deel van het personeel gebruik maken van het openbaar vervoer welke op (korte) loopafstand van het hotel in ruime mate aanwezig is.
5. We zijn uitgegaan van de volgende aantallen:
 - a. 93 hotelkamers ********, waarvan 12 family-rooms
 - b. 45 hotelappartementen ********
 - c. 7 stadsvilla's.
6. Het **restaurant** (van het hotel) zal gebruikt worden door hotelgasten en - incidenteel - door passanten (en heeft dus geen eigen verkeersaantrekkende werking). Op de begane grond is een restaurant (tevens ontbijtruimte) voorzien met 70 zitplaatsen. Niet hotelgasten zullen in het restaurant niet geweigerd worden, maar mede gelet op het ruime aanbod aan kwalitatieve restaurants in de omgeving, ligt het niet voor de hand dat externen veel gebruik zullen gaan maken van het hotelrestaurant. Het hotelconcept richt zich ook niet op het "in de markt" zetten van een restaurant, maar op een goede hotelbezetting waarbij een eigen restaurant in een behoefte voorziet.

Zoals in de toelichting van de Gemeentelijke Parkeernormen beschreven, dient de initiatiefnemer in het bouwplan rekening te houden met het realiseren van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein conform de parkeernorm. Eventuele beschikbare parkeerruimte op de openbare weg mag bij het voldoen aan de parkeereis slechts worden meegeteld, wanneer in de openbare ruimte nu en in de toekomst voldoende parkeerruimte aanwezig is. In gebieden waar sprake is van een grote parkeerdruk blijft de openbare parkeercapaciteit altijd buiten beschouwing.

Als we de gemeentelijke parkeernormen hanteren (dus centrumzone A) komen we tot het volgende aantal parkeerplaatsen:

	Parkeernorm	Benodigd aantal parkeerplaatsen
93 hotelkamers (waarvan 12 family-rooms)	1 parkeerplaats per kamer ¹ (family-rooms zijn als twee separate kamers berekend)	105 pp
45 hotelappartementen	1 parkeerplaats per kamer ²	45 pp
7 stadsvilla's (in 2 en 3 lagen)	1,4 parkeerplaats per woning ³	10 pp
TOTAAL		160 pp

In het plan is voorzien in een ondergrondse parkeergarage met 160 parkeerplaatsen. In bijlage 1 is de inrichtingstekening van de parkeergarage weergegeven.

Dit leidt aldus, op basis van de gehanteerde normen, tot een sluitende parkeerbalans.

We verwachten echter dat bij dit aantal parkeerplaatsen er ruim voldoende plek in de parkeergarage zal zijn omdat:

- De hotelexploitant verwacht dat gezien de locatie, de doelgroep en de specifieke keten (met internationaal loyalty-programma, internationale markering en internationaal reserveringssysteem) de parkeervraag lager zal zijn dan de gemeentelijke norm;
- In de parkeernorm (160 parkeerplaatsen) is het parkeren van personeel reeds opgenomen. De exploitant heeft aangegeven het fietsgebruik onder personeel te willen stimuleren door een leensysteem van fietsen aan te bieden.
- De locatie van het hotel, op zeer korte afstand tot een ruime keuze aan openbaar vervoermogelijkheden, zal niet alleen voor hotelgasten, maar ook voor een (aanzienlijk) deel van het personeel reden zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

¹ Voor de family-rooms is uitgegaan van aparte verhuur van de kamers, dus als twee aparte kamers (met een gesloten tussendeur) en niet als een family-room.

² Voor de hotelappartementen is uitgegaan van de norm voor hotelkamer (en niet voor appartementen) omdat er sprake is van een (hotel)concept en exploitant.

³ Woning met een gebruiksoppervlakte van >110 m². In de parkeernorm is het aandeel verkeer van bezoekers aan deze woningen reeds opgenomen.

3 VERKEERSAANTREKKENDE WERKING

In dit hoofdstuk berekenen we de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe bestemming, onderverdeeld naar de functies hotel en woning. Vervolgens verdelen we dit verkeer over de aansluitende wegen.

Voor deze nieuwe ontwikkelingen hanteren wij de kencijfers “verkeersgeneratie” zoals opgesteld door het CROW.

Daarbij hanteren wij dezelfde uitgangspunten als bij de beoordeling van het parkeren, namelijk:

- stedelijkheidsgraad **sterk stedelijk**;
- locatie **centrum**;
- **Hotel ****** met 93 hotelkamers (waarvan 12 family-rooms) en 45 hotelappartementen;
- **7 stadsvilla's** (koop, vrijstaand);

In deze rapportage hebben we berekend wat de herontwikkeling voor verkeer oplevert, uitgaande dat het perceel op dit moment geen verkeer genereert.

Omdat de bioscoop reeds jaren leeg staat, betekent een herontwikkeling tot een fysieke toename van de verkeersintensiteiten in de omliggende straten. Weliswaar trekken de huidige parkeerterreinen en garageboxen op het Palace-terrein ook verkeer, maar voor de berekeningen zijn we uitgegaan van een nieuwe bestemming (en extra verkeer).

Ook wordt vaak (juridisch) gekeken naar de huidige functie (bioscoop) versus de toekomstige bestemming (hotel, woningen). In overleg met de gemeente is, zoals aangegeven, uitgegaan van een nieuwe functie.

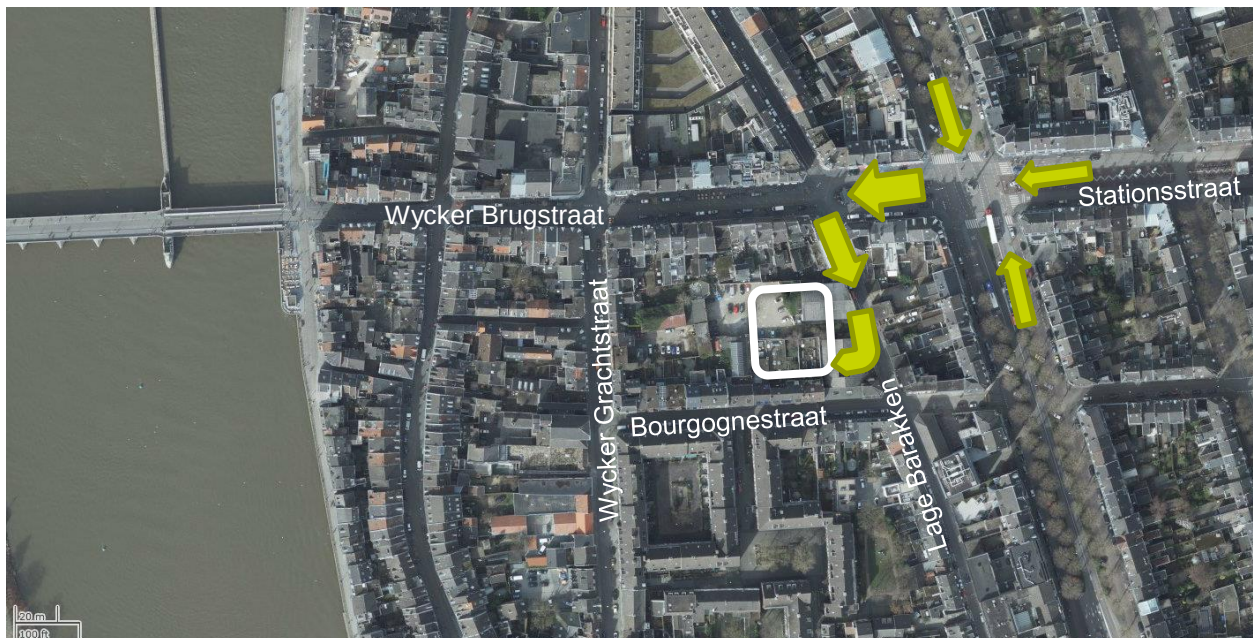
	Norm verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie per etmaal
93 hotelkamers (waarvan 12 family-rooms) ⁴	9,25 verkeersbewegingen / 10 kamers	97,1
45 hotelappartementen	9,25 verkeersbewegingen / 10 kamers	41,6
7 stadsvilla's (in 2 en 3 lagen)	6,8 verkeersbewegingen / woning	47,6
TOTAAL		186,3

De nieuwe ontwikkeling leidt tot (afgerond) 93 aankomende en 93 vertrekkende verkeersbewegingen per etmaal. In deze aantallen zitten ook de verkeersbewegingen voor laden en lossen of verkeersbewegingen van het personeel van het hotel. Het aandeel hotelgasten in deze aantallen bedraagt (volgens CROW) 81% van het totaal.

Note: Wel dient opgemerkt te worden dat de gemeentelijke cijfers t.a.v. de parkeernorm niet optimaal aansluiten bij de landelijke CROW-normen t.a.v. verkeersgeneratie. Per parkeerplaats (en ook per hotelkamer) zou het hanteren van de bovenstaande CROW-normen ongeveer één aankomst of één vertrek betekenen. Normaliter kan (voor een hotel) per parkeerplaats gerekend worden met tenminste één aankomst en één vertrek per etmaal. De CROW-normen zijn echter landelijk erkend, worden het meest gehanteerd en worden ook gezien als de meest betrouwbare cijfers om de verkeersgeneratie te berekenen. Dit is dan ook de reden waardoor we deze normen hebben gehanteerd.

⁴ In deze berekening is ervan uitgegaan dat de family-rooms apart geboekt worden, dus (per family-room) als twee aparte kamers. Hierdoor komt het totaal aantal kamers op 105.

Aankomend verkeer



Figuur 2. Aankomend verkeer.

Zoals in figuur 2 is weergegeven, kunnen hotelgasten, bewoners en leveranciers alleen via de Wycker Brugstraat naar de Lage Barakken komen. De Lage Barakken is (tussen de Wycker Brugstraat en Bourgognestraat) éénrichtingsverkeer (richting zuiden toegestaan).

Aankomend verkeer zal, voordat deze bij de Wycker Brugstraat aankomen, vermoedelijk vanuit zowel het noorden (Wilhelminasingel of Lage Barakken), westen (Stationsstraat) als het zuiden (Wilhelminasingel) komen. De toename op deze straten is dermate beperkt dat dit op de huidige (hoge) aantallen niet merkbaar zal zijn. Daarnaast is wegvak Lage Barakken (tussen Wycker Brugstraat en Bourgognestraat) een rustige straat met een etmaalintensiteit van circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook na realisatie van een hotel zal dit een rustige (woon)straat blijven.

Hotelgasten

Nieuwe hotelgasten worden bij aankomst direct doorgeleid naar de parkeerkelder. Hiervoor wordt o.a. een systeem van kentekenherkenning nader onderzocht. Voor aanvraag van de omgevingsvergunning wordt het definitieve systeem voorgelegd aan de gemeente. Vanuit de parkeerkelder komen de gasten via de lift of trap rechtstreeks uit bij de ontvangstbalie op de begane grond (zie inrichtingsschets bijlage 1).

Laden en Lossen

Laden en lossen zal plaatsvinden aan de laad- en losplaats aan de Lage Barakken en vanuit de parkeerkelder (o.a. voor het linnengoed). De laad- en losplaats is gesitueerd nabij de kruising met de Wycker Brugstraat, op korte afstand van het hotel. Het laden en lossen aan deze laad- en losplaats zal niet leiden tot verkeersknelpunten.



Figuur 3. Laad- en losplaats aan de Lage Barakken.

Voor het aantal verkeersbewegingen voor het vrachtverkeer (door leveranciers) zijn we uitgegaan van de volgende aannames:

- De hotelgasten genereren (conform CROW-richtlijnen) 81% van het verkeer van en naar het hotel (dus lichte motorvoertuigen), de overige 19% (van en naar hotel) kan echter zowel personeel als leveranciers zijn⁵.
- Vervolgens is uitgegaan dat van deze 19% de helft leverancier is, het betreft dan 8,5 aankomend en 8,5 vertrekkende vrachtwagen of bestelbus;
- Daarnaast zullen de woningen slechts een beperkt aantal (veelal middelzwaar) verkeer genereren (stel 1,5 vrachtwagen middelzwaar per etmaal voor de 7 woningen tezamen, bijvoorbeeld bij het afleveren van pakketten).
- Leveranciers zullen normaliter met “normale” middelzware vrachtwagens komen, incidenteel komt er dan een zware vrachtwagen;
- Voorstel is om dan uit te gaan van 9 middelzware en 1 zware vrachtwagen per etmaal (aankomend) en dus ook 9 middelzwaar en 1 zwaar vrachtwagen vertrekkend.
- Zware vrachtwagens zullen gebruik maken van de laad- en losplaats, middelzwaar verkeer kan zowel van de parkeerkelder als op de laad- en losplaats plaatsvinden.

⁵ De landelijke kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie gaan ervan uit dat de hotelgasten 73% van de parkeervraag genereren en 81% van de totale verkeersgeneratie vanuit en naar een hotel. De overige 19% van de verkeersgeneratie betreft met name leveranciers en personeel.

Verkeersveiligheid

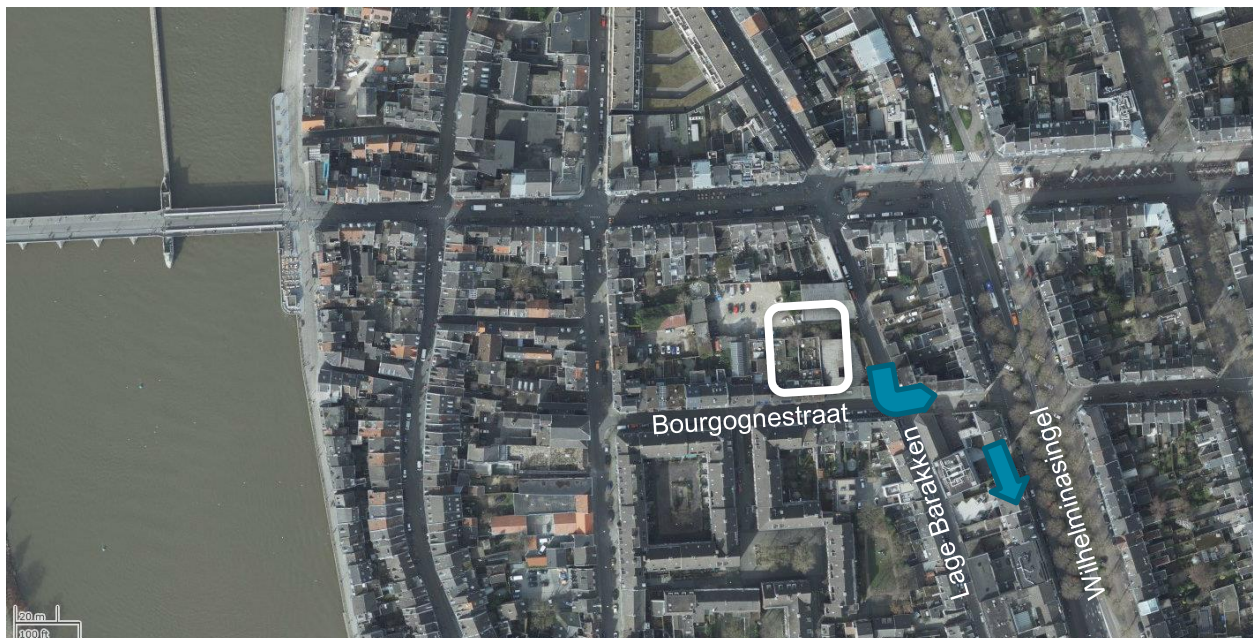
De locatie Bourgognestraat – Wycker Grachtstraat kent, met name door de vele wandelaars en fietsers, een diversiteit aan verkeersbewegingen. We adviseren echter om (bij de komst van het hotel) geen aanvullende verkeersmaatregelen op deze locatie te nemen omdat er geen wezenlijke wijzigingen optreden én de situatie (op basis van objectieve ongevalcijfers) relatief verkeersveilig is. Hiertoe hebben we gekeken naar de verkeersongevallen van de afgelopen vijf jaar.



Figuur 4. Entree van de Bourgognestraat (bij de Wycker Grachtstraat).

De kruisingen Lage Barakken-Bourgognestraat en Bourgognestraat-Wycker Grachtstraat kennen de afgelopen jaren een beperkt aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade door het niet voorrang verlenen. Wel gebeurde er op de kruising Bourgognestraat –parallelweg Wilhelminasingel een tweetal ongevallen met letsel. Het betrof in beide gevallen een ongeval tussen een bromfietser en een fietser. Regelmatig steken (brom)fietzers hier de parallelweg én de Wilhelminasingel over.

Vertrekkend verkeer



Figuur 5. Vertrekkend verkeer.

Doordat vertrekkend verkeer (vanuit de Palace-locatie) niet de Lage Barakken (richting Hoogbrugstraat) in mag rijden, vanwege het hier ingestelde éénrichtingsverkeer, is de meest logische route voor gemotoriseerd verkeer via de Bourgnestraat (richting Wilhelminasingel) én vervolgens over de parallelweg aan de Wilhelminasingel.



Figuur 6. Kruising Lage Barakken-Bourgnestraat.



Figuur 7. Kruising Bourgnestraat-parallelweg Wilhelminasingel.

Daarbij wordt allereerst afgeslagen nabij de Lage Barakken-Bourgnestraat en vervolgens bij de kruising Bourgnestraat- Parallelweg Wilhelminasingel. Fietzers kunnen hier (bij de voetgangersoversteek) de parallelweg én de Wilhelminasingel oversteken, terwijl het overige verkeer hier niet op bedacht is. Deze locatie blijft aandacht vragen, maar verandert niet wezenlijk door de (eventuele) komst van een hotel.



Figuur 8. Voetgangersoversteek Wilhelminasingel (welke ook regelmatig door fietsers wordt gebruikt).

Vervolgens dient het verkeer vanaf de parallelweg de Wilhelminasingel op te rijden. Voor bovenvermelde locaties adviseren wij om geen (aanvullende) verkeersmaatregelen te nemen op deze of andere locaties.



Figuur 9. Toegang vanaf de parallelweg Wilhelminasingel naar de Wilhelminasingel.

Fietsers en voetgangers

Naast gemotoriseerd verkeer zullen er ook bezoekers te voet en/of met de fiets van en naar het hotel gaan. We verwachten daarbij geen substantiële toename in fietsers of voetgangers.

Entree parkeerkelder

Aandachtspunt is wel de entree tot de parkeerkelder in combinatie met de kruising Lage Barakken-Bourgognestraat. De entree tot de kelder ligt ongeveer 10 meter vóór de kruising. Omdat het bij deze kruising relatief rustig is (en er geen wachtrijen voor de kruising staan) verwachten we hier geen problemen. Wel dienen (vertrekkende) automobilisten vanuit de parkeerkelder meteen een keuze te

maken (afslaan naar links). Geadviseerd wordt dan ook om de inrit dan ook niet dichterbij de kruising te situeren (dan het huidige ontwerp).

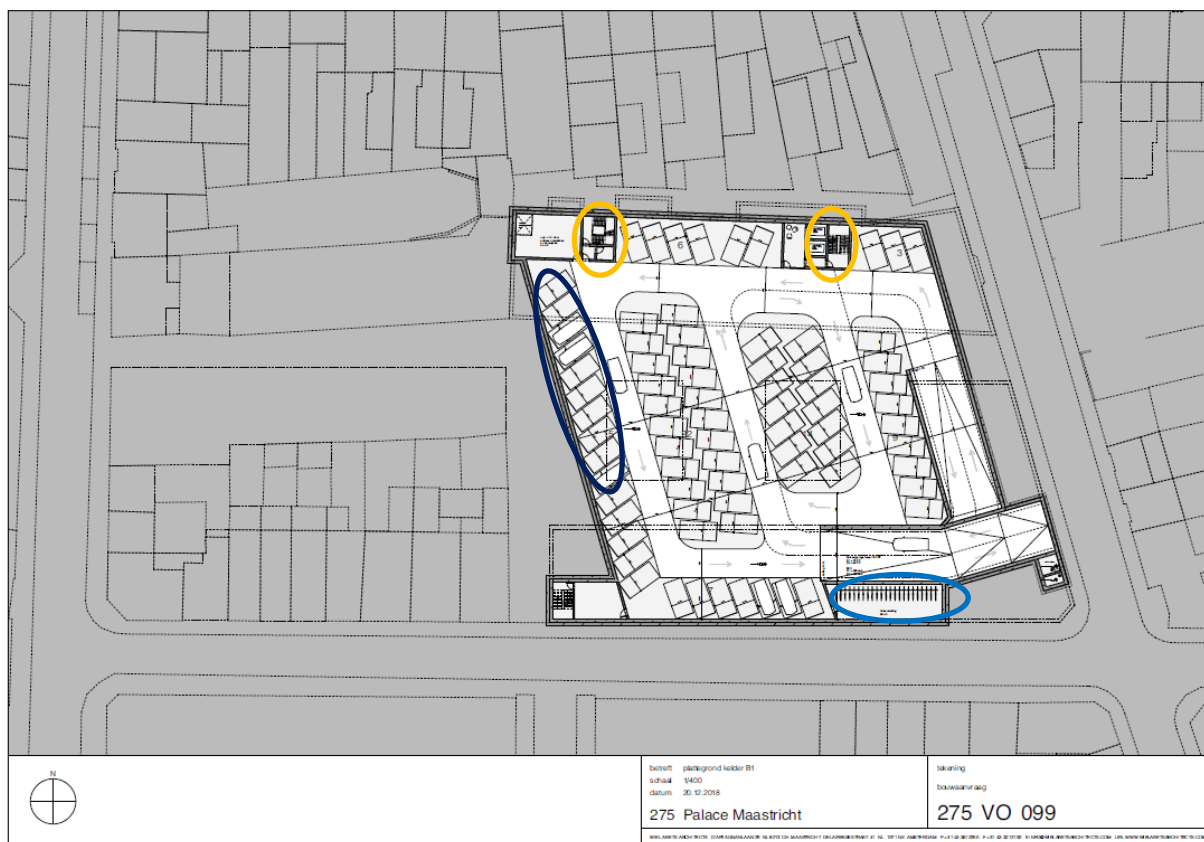
Mobiliteitsmaatregelen

De richtlijnen geven aan hoeveel verkeer er “normaliter” van en naar een nieuwe bestemming/voorziening, zoals een hotel, zal gaan. Uiteraard kan een hotel zelf ook nog maatregelen nemen om het gebruik van het autoverkeer (verder) te beperken. Meest effectieve maatregelen om dit autogebruik te beperken zijn het op de website vermelden van vervoersmogelijkheden naar het hotel (zoals de bereikbaarheid per openbaar vervoer) én het gebruiken van fietsen voor verplaatsingen in Maastricht en de directe omgeving. Voor het gebruik van fietsen kan het hotel zelf fietsen verhuren of gebruik (laten) maken van het huidige systeem van deelfietsen in Maastricht, Nextbike van Arriva. Met dit systeem kan momenteel vanaf 9 fietsdeelstations in de stad een fiets worden geleend en bij één van deze deelstations weer terug worden gebracht.

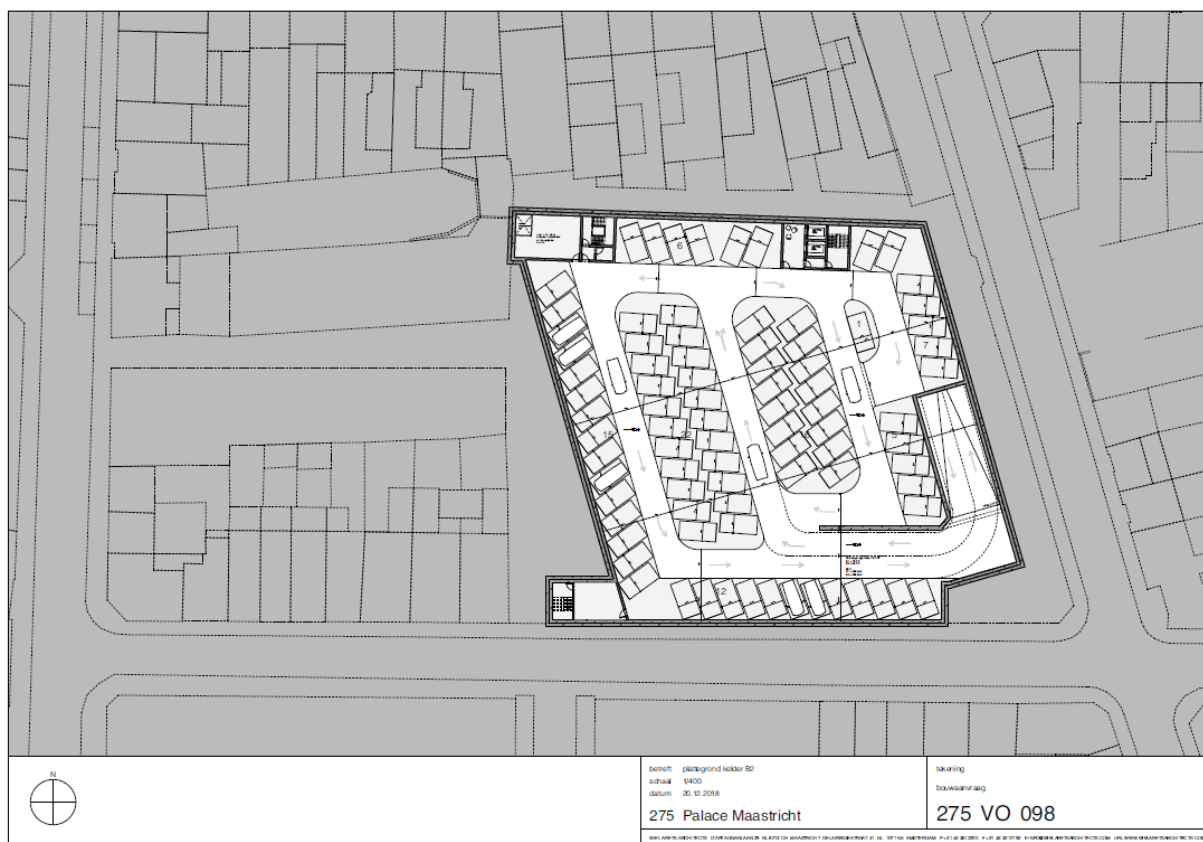
4 RESUMÉ

Volgens de gemeentelijke parkeernormen dienen er voor het hotel en de 7 stadsvilla's 160 parkeerplaatsen te worden voorzien. In het plan wordt ook voorzien in 160 parkeerplaatsen. Daarbij is er een sluitende parkeerbalans. Wij verwachten overigens dat, gezien de locatie, doelgroep en de specifieke hotelketen, er ruim voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd.

Voor de verkeersbewegingen ("verkeersgeneratie") is uitgegaan van de landelijke CROW normen. Momenteel trekt de locatie ook verkeer (huidige garageboxen en parkeerterrein), maar als wordt uitgegaan van "nieuwe" verkeersbewegingen, dan wordt gerekend met 186 verkeersbewegingen vanuit en naar de locatie. De huidige straten in de omgeving kunnen deze verkeersbewegingen prima afwikkelen. Daarnaast kan het hotel nog stimuleren dat korte ritten in Maastricht en directe omgeving, zoveel mogelijk te voet of met de (deel)fiets worden gedaan en kan het aantal verkeersbewegingen daardoor lager uitkomen dan de berekende aantallen motorvoertuigen per etmaal.



- *blauw (na bij de hellingsbaan): fietsenstalling;*
- *oranje (2x): lift en trap naar gegane grond;*
- *paars: tien parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van de vrijstaande woningen (waarbij de definitieve locatie van de parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van de woningen in de parkeerkelder nog nader wordt bepaald).*



Figuur 11. Parkeerkelder (tweede kelderlaag)