
ONTWIKKELING KASTEEL GEMERT

Rapportage verkeer en parkeren

16 mei 2023

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM 16 mei 2023
KENMERK 20190212.JP

PROJECT Kasteel Gemert
PROJECTLEIDER [REDACTED]

OPDRACHTGEVER [REDACTED]
PROJECTNUMMER 20190212

AUTEUR [REDACTED]
STATUS Definitief



INHOUD

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Masterplan	5
1.3 Proces	6
1.4 Varianten	6
1.4.1 Variant 1	6
1.4.2 Variant 2	7
1.4.3 Variant 3	8
1.5 Omgevingsdialoog	8
1.6 Voorkeursvariant	8
1.7 Raadsbesluit	9
1.8 Tijdelijk parkeren	9
1.9 Programma	9
2. Mobiliteitsvisie	11
3. Bestaande situatie	12
3.1 Ligging	12
3.2 Bereikbaarheid	14
3.2.1 Gemotoriseerd verkeer	14
3.2.2 Openbaar vervoer	14
3.2.3 Fietzers en voetgangers	14
4. Planvoornemen	16
5. Parkeren	19
5.1 Algemeen	19
5.2 Parkeeroplossing	20
5.2.1 Parkeervoorziening Landerijen	23
5.3 Parkeren evenementen	24
6. Verkeersgeneratie	25
7. Verkeersontsluiting	26
7.1 Verkeersafwikkeling	28
7.1.1 Uitgangspunten	28
7.1.2 Verkeersafwikkeling Landerijen – West-Om	30
7.1.3 Verkeersafwikkeling ter hoogte van het Binderseind	31
8. Verkeersmaatregelen	33
8.1 Brug Ridderplein	33
9. Laden en Lossen, hulpdiensten en afvalinzameling	34
9.1 Kasteelplein	34
9.2 Poortgebouw	34

10. Tijdelijke situatie parkeren	35
Bijlage 1 – Verkeersgeneratie	37
Bijlage 2 – Laden en lossen Kasteelplein	41
Bijlage 3 – Laden en lossen Poortgebouw	43
Bijlage 4 – Verleggen komgrens en aansluiting Landerijen	45

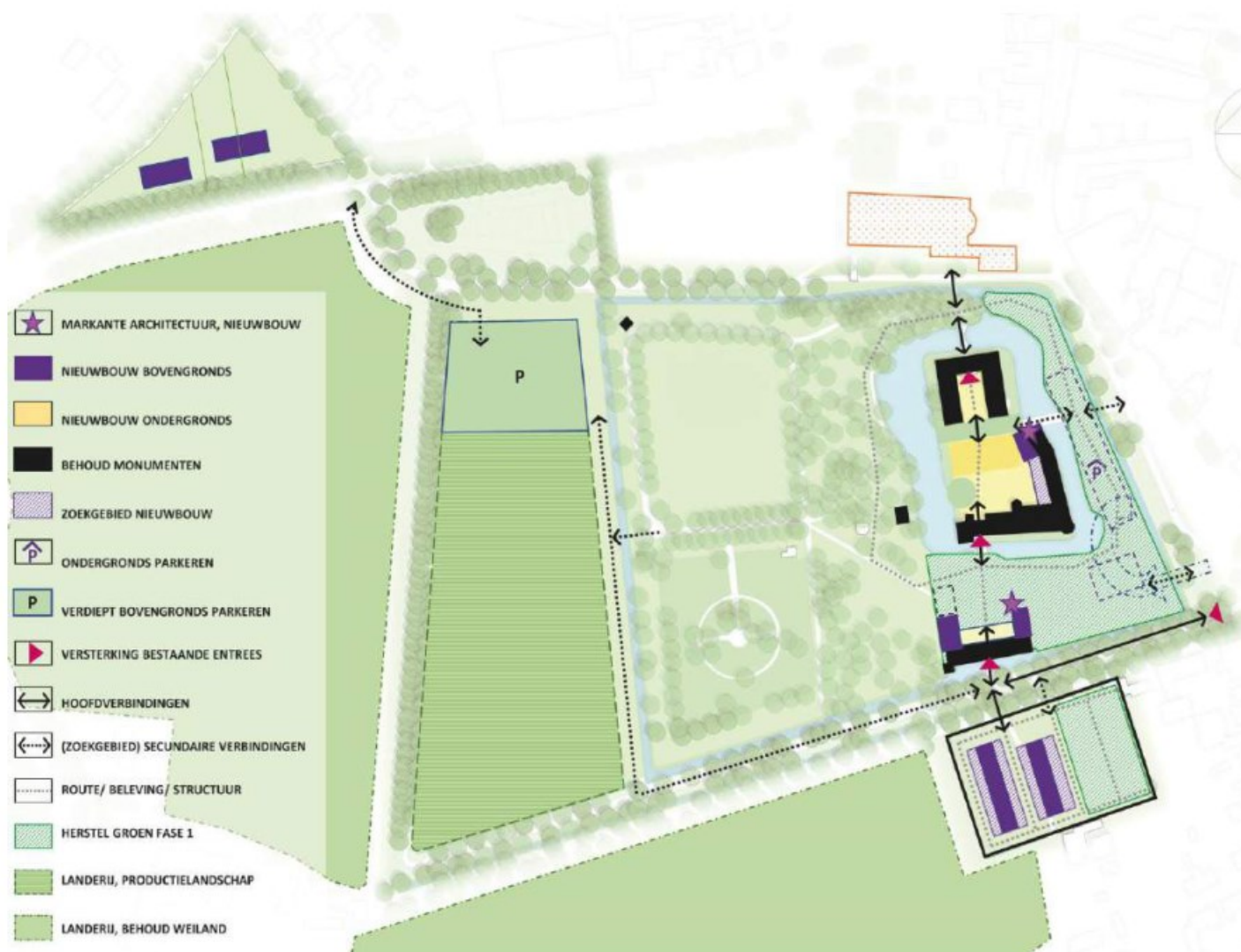
1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor dit rapport is het bieden van een duurzame mobiliteitsvisie ten behoeve van de herbestemming van kasteel Gemert en zijn omgeving. In deze rapportage wordt in eerste instantie ingegaan op de mobiliteitsvisie van Kasteel Gemert en vervolgens beschreven op welke manier de verkeerskundige consequenties van de planontwikkeling het beste kunnen worden geborgd. In de rapportage wordt ingegaan op parkeren (voor bewoners en bezoekers), de verkeersgeneratie van het plan, de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid voor onder andere hulpdiensten en het laden en lossen.

1.2 Masterplan

Voor de ontwikkeling van het kasteelcomplex is een masterplan opgesteld. De gemeenteraad heeft in november 2019 ingestemd met het masterplan. De gemeenteraad heeft ingestemd met fase 1. De vergunningen kunnen met een positief advies van de adviesgroepen worden verleend. De gemeenteraad heeft ingestemd met fase 2 en 3 met een aantal restricties. Alle aanpassingen op het masterplan zijn verwerkt in een gewijzigde structuurkaart.



Figuur 1.1 Structuurkaart Masterplan

Vanuit de omgeving was er weerstand tegen de ondergrondse parkeervoorziening bij de ommuurde tuin en de daarmee te verwachten verkeersdruk op het Binderseind.

Door de omgeving werd geopperd de parkeermogelijkheden op de landerijen met een ontsluiting op de rondweg van Gemert te onderzoeken. Dit was de aanleiding om drietal varianten te ontwikkelen.

1.3 Proces

Het proces tot behoud en herbestemming van het kasteel heeft zich de afgelopen jaren gevormd door de omgevingsdialog met de omwonenden en andere geïnteresseerden en gesprekken met belanghebbenden (o.a. gemeente, provincie, Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en monumentencommissie). Dit proces heeft geleid tot kwaliteitsverbetering en het bijstellen van het programma. Parallel aan dit proces zijn ook de verkeerskundige consequenties gewijzigd.

In onderstaande paragrafen geven wij chronologisch en op hoofdlijnen het proces weer dat uiteindelijk heeft geleid tot dit verkeersrapport.

1.4 Varianten

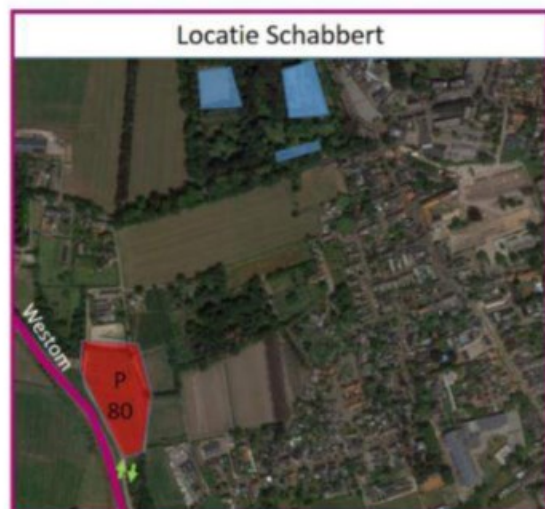
Voor het parkeren van bewoners en bezoekers zijn een drietal varianten ontwikkeld. Per variant worden de uitgangspunten hieronder kort benoemd¹. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat het laden en lossen en de bereikbaarheid van hulpdiensten in iedere variant hetzelfde is en tot stand is gekomen met als uitgangspunt de door de raad geherdefinieerde kaders en het beleid van de gemeente.

1.4.1 Variant 1

Voor variant 1 gelden de volgende uitgangspunten:

- Parkeren voor bewoners tussen de binnen- en buitengracht, bomencarré en De Haag
- Parkeren voor bezoekers bij de ommuurde tuin en Schabbert
- Ontsluiting De Haag en bomencarré (via Ridder Rutgerlaan) op de West-Om
- Ontsluiting op Binderseind
- Ontsluiting op Schabbert
- Alternatieve ontsluiting nabij Wittebrug
- Elektrisch vervoer van Schabbert naar kasteel
- Afsluiten Heilige Geestlaan en Kasteellaan

¹ Voor de volledigheid wordt verwezen naar het verkeersrapport, versie van 31 oktober 2020.



Figuur 1.2 Parkeervoorzieningen en capaciteit variant 1

1.4.2 Variant 2

Voor variant 2 gelden de volgende uitgangspunten:

- Parkeren voor bewoners tussen de binnen- en buitengracht, de ommuurde tuin, bomencarré en De Haag
- Parkeren voor bezoekers (en personeel) bij bomencarré en Schabbert
- Ontsluiting De Haag en bomencarré (via Ridder Rutgerlaan) op de West-Om
- Ontsluiting op Binderseind
- Ontsluiting op Schabbert
- Alternatieve ontsluiting nabij Wittebrug
- Elektrisch vervoer van Schabbert naar kasteel
- Afsluiten Heilige Geestlaan en Kasteellaan

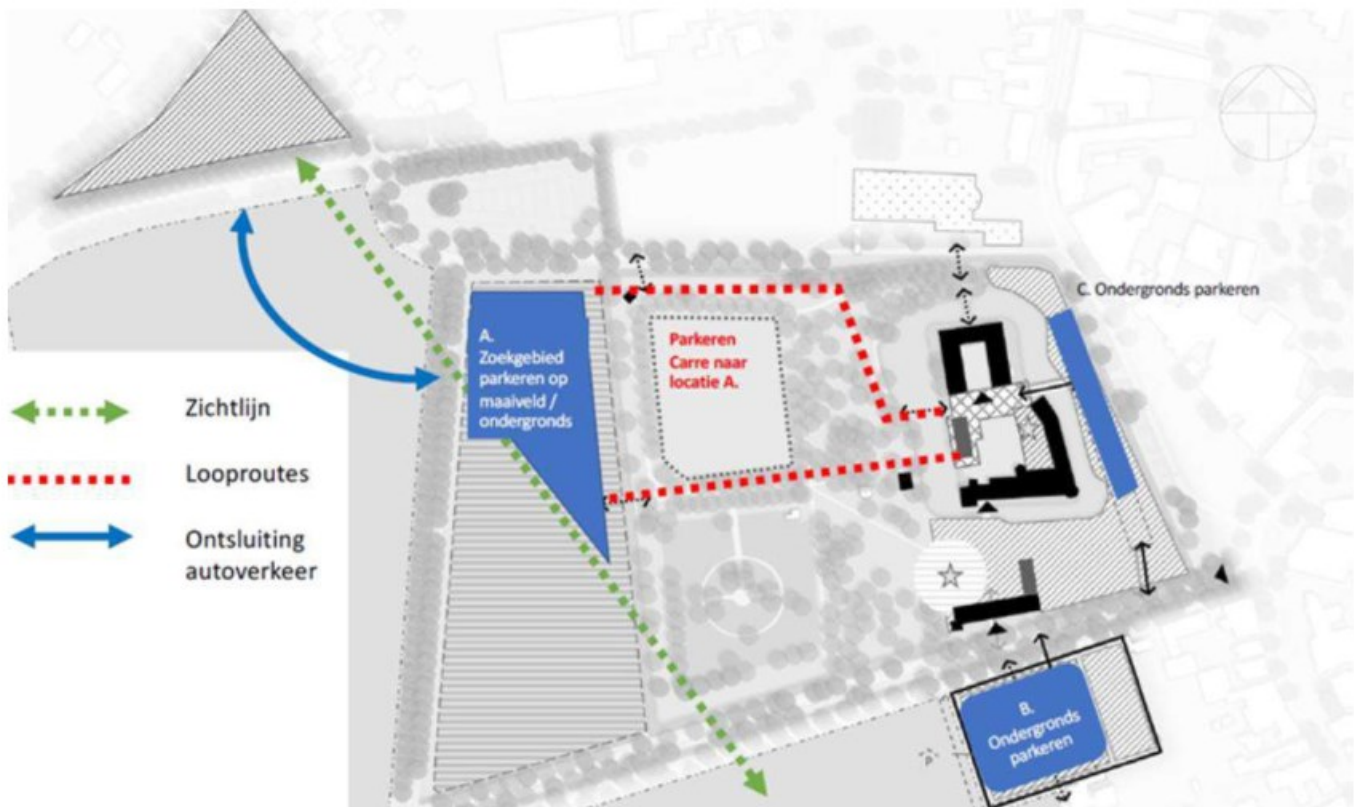


Figuur 1.3 Parkeervoorzieningen en capaciteit variant 2

1.4.3 Variant 3

Voor variant 3 gelden de volgende uitgangspunten:

- Parkeren voor bezoekers concentreren op de landerijen (tijdelijk en permanent)
- Parkeren voor bewoners tussen de binnen- en buitengracht, de ommuurde tuin en De Haag
- Ontsluiting parkeerplaatsen op de landerijen op de West-Om
- Ontsluiting parkeerplaatsen tussen de binnen- en buitengracht op het Binderseind
- Ontsluiting De Haag op De Haag en Jezuïtenlaan
- Onderzoek Heilige Geestlaan en Kasteellaan (motie gemeenteraad)



Figuur 1.4 Principe variant 3

1.5 Omgevingsdialoog

In juli 2020 is met omwonenden en andere geïnteresseerden gesproken over de varianten. De voor- en nadelen per variant zijn besproken en er was ruimte om te reageren op deze varianten. Op basis van de omgevingsdialoog, gesprekken met belanghebbenden en een bijeenkomst met de gemeenteraad zijn de varianten aangepast en is variant 3 als voorkeursvariant gepresenteerd. Ook in september 2021 en februari 2023 is met omwonenden en andere geïnteresseerden gesproken over de verschillende ontwikkelingen. Daarbij zijn aanpassingen in het programma doorgevoerd en is variant 3 verder uitgewerkt.

1.6 Voorkeursvariant

Bij variant 3 wordt een groot deel van de parkeeroplossing gerealiseerd aan de Landerijen. Daarmee wordt een groot deel van het verkeer ontsloten via de West-Om, waardoor de verkeersdruk op de wegen in en naar het centrum laag blijft. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de zorgen van de omgeving dat de wegen in en rond het centrum (bij variant 1 en 2) teveel belast zouden worden. Op piekmomenten (bij variant 1 en 2) wanneer er veel verkeer uit de parkeergarages komt en er ook veel langzaam verkeer gebruik maakt van de Heilige Geestlaan, zou dat namelijk kunnen leiden tot conflicten met de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de Kasteellaan, de Heilige Geestlaan en het Binderseind.

Variant 3 gaat uit van de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg tussen de te realiseren parkeervoorziening in de Lande-
rijen en de West-Om (parallel aan de Ridder Rutgerlaan). Daarmee wordt de Ridder Rutgerlaan ontzien en wordt de bo-
menlaan gehandhaafd en blijft deze laan vrij van gemotoriseerd verkeer. Daarnaast wordt de parkeergarage tussen de
grachten ontsloten via het Binderseind.

1.7 Raadsbesluit

Op 8 juli 2021 zijn de geherdefinieerde kaders door de gemeenteraad vastgesteld. Op basis van dit raadsbesluit is variant 3
verder uitgewerkt, aangepast en geoptimaliseerd.

1.8 Tijdelijk parkeren

Op 12 november 2020 is een omgevingsvergunning verleend voor het tijdelijk parkeren op de landerijen. Hiermee wordt
voorzien in 80 parkeerplaatsen.

1.9 Programma

De voorbije jaren is het programma aanzienlijk aangepast en naar beneden bijgesteld. Dit leidt tot een lagere parkeerbe-
hoefte en verkeersgeneratie. In onderstaand overzicht wordt met name aan de hand van het aantal woningen en aantal
hotelkamers² inzichtelijk gemaakt dat het programma is gewijzigd.

Tabel 1-1 wijziging programma voorbije jaren

Fase	Oktober 2020	Februari 2023
1a – Hoofdburcht	9 woningen	7 woningen
		8 kamers
1b – Voorburcht, Jezuitenvleugel en Donjon	8 woningen	5 woningen
	32 kamers	45 kamers
1c – Poortgebouw, Neerhof	6 kamers	6 kamers
	bruidssuite	
2a – Ommuurde tuin	14 woningen	13 woningen
2b – De Haag	19 woningen	3 woningen
2c – Nieuwbouw Poortgebouw	2 kamers	0 woningen
3a – Bomencarré	24 woningen	0 woningen
3b – Nieuwbouw refter, wellness en hotelvleugel Kasteelplein - Jezuiten- vleugel	32 kamers	5 kamers

Met de keuze voor het voorkeursvariant en de wijziging van het programma zijn ook de locaties en capaciteit van de par-
keervoorzieningen gewijzigd. In onderstaande tabel een overzicht.

² De overige commerciële functies zijn ook gewijzigd en aangepast maar blijven in deze tabel buiten beschouwing.

Tabel 1-2 wijziging capaciteit parkeervoorzieningen

Locatie	Variant 1 (okt. 2020)	Variant 2 (okt. 2020)	Variant 3 (feb. 2023)
Binnen- en buitengracht	40	40	62
Ommuurde tuin	93	41	16
Bomencarré	39	120	-
Landerijen	-	-	80
De Haag	33	33	7
Schabbert	80	80	-

In de uitwerking van het voorkeursscenario is zowel rekening gehouden met de verkeerskundige als ruimtelijke consequenties. In dit verkeersrapport wordt de verkeerskundige oplossing uitgewerkt en toegelicht.

2. MOBILITEITSVISIE

Kasteel Gemert wil de komende jaren in toenemende mate een positieve bijdrage leveren aan de wereld van morgen. Duurzaamheid en daarmee ook duurzame mobiliteit is daar wat hen betreft onlosmakelijk mee verbonden.

Duurzame mobiliteit heeft de laatste jaren een grote vlucht genomen. Zo is het gebruik van deelmobiliteit (deelauto's, deelscooters en deelfietsen) in een aantal jaar tijd niet meer weg te denken in de wereld van de mobiliteit. En steeds vaker zijn deze vormen van mobiliteit ook elektrisch. Niet alleen in dichtbevolkte steden is de opkomst van deze deelmobiliteit te zien, ook elders is een toename van het gebruik zichtbaar. Verder zijn er met de komst van steeds betere fietsvoorzieningen, al dan niet in combinatie met hoogwaardiger openbaar vervoer en de opkomst van de elektrische fiets, steeds vaker alternatieven voor het gebruik van de auto.

Als werkgever wil Kasteel Gemert deze alternatieve vervoerwijze (gebruik van fiets en openbaar vervoer) onder haar medewerkers stimuleren.

Kasteel Gemert staat middenin de samenleving en beseft als geen ander dat enkel door samenwerking en optimale participatie meetbare (duurzaamheids)doelen bereikt kunnen worden. Kasteel Gemert neemt zijn voortrekkersrol serieus en zal daarom ook in diverse gremia zijn 'Duurzame mobiliteit's geluid' laten horen. Denk aan ondernemers- en binnenstad verenigingen. Kasteel Gemert is namelijk van mening dat deze doelen alleen in gezamenlijkheid kunnen worden bereikt. Pas dan kan het verschil gemaakt worden.

Kasteel Gemert wil haar doelen bereiken met de volgende maatregelen:

- Bezoekers kunnen gebruik maken van deelfietsen en elektrische scooters;
- Personeel, bezoekers, bewoners die met openbaar vervoer komen worden met elektrische transfer opgehaald bij de Schabbert;
- Personeel, bewoners en bezoekers kunnen gebruik maken van aanwezige deelauto's;
- Er zullen verschillende regelingen komen voor medewerkers van Kasteel Gemert, ter stimulering van het fietsgebruik en het gebruik van het openbaar vervoer.

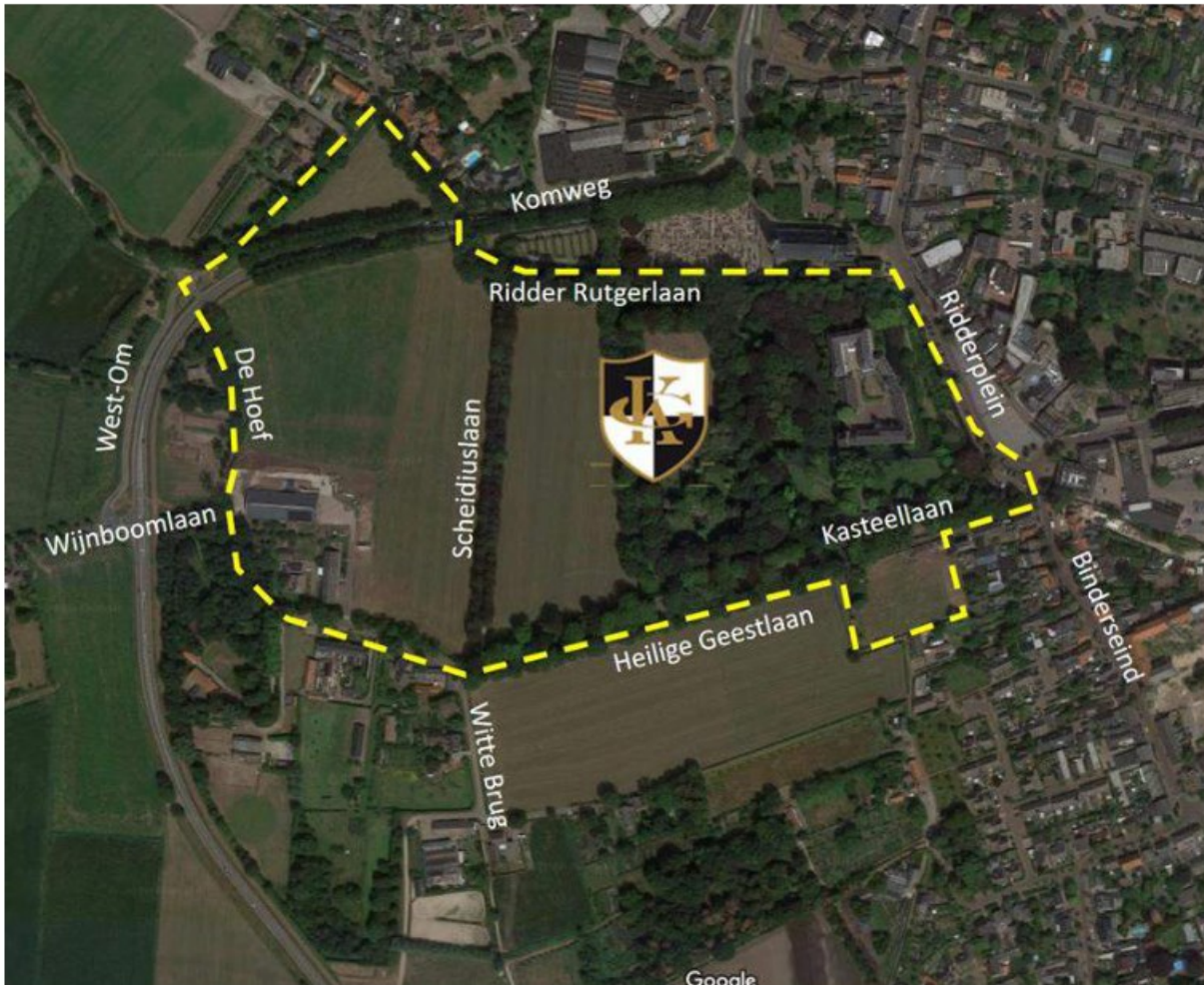
Deze maatregelen en het gebruik ervan zullen regelmatig worden gemeten en geëvalueerd met meetbare indicatoren, zodat gericht gestuurd kan worden in het bereiken van de duurzaamheidsdoelen.

De mobiliteitsvisie wordt samen met exploitanten en gebruikers verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook invulling gegeven aan een communicatieplan om de alternatieve vervoerswijzen te stimuleren. In dit verkeersrapport is het programma zowel voor de parkeerbehoefte als de verkeersgeneratie volledig doorgerekend en is nog geen rekening gehouden met alternatieve vervoerswijzen. Het uitwerken van de mobiliteitsvisie zal een positief effect hebben op de duurzame mobiliteit en de omgevingskwaliteit.

3. BESTAANDE SITUATIE

3.1 Ligging

Het totale plangebied is gelegen ten westen van het centrum van de kern Gemert en wordt begrensd door het Ridderplein, de Heilige Geestlaan, de Hoef, West-Om, De Haag, Jezuïetenlaan, Komweg en de Ridder Rutgerlaan.



Figuur 3.1 Ligging plangebied (geel omkaderd)

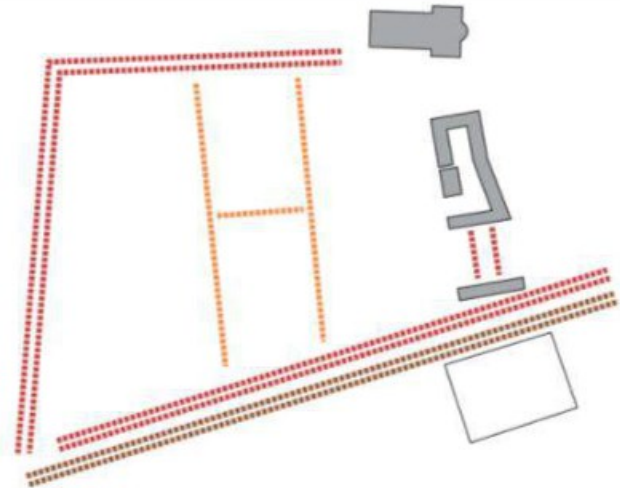
In en nabij de planontwikkeling zijn verschillende functies gelegen. Direct ten oosten van de ontwikkellocatie ligt, ter hoogte van het Ridderplein, het centrum van Gemert met horeca en winkels als voornaamste voorzieningen. Aan de Heilige Geestlaan ter hoogte van het Binderseind zijn woningen en een hotel gelegen. Ter hoogte van De Hoef is de scouting gevestigd en rondom de Hoef en de Wittebrug zijn een aantal woningen en een agrarisch bedrijf gelegen.

De Ridder Rutgerlaan ligt ten noorden van het kasteelcomplex en wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van grote oude bomen die de wegkant markeren. De Ridder Rutgerlaan maakt onderdeel uit van het stelsel van bomenlanen welke een belangrijke cultuurhistorische waarde heeft, en in het door de raad vastgestelde Ruimtelijk Kader voor het Kasteel Gemert worden gezien als een belangrijke kernwaarde voor de ontwikkeling. Andere wegen die onderdeel uitmaken van het stelsel van cultuurhistorische bomenlanen zijn de Scheidiuslaan, de Kasteellaan en de Heilige Geestlaan.

H. Stelsel van Bomenlanen

In de zeventiende eeuw zijn de eerste rijen bomen ontstaan langs het poortgebouw. Toteind negentiende eeuw worden er lanen toegevoegd, waarmee de huidige structuur is ontstaan. De dubbelstructuur Heilige Geestlaan met laanbeplanting van eik en de Kasteellaan met de laanbeplanting van beuk zijn van elkaar gescheiden door de gekanaliseerde waterloop van De Rips. Samen met de Scheidiuslaan (beplant met rode beuk) en Ridder Rutgerlaan (beplant met eik) is sprake van een monumentaal stelsel van bomenlanen om het kasteelcomplex. Tussen poortgebouw en voorburch bevindt zich nog een korte laan van kastanjabomen.

De lineaire, meestal rechte, structuur van deze lanen contrasteert met het omliggende landschap in vorm en de manier waarop de landerijen ruimtelijk begrensd worden. In tegenstelling tot de tuinen waar sprake is van veel onderbegroeiing zijn deze lanen op ooghoogte, tussen de boomstammen door, juist transparant.



Afb. 51 – Kernwaarde H

Figuur 3.2 Uitsnede Ruimtelijk kader



Figuur 3.3 Ligging gebied en belangrijkste bestemmingen

3.2 Bereikbaarheid

Het plangebied ligt nabij het centrum van Gemert en is via de volgende wegen, soms rekening houdend met eenrichtingsverkeer, te bereiken.

- N272 via de Oudestraat, Binderseind en het Ridderplein
- N272 via de Westom, de Komweg, de Haageijk en de Nieuwstraat
- N605 via de Vondellaan, De Haageijk en de Nieuwstraat
- N616 via Kruseind, De Haageijk en de Nieuwstraat



Figuur 3.4 Bereikbaarheid plangebied (gele stippellijn)

3.2.1 Gemotoriseerd verkeer

De scouting, de woningen en het agrarisch bedrijf gebruiken de Heilige Geestlaan en De Hoef (zie figuur 3.3) als ontsluiting om het centrum en het hoger gelegen wegennet te bereiken. Op het Ridderplein geldt een regime van éénrichtingsverkeer. De Kasteellaan is verbonden met de Heilige Geestlaan middels twee bruggetjes. De omgeving van het kasteel, is voor het gemotoriseerde verkeer alleen bereikbaar via de Komweg en het Ridderplein.

3.2.2 Openbaar vervoer

Vanuit Eindhoven, Helmond, Boxmeer, Uden en Veghel is Gemert bereikbaar met het openbaar vervoer. Er zijn OV-haltes aan de West-Om, Heuvel, Komweg en de Kapelaanstraat/Ridderplein aanwezig.

3.2.3 Fietzers en voetgangers

Voor voetgangers en fietsers is het gebied bereikbaar via de Heilige Geestlaan, Kasteellaan, Ridderplein, Schabbert, Kerkstraat, Ridder Rutgerlaan en Jezüetenlaan. Fietsers kunnen via het fietspad langs de West-Om en de Wijnboomlaan het plangebied bereiken.

De Kasteellaan en de Heilige Geestlaan zijn routes die in de bestaande situatie ook al worden gebruikt door fietsers en voetgangers, maar zoals in paragraaf 3.2.1. beschreven, ook worden gebruikt door gemotoriseerd verkeer. Aan de Heilige Geestlaan is een aantal woningen en een hotel gelegen welke veelal ook te voet of per fiets worden bezocht. Het wegprofiel van de Heilige Geestlaan is ter hoogte van deze bestemmingen relatief smal en er zijn geen aparte voorzieningen voor fietsers en voetgangers op de Heilige Geestlaan, waardoor gemotoriseerd en langzaam verkeer de rijbaan moeten delen.



Figuur 3.5 Wegprofiel Heilige Geestlaan ter hoogte van het hotel en de woningen

4. PLANVOORNEMEN

Het plan bestaat uit de ontwikkeling van het kasteelcomplex bestaande uit de Hoofdburcht, Voorburcht, Jezuïtenvleugel, de Donjon en de Neerhof, de ontwikkeling van de ommuurde tuin en de ontwikkeling van De Haag. De herbestemming van het kasteelcomplex wordt in fases uitgevoerd. Daarbij wordt het volgende programma aangehouden.

FASE 1A: HOOFDBURCHT

In de Hoofdburcht worden 7 appartementen en 8 hotelkamers (5 sterren) gerealiseerd.

FASE 1B: VOORBURCHT, JEZUÏTENVLEUGEL EN DONJON

In deze fase worden de volgende functies gerealiseerd:

- 5 koop appartementen groot
- een 5 sterren hotel met daarbij behorend:
 - 45 hotelkamers (inclusief de daarbij behorende voorzieningen)
 - restaurant
 - ruimte voor eventing
 - museum

FASE 1C: POORTGEBOUW MET DE NEERHOF

In het Poortgebouw wordt een restaurant (inclusief het bestaande terras aan de gevel), een ruimte voor onder andere bijeenkomsten, recepties, vergaderingen, presentatie en private-dining (bijeenkomstfunctie) en 6 hotelkamers die horen bij het 5 sterren hotel gerealiseerd.

FASE 2A: OMMUURDE TUIN

In de ommuurde tuin worden 13 patiuwoningen gerealiseerd.

FASE 2B: DE HAAG

Op de locatie aan De Haag worden 3 woningen gerealiseerd (2 twee-onder-een-kap woningen en 1 vrijstaande koopwoning).

FASE 2C: WELLNESS/PARKEERGARAGE TUSSEN BINNEN EN BUITENGRACHT

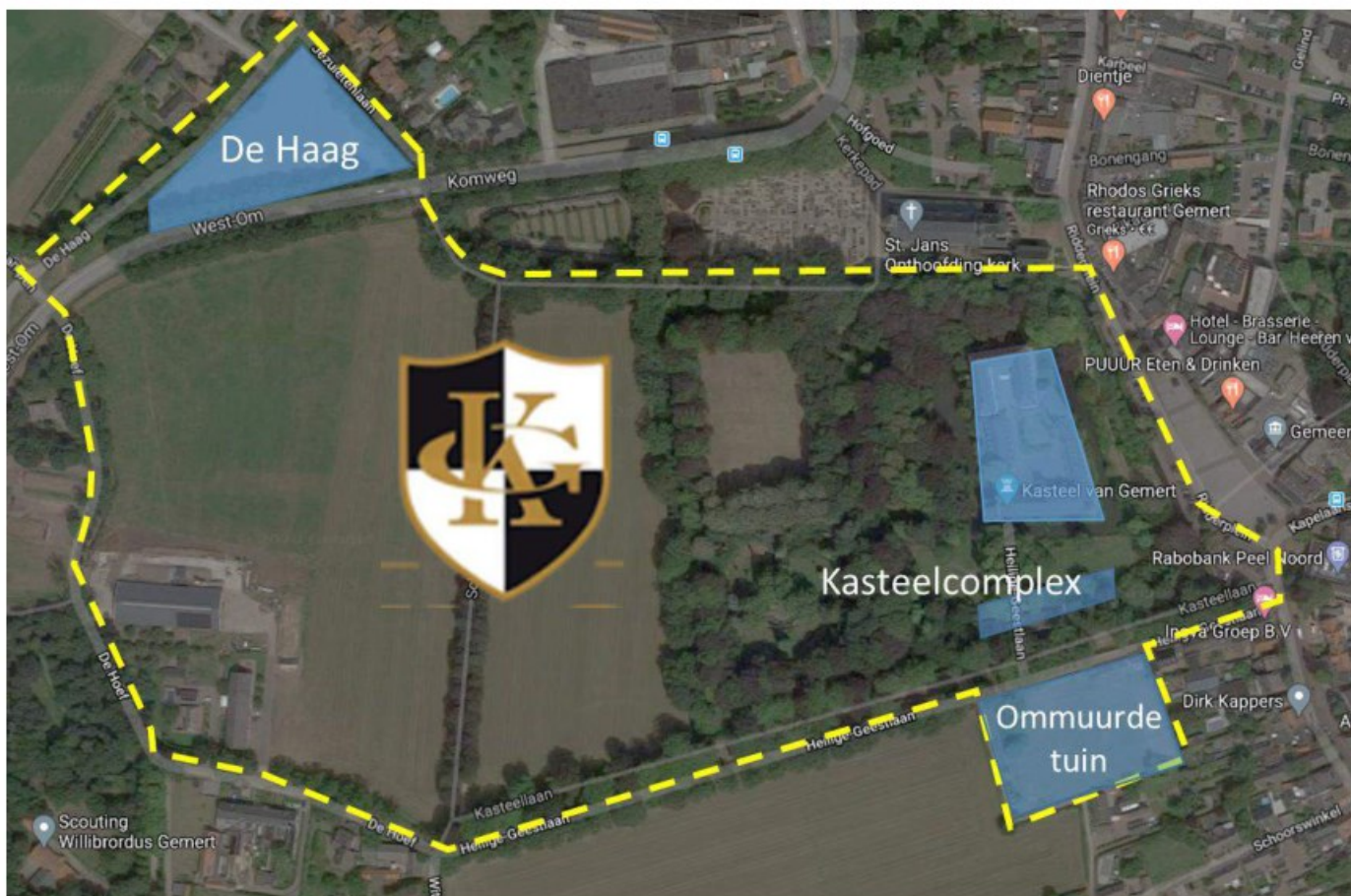
Tussen de binnen- en de buitengracht wordt een parkeergarage gerealiseerd. Er wordt rekening gehouden met de aanwezige graven en het aanwezige standbeeld. De monumentale bomen worden ingepast in het ontwerp. Tevens zal een Wellness worden gerealiseerd onder het kasteelplein. Deze zal worden gebruikt door de gebruikers van de functies in het kasteel.

FASE 2D: NIEUWBOUW NEERHOF

Op deze locatie wordt in een vleugel een restaurant gerealiseerd. De andere vleugel van het Neerhof kan ook worden gebruikt voor evenementen.

FASE 3B: UITBREIDING HOTEL KASTEELPLEIN

Hier zal een uitbreiding van het 5 sterren hotel worden gerealiseerd van 5 hotelkamers.



Figuur 4.1 Verschillende ontwikkellocaties binnen het plan

Tabel 4-1 Overzicht totale programma per fase

Fase	Locatie	Functie	Aantal/m2	Eenheid
1A	Hoofdburcht	Koop appartementen groot	7	woningen
		Hotel 5 sterren	8	kamers
1B	Voorburcht	Koop appartementen groot	5	woningen
		Hotel 5 sterren	45	kamers
		Restaurant	188	m2
		Eventing	279	m2
		Museum	300	m2
1C	Poortgebouw	Restaurant	184	m2
		Hotel 5 kamers	6	kamers
		Bijeenkomstfunctie ³	108	m2
2A	Ommuurde tuin	Woningen geschakeld	13	woningen
2B	De Haag	koop twee-onder-een-kap	2	woningen
		Koop vrijstaand	1	woningen
2C	Wellness/parking	Wellness (ten diensten van gebruikers van kasteel)		
2D	Nieuwbouw Neerhof	Restaurant	109	m2
		Eventing	183	m2
3B	Uitbreiding hotel kasteelplein	Hotel 5 sterren	5	kamers

³ Op basis van de nota Parkeernormen 2017 wordt voor deze functie aangesloten bij de parkeernorm voor eventing (worst-case)

5. PARKEREN

5.1 Algemeen

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte van het plan is gebruik gemaakt van de vigerende 'Nota Parkeernormen 2017' van de gemeente Gemert-Bakel. Voor de ontwikkeling zijn, met uitzondering van locatie "De Haag" (rest bebouwde kom), de parkeernormen voor het centrumgebied van toepassing.

Tabel 5-1 Parkeerbehoefte planontwikkeling

Fase	Locatie	Functie	Aantal/m2	Eenheid	p-norm	p-vraag			
						Aandeel in pp) bezoek	Totaal	Bezoek	Bewoners / personeel
1A	Hoofdburcht	Koop appartementen groot	7	woningen	1,6	0,3	11,2	2,1	9,1
		Hotel 5 sterren	8	Kamers	0,55	73%	4,4	3,2	1,2
1B	Voorburcht	Koop appartementen groot	5	woningen	1,6	0,3	8,0	1,5	6,5
		Hotel 5 sterren	45	kamers	0,55	73%	24,8	18,1	6,7
		Restaurant	188	m2	10	80%	18,8	15,0	3,8
		Eventing	279	m2	5,5	98%	15,3	15,0	0,3
		Museum	300	m2	0,6	95%	1,8	1,7	0,1
1C	Poortgebouw	Restaurant	184	M2	10	80%	18,4	14,7	3,7
		Hotel 5 sterren	6	kamers	0,55	73%	3,3	2,4	0,9
		Eventing	108	m2	5,5	98%	5,9	5,8	0,1
2A	Ommuurde tuin	Woningen geschakeld	13	woningen	1,5	0,3	19,5	3,9	15,6
2B	De Haag	koop twee-onder-een-kap	2	woningen	2,2	0,3	4,4	0,6	3,8
		Koop vrijstaand	1	woningen	2,3	0,3	2,3	0,3	2,0
2C	Wellness/parking	Wellness (ten diensten van de gebruikers kasteel)							
2D	Nieuwbouw Neerhof	Restaurant	109	m2	10	80%	10,9	8,7	2,2
		Eventing	183	m2	5,5	98%	10,1	9,9	0,2
3B	Uitbreiding hotel kasteelplein	Hotel 5 sterren	5	kamers	0,55	73%	2,8	2,0	0,7
Totaal							161,9	105,0	56,8

Tabel 5-1 toont de parkeerbehoefte van de planontwikkeling per fase. Daarin is de parkeerbehoefte opgesplitst in een bezoekers deel en een deel bewoners/personeel.

5.2 Parkeeroplossing

De parkeerbehoefte van de totale ontwikkeling wordt opgevangen in een aantal parkeervoorzieningen die verspreid liggen over het plangebied. Er zijn in totaal vier parkeerlocaties:

- Parkeergarage tussen de grachten
- Parkeervoorziening in de Ommuurde tuin
- Parkeervoorziening van De Haag
- Parkeervoorziening Landerijen

Om een beeld te krijgen van de locatie van deze parkeervoorzieningen in het plangebied wordt verwezen naar figuur 5.1.

Voor de toedeling van de parkeerbehoefte aan de verschillende parkeervoorzieningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd.

PARKEREN TUSSEN DE GRACHTEN:

- Gehele fase 1a;
- Van fase 1b:
 - o bewoners en bezoekers van de appartementen;
 - o bezoekers en het personeel van het hotel;
 - o personeel van het restaurant
- Bezoekers en personeel van het hotel in fase 1c en 3b;
- Parkeren personeel restaurant fase 2d.

PARKEREN OMMUURDE TUIN

- alleen de bewoners van de ommuurde tuin

PARKEREN DE HAAG

- bewoners en bezoekers van de woningen op De Haag

PARKEREN LANDERIJEN

- fase 1b:
 - o bezoekers van het restaurant;
 - o bezoekers en personeel eventing
 - o bezoekers en personeel museum
- fase 1c
 - o bezoekers en personeel restaurant;
 - o bezoekers en personeel eventing
- bezoekers fase 2a (ommuurde tuin)
- gehele fase 2d exclusief het personeel restaurant (2,2) Dat parkeert tussen de grachten.

Tabel 5-2 parkeerbehoefte toegeedeeld aan de parkeervoorzieningen

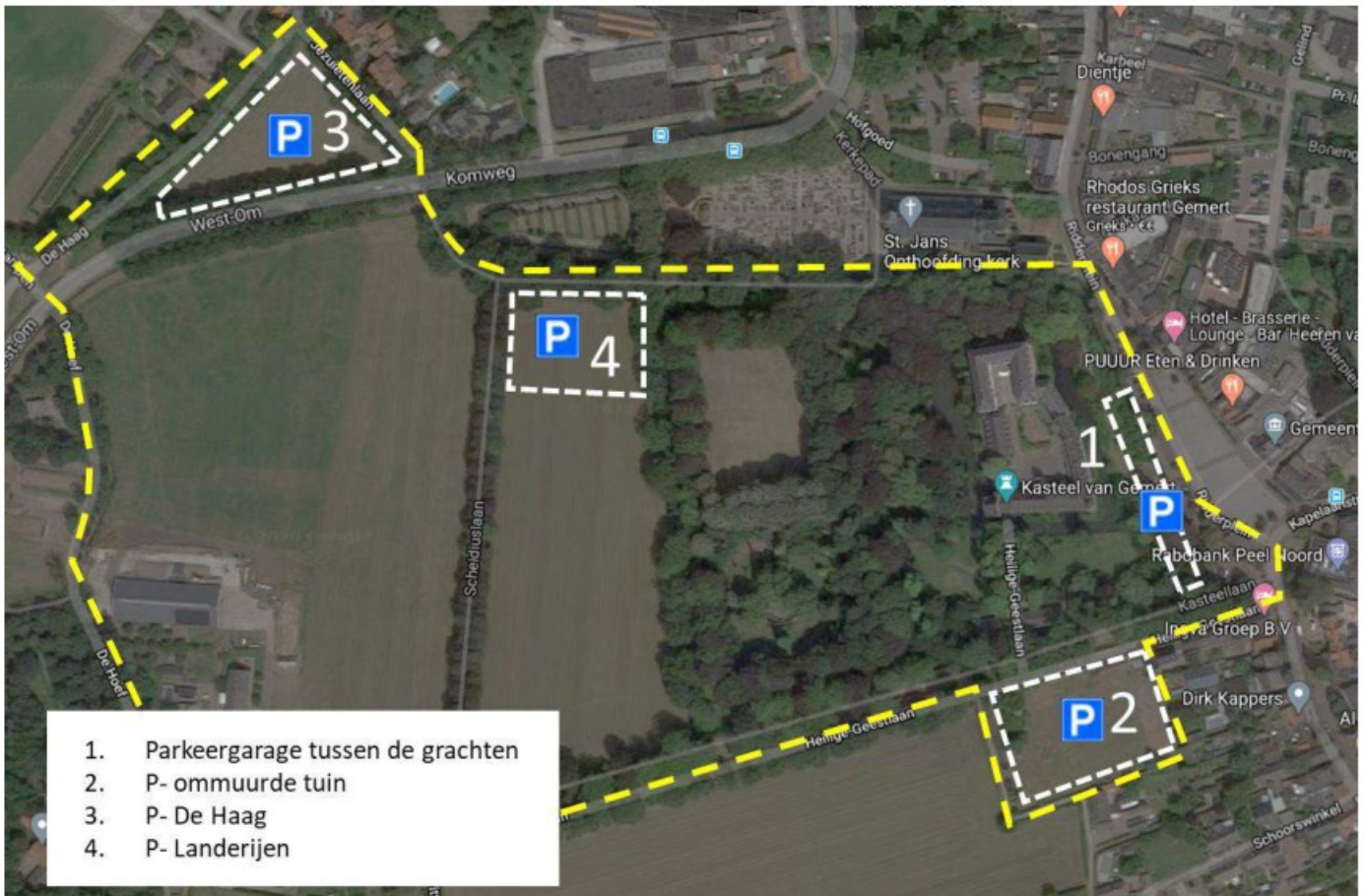
		P- tussen de grachten	Ommuurde tuin	De Haag	Landerijen
Fase 1A - Hoofdburcht					
	Koop appartementen groot	11,2			
	Hotel 5 sterren	4,4			
Fase 1B - Voorburcht					
	Koopappartementen groot	8			
	Hotel 5 sterren	24,8			
	Restaurant	3,8 (personeel)			15,0 (bezoek)
	Eventing				15,3
	Museum				1,8
Fase 1C – Poortgebouw					
	Restaurant				18,4
	Hotel 5 sterren	3,3			
	Eventing				5,9
Fase 2A – Ommuurde tuin					
	Woningen – bewoners		15,6		
	Woningen – bezoekers				3,9
Fase 2B – De Haag					
	Koop twee-onder-een-kap			4,4	
	Koop vrijstaand			2,3	
Fase 2C – Wellness					
	Geen parkeervraag				
Fase 2D – Neerhof					
	Restaurant	2,2			8,7
	Eventing				10,1
Fase 3B – Uitbreiding hotel Kasteelplein					
	Hotel 5 sterren	2,8			
Totaal⁴		61	16	7	80

Tabel 5-3 Parkeerbalans

locatie	Parkeerbehoefte	Parkeercapaciteit
Parkeergarage tussen de grachten	61	62
Ommuurde tuin	16	16
De Haag	7	7
Landerijen	80	80

In onderstaande afbeelding een overzicht van de verschillende parkeerlocaties.

⁴ Totale parkeerbehoefte is afgerond naar boven



Figuur 5.1 Overzicht parkeergelegenheden plangebied

De loopafstanden vanaf de parkeervoorziening op de Landerijen tot de betreffende functies variëren van 250 tot 350 meter. De gemeente Gemert-Bakel heeft in haar beleid acceptabele loopafstanden opgenomen. Deze zijn gebaseerd op richtlijnen van het CROW. Voor woonfuncties en sport/cultuur/ontspanningsfuncties zijn in het parkeernormenbeleid respectievelijk 100m en 200m opgenomen. CROW publicatie 381 geeft daarnaast aan dat niet alleen loopafstanden een rol spelen bij het bepalen of een parkeerlocatie aantrekkelijk is. Ook de aantrekkelijkheid van de parkeervoorziening, de aanwezigheid van parkeerregulering in de omgeving en de duur van het bezoek spelen daarbij volgens het CROW een grote rol.

De totale parkeeroplossing wordt binnen het plangebied opgelost. Om het parkeren door gebruikers, bewoners en bezoekers van de verschillende functies te optimaliseren zullen de looproutes aantrekkelijk worden ingericht ook voor minder validen. Zo zal er bij de inrichting van deze looproutes aandacht worden besteed aan de sociale veiligheid.

Ondanks dat niet in alle gevallen aan de richtlijnen voor acceptabele loopafstanden wordt voldaan, is de parkeeroplossing als geheel in samenhang met haar omgeving (aanwezigheid van parkeerregulering in het centrum) en tegen het licht van het parkeermotief (veel mensen parkeren voor een langere tijd en zijn daarom bereid om verder te lopen) aantrekkelijk. Er wordt dan ook niet verwacht dat buiten het plangebied wordt geparkeerd. Voor de parkeervoorzieningen, de looproutes en de functies wordt verwezen naar de masterplankaart (figuur 5.2)

In het proces tot behoud en herbestemming van het kasteel (hoofdstuk 1) is zowel door de gemeente als omwonenden ingezet om het parkeren voor bezoekers aan de randen van het gebied te positioneren. Hierdoor wordt het plangebied en de omgeving (waaronder het centrumgebied) niet belast met een toename van verkeer en verkeersbewegingen. Door de initiatiefnemer wordt met het openbaar maken van de kasteeltuin geïnvesteerd in het creëren van aantrekkelijke en kwalitatief hoogwaardige looproutes door de kasteeltuin.

Op de Landerijen is het parkeren gratis. In het centrumgebied geldt een blauwe zone met een maximale parkeerduur van twee uur. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat dit tot knelpunten in en rondom het kasteelcomplex leidt. In dit gebied wordt in de bestaande situatie al handhaving ingezet.

Verder zal de parkeerplaats bij de Landerijen worden voorzien van een slagboom met aanmeldzuil zodat de parkeerplaatsen uitsluitend gebruikt kunnen worden door bewoners en gebruikers en personeel van de ontwikkeling van het Kasteel. Daarbij wordt rekening gehouden met voldoende opstelruimte.

Om te borgen dat bezoekers van de ommuurde tuin parkeren op de Landerijen, zal ter hoogte van de ingang van de ommuurde tuin een bord worden geplaatst om bezoekers hier op te wijzen. De landgoedeigenaar zal hier actief op handhaven.



Figuur 5.2 Masterplankaart

5.2.1 Parkeervoorziening Landerijen

Voor de parkeervoorziening op de Landerijen is reeds een omgevingsvergunning afgegeven voor de tijdelijke situatie voor 80 parkeerplaatsen. De tijdelijke voorziening zal later worden omgevormd tot een definitieve parkeervoorziening. Daarbij wordt rekening gehouden met het Programma van Eisen dat op 8 juli 2021 is vastgesteld door de raad. Onderstaand een schetsontwerp van de 80 parkeerplaatsen op de landerijen in de definitieve situatie.



Figuur 5.3 schets definitieve inrichting Landerijen

5.3 Parkeren evenementen

Bij evenementen is de beschikbare parkeercapaciteit mogelijk onvoldoende. In dat geval wordt de Schabbert ingezet als overloopgebied (in overleg met de gemeente). De parkeersituatie en de inzet van de Schabbert als overloopgebied zal steeds bij de aanvraag van een evenementenvergunning apart worden bekeken en beoordeeld. De parkeeroplossing bij evenementen maakt dan ook geen onderdeel uit van dit rapport.

6. VERKEERSGENERATIE

Met kencijfers van CROW publicatie 381 is voor de verschillende functies de verkeersgeneratie bepaald. De kencijfers zijn gerelateerd aan de ligging van de planontwikkeling en de mate van stedelijkheid van het gebied. De betreffende ontwikkelingen, uitgezonderd De Haag, zijn gelegen in het gebied “centrum”. De Haag is gelegen in gebied “rest bebouwde kom”. Deze gebiedsindeling is afkomstig van Nota Parkeernormen Gemert-Bakel 2017. Voor de mate van stedelijkheid kan het gebied op basis van de adressendichtheid gekarakteriseerd worden als 'matig stedelijk'. Op basis van het autobezit binnen de gemeente Gemert-Bakel in vergelijking met die in andere gemeenten met eenzelfde stedelijkheidsgraad, kan worden uitgegaan van het gemiddelde van de door het CROW gegeven bandbreedte.

De totale verkeersgeneratie bedraagt 773 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag.

Bijlage 1 geeft een volledig overzicht van de verkeersgeneratie per functie per fase inclusief een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten.

7. VERKEERSONTSLUITING

Zoals in paragraaf 5.2 is aangegeven, wordt het parkeren van bezoekers verdeeld over verschillende parkeervoorzieningen. Dit heeft effecten op de ontsluiting van het verkeer.

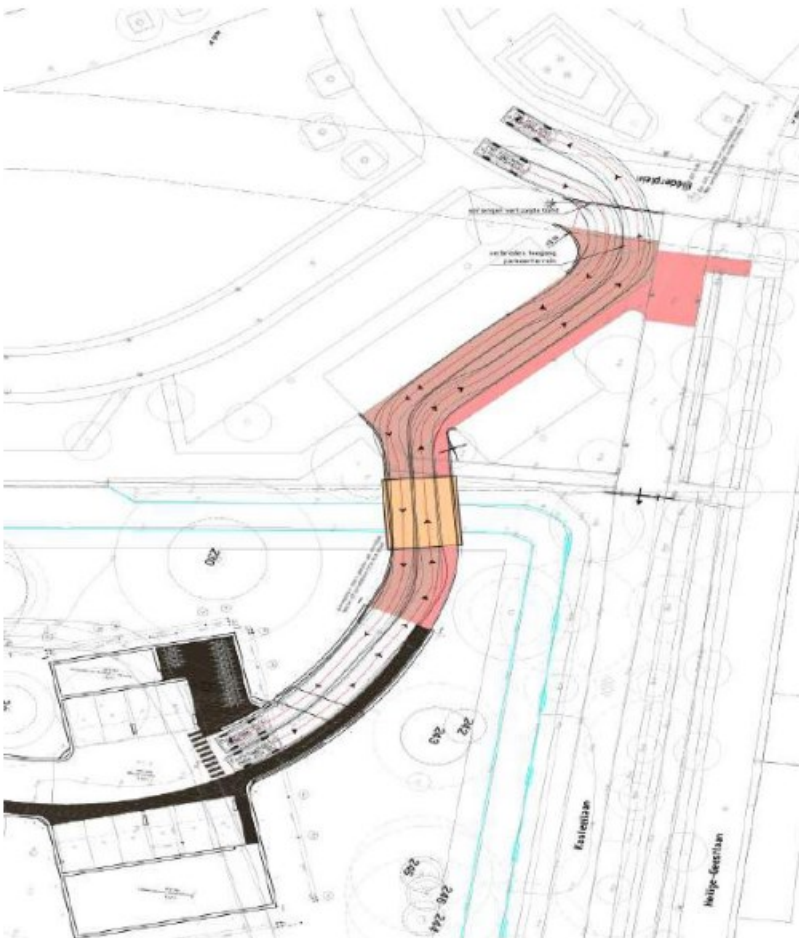
Er zijn straks drie locaties waar verkeer van de ontwikkeling zal ontsluiten:

1. Ter hoogte van de Haag op de Haag;
2. Ter hoogte van de nieuw aan te leggen ontsluiting van de parkeervoorziening aan de Landerijen op de West-Om;
3. Ter hoogte van het Binderseind. Hier ontsluit het verkeer dat gebruik maakt van de parkeergarage tussen de grachten en de ommuurde tuin.

Ontsluiting Binderseind

Ter hoogte van het Binderseind komt het verkeer dat naar de ommuurde tuin gaat en het verkeer dat naar de parkeergarage⁵ gaat samen. Om een beter beeld te krijgen van de ontsluiting op deze locatie is het van belang te weten op welke manier de parkeergarage tussen de grachten ontsluit. Deze zal namelijk aansluiten op de parkeerweg van de blauwe zone parkeerplaatsen. Verkeer dat van de parkeergarage komt zal via deze parkeerweg ontsluiten op het Binderseind.

De ontsluiting van de parkeergarage alsmede de inrichting van de parkeergarage wordt in overleg met de gemeente uitgewerkt als onderdeel van de planologische procedure voor het realiseren van de parkeergarage tussen de grachten.



Figuur 7.1 Uitsnede ontsluiting P-tussen de grachten

⁵ Bewoners hebben via een pasje toegang tot deze garage, bezoekers van het hotel bellen in.

Verder zal het verkeer van de ommuurde tuin op het Binderseind via de Heilige Geestlaan ontsluiten op het Binderseind. Onderstaande afbeelding geeft een beeld van die ontsluiting op het Binderseind vanuit zowel de Kasteellaan als de Heilige Geestlaan.



Figuur 7.2 ontsluiting verkeer t.h.v. Binderseind

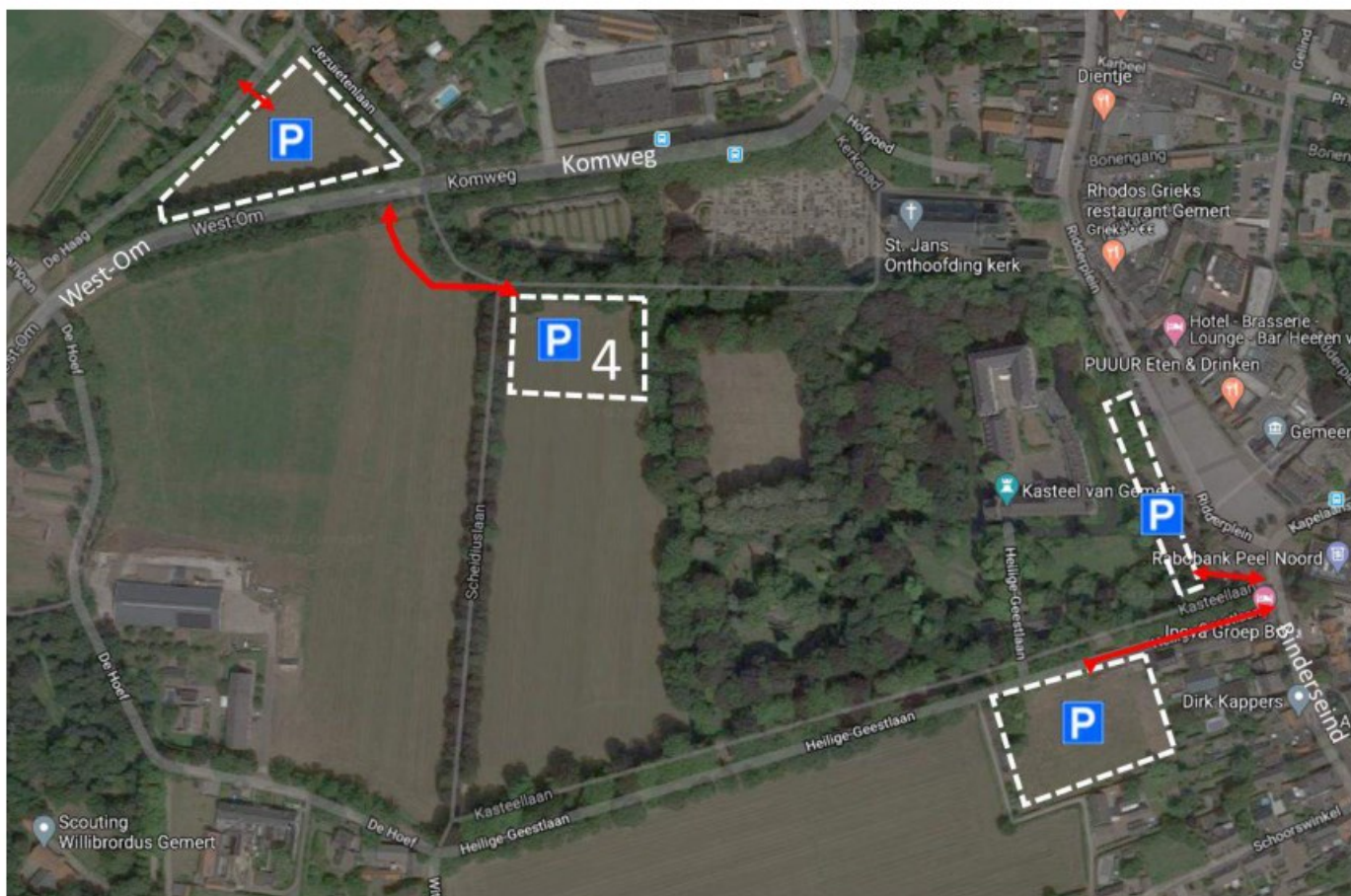
In totaal zullen 83 motorvoertuigen vanaf de ommuurde tuin ontsluiten via de Heilige Geestlaan en 241 motorvoertuigen via de parkeerweg van de blauwe zone parkeerplaatsen. Dit is een toename ten opzichte van de bestaande aantal maar zorgt niet voor knelpunten of verkeersonveilige situaties.

Overige ontsluitingen

De rest van de verkeersgeneratie van het plan wordt ontsloten via de Landerijen en een klein deel via de Haag. Onderstaande tabel toont de verkeersgeneratie per ontsluiting. Figuur 7.3 geeft een overzicht van de ontsluitingsroutes vanaf de verschillende parkeerlocaties.

Tabel 7-1 Ontsluiting verkeersgeneratie Kasteel

Ontsluiting	Verkeersgeneratie (mvt/etmaal)
P-De Haag op Haag/Jezuïtenlaan	26
P-Landerijen op West-Om	423
P-tussen de grachten (via Binderseind)	241
P-Ommuurde tuin op (via Heilige Geestlaan op Binderseind)	83
Totaal	773



Figuur 7.3 Verkeersontsluiting per locatie

7.1 Verkeersafwikkeling

Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling is gekeken naar de ontsluiting van de parkeerplaats van De Landerijen op de West-Om en ontsluiting op het Binderseind. De verkeersgeneratie van de woningen van De Haag is dermate gering dat de omliggende wegen (De Haag) het verkeer vlot en veilig kunnen verwerken. De ontsluiting van De Haag is daarom niet nader beoordeeld in dit verkeersonderzoek.

7.1.1 Uitgangspunten

Bij het beoordelen van de verkeersafwikkeling zijn een aantal uitgangspunten gehanteerd waarmee in dit verkeersonderzoek rekening is gehouden.

Afwaarderen Komweg en verplaatsen komgrens

De bestaande komgrens op de West-Om wordt in westelijke richting verplaatst naar een locatie direct ten westen van de aansluiting met De Kampen. De maximum snelheid binnen de bebouwde kom ter hoogte van de West-Om/Komweg wordt 50 km/u. De maximum snelheid op De Haag wordt afgewaardeerd naar 30 km/u.



Figuur 7.4 Verleggen komgrens

Ontsluiting Heilige Geestlaan

Bij de raadsvergadering van 30 januari 2020 is een motie aangenomen over de ontsluiting van de Heilige Geestlaan. Het college heeft dit onderzocht en er is besloten om de Heilige Geestlaan niet af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. In de Heilige Geestlaan wordt wel een verkeersremmende maatregel aangebracht om te snelheid te remmen. Dit wordt nog verder uitgewerkt.



Figuur 7.5 Locatie aanleg plateau Heilige Geestlaan

7.1.2 Verkeersafwikkeling Landerijen – West-Om

De toedeling van de parkeerbehoefte aan de verschillende parkeervoorzieningen, zoals in paragraaf 5.2 verwoord, leidt ertoe dat er 423 motorvoertuigen per etmaal ontsluiten op de West-Om. Gekeken is of de nieuwe aansluiting met op de West-Om deze verkeersstroom kan verwerken.

Daarbij is allereerst gekeken naar de verkeerintensiteiten in de ochtend- en avondspits in het jaar 2030. De verkeersintensiteiten zijn afkomstig uit het verkeersmodel BBMA. Hiervoor is voor zowel de ochtend- als avondspits de verkeersintensiteit bekend. Beide spitsintensiteiten zijn weergegeven voor een 2-uur spitsperiode. Om het drukste uur voor de betreffende spitsperiode te bepalen is gebruik gemaakt van een omrekenfactor 0,55. Dit is een veel gebruikte omrekenfactor om van een 2-uur spits naar het drukste uur om te rekenen. Dit levert de volgende verkeersintensiteiten in het drukste uur op.

Tabel 7-2 verkeersintensiteiten West-Om drukste uur ochtendspits en avondspits

	Verkeersintensiteit
Ochtendspits (drukste uur)	594 mvt/uur
Avondspits (2-uur)	605 mvt/uur

Een veel gebruikte vuistregel in de verkeerkunde geeft aan dat verkeersintensiteit in het drukste uur circa 10% is van de totale etmaal intensiteit. De etmaalintensiteit op de West-Om kan hiermee berekend worden en bedraagt circa 6.000 mvt/etmaal.

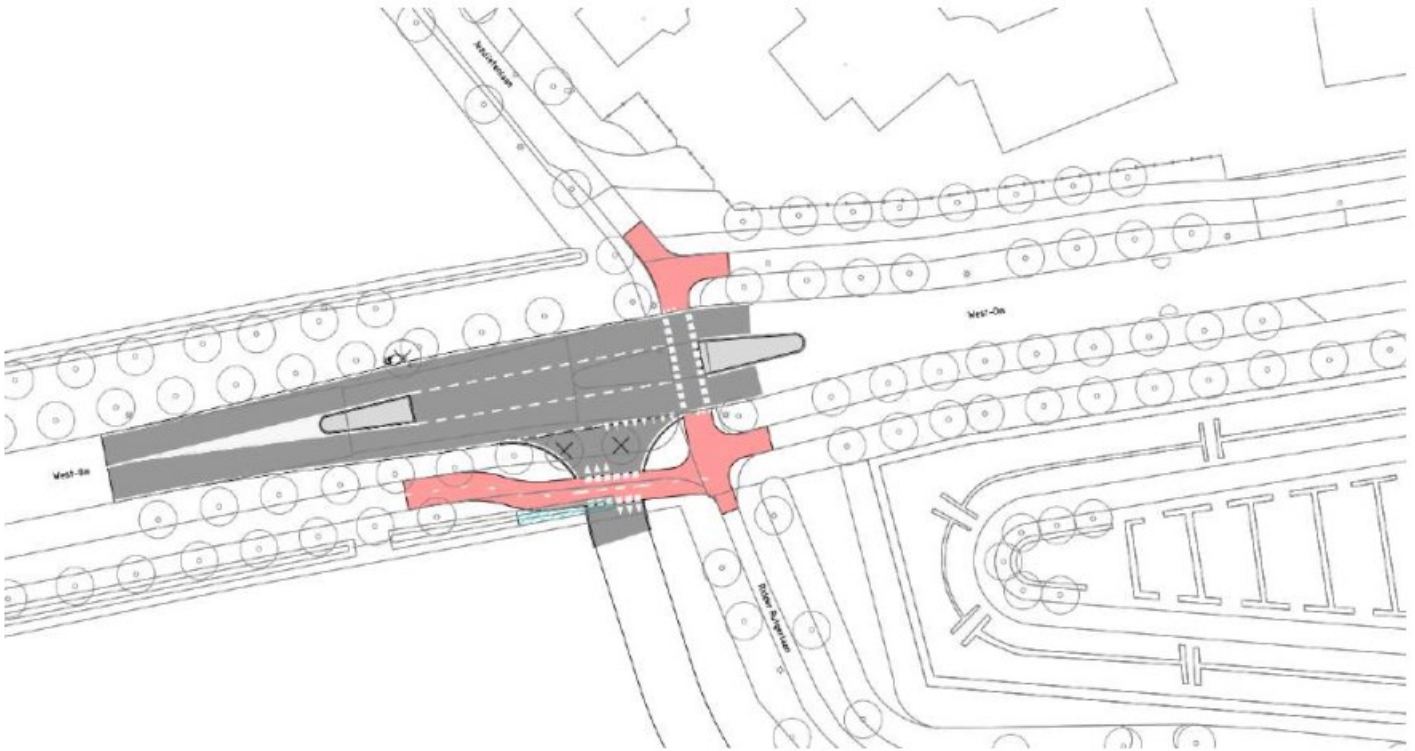
Deze etmaalintensiteit is zoals eerder aangegeven bepaald met behulp van het verkeersmodel BBMA. Dit model houdt nog geen rekening met de afwaardering van de West-Om tot erftoegangsweg. Wanneer de afwaardering feitelijk wordt ingevoerd samen met allerlei andere verkeersmaatregelen in het kader van de Centrumvisie, zal het doorgaande verkeer door het centrum worden ontmoedigd en worden geleid over de Zuid-Om. Over de West-Om komt dan hoofdzakelijk nog alleen bestemmingsverkeer dat in of nabij het centrum een bestemming heeft. De verkeersintensiteit op de West-Om zal als gevolg van deze maatregelen dan ook naar verwachting significant afnemen. In dat geval kunnen de 423 motorvoertuigen als gevolg van de ontwikkeling vlot en veilig worden afgewikkeld op de West-Om zonder dat dit leidt tot knelpunten.

Daarbij dient in ogenschouw te worden genomen dat de verkeersgeneratie van 423 motorvoertuigen per etmaal uitgaat van een situatie wanneer alle functies tegelijk verkeer genereren. In werkelijkheid zal hier zeker niet altijd sprake van zijn waardoor de feitelijke verkeersgeneratie die wordt ontsloten op de West-Om in de meeste situaties nog lager ligt.

Inpassing kruispunt

Om cultuurhistorische hinder zoveel mogelijk te beperken wordt de nieuwe aansluiting van de Landerijen op de West-Om zo dicht mogelijk tegen de Ridder Rutgerlaan aan gelegd. De fietsoversteek ter hoogte van de Jezuïetenlaan zal behouden blijven. Het fietspad ten zuiden van de West-Om zal worden uitgebogen ter hoogte van de nieuwe aansluiting. Op die manier is er voor afslaand autoverkeer voldoende zicht op het kruisende fietsverkeer. Omdat de aansluiting vanaf de Landerijen een uitrit betreft dient het autoverkeer op deze locatie voorrang te verlenen aan het autoverkeer.

Er zullen tevens enkele bomen verplaatst/gekapt moeten worden, maar er is ruimte om deze ter hoogte van de Hoef te herplanten (rekening houdende met het zicht op naderend en kruisend verkeer). Hier is immers nog ruimte in de berm. Dat betekent dat per saldo er geen bomen verloren zullen gaan. Tenslotte zal een deel van de bestaande watergang moeten worden gedempt middels een duikerconstructie. In bijlage 4 het volledige ontwerp van de aansluiting Landerijen.



Figuur 7.6 Aansluiting Landerijen - West-Om

Conclusie verkeersafwikkeling Landerijen - West-Om

De toevoeging van verkeer op de het kruispunt Landerijen – West-Om kan met de voorgestelde kruispuntvorm (voorrangskruispunt) vlot en veilig worden afgewikkeld.

7.1.3 Verkeersafwikkeling ter hoogte van het Binderseind

Op het Binderseind komen twee ontsluitingsroutes bij elkaar, namelijk de ontsluiting van de ommuurde tuin en de parkeergarage tussen de grachten. Het gaat hierbij in totaal om 324 motorvoertuigen (extra) per etmaal.

Ontsluiting parkeergarage tussen de grachten

Zoals eerder beschreven ontsluit de parkeergarage via de Kasteellaan op het Binderseind. Het gaat daarbij om 241 motorvoertuigen per etmaal (zie tabel 7.1). Hierbij worden de haakse parkeerplaatsen in de blauwe zone en de Kasteellaan gepasseerd. De verkeersgeneratie die via deze route ontsluit op het Binderseind is dermate laag dat dit op zowel de parkeeweg van de blauwe zone parkeerplaatsen als Kasteellaan naar verwachting vlot en veilig kan plaatsvinden. De breedte van de toegang tot de parkeergarage wordt nog aangepast aan de nieuwe situatie (zie figuur 7.1).

Ontsluiting Heilige Geestlaan

In de bestaande situatie ontsluit er ook al verkeer vanaf de Heilige Geestlaan op het Binderseind. Dat verkeer is onder meer afkomstig van de scouting en de woningen bij de Witte Brug. Omdat dit maar een beperkt aantal bestemmingen betreft gaat het in de bestaande situatie zonder planontwikkeling van het kasteel maar om een beperkte verkeersintensiteit die van de Heilige Geestlaan gebruik maakt.

Als gevolg van de ontwikkeling komen er op de Heilige Geestlaan dus 83 motorvoertuigen per etmaal bij (zie tabel 7.1). Ondanks het feit dat de Heilige Geestlaan relatief smal is vanaf de ommuurde tuin tot aan het Binderseind en daarbij ook veelvuldig gebruikt wordt door langzaam verkeer, kan de toevoeging van 83 motorvoertuigen per etmaal vlot en veilig worden afgewikkeld op de Heilige Geestlaan.



Totaal ontsluiting Bindereind

Ter hoogte van het Bindereind komt het verkeer van de ommuurde tuin en de parkeergarage tussen de grachten samen. De breedte van de toegang tot het parkeerterrein wordt aangepast (zie figuur 7.1). De inrichting van het kruispunt Binders-eind – Heilige Geestlaan – Kasteellaan is van dien aard dat dit kruispunt de verkeerstoename als gevolg van het plan vlot en veilig kan verwerken.

Overigens dient in ogenschouw te worden genomen dat de totale verkeersgeneratie van 324 motorvoertuigen per etmaal die ontsluit op het Binderseind uitgaat van een situatie wanneer alle functies tegelijk verkeer genereren. In werkelijkheid zal hier zeker niet altijd sprake van zijn waardoor de feitelijke verkeersgeneratie die wordt ontsloten op het Bindereind in de meeste situaties nog lager ligt.

8. VERKEERSMAATREGELEN

Naast de programmatische ontwikkeling is eveneens voorzien in een verbetering van de bereikbaarheid. Hieronder een overzicht van verkeersmaatregelen die in het kader van de planontwikkelingen gerealiseerd zullen worden. Uitgangspunt is daarbij geweest om de Kasteellaan zoveel mogelijk te ontlasten en dat de hoofdontsluiting het kasteel via het Poortgebouw zal gaan (PvE juli 2020).

8.1 Brug Ridderplein

Ondanks dat de hoofdontsluiting van het Kasteel via het Poortgebouw gaat, zal een verbinding gemaakt worden tussen het binnenplein van het kasteelcomplex en het centrum van Gemert middels een brug naar het Ridderplein.

Deze brug is met name toegankelijk voor hulpdiensten, bevoorradingsverkeer die op het binnenplein moeten zijn en (incidenteel) voetgangers. De bevoorradingsroute voor het hotel gaat via de brug en het binnenplein.



Figuur 8.1 Nieuwe brug als verbinding tussen Ridderplein en Kasteelcomplex

9. LADEN EN LOSSEN, HULPDIENTEN EN AFVALINZAMELING

Het laden en lossen voor het Kasteel vindt op twee locaties plaats. Aan het kasteelplein en bij het poortgebouw.

9.1 Kasteelplein

Om laden en lossen bij het Kasteelplein mogelijk te maken zal de nieuw aan te leggen brug (figuur 8.1) gebruikt kunnen worden door laad- en losverkeer dat vanaf het Ridderplein via de brug het Kasteelplein op rijden. Laden en lossen met grote voertuigen is hier mogelijk. De brug is tevens toegankelijk voor hulpdiensten en afvalinzameling. Om oneigenlijk gebruik te voorkomen wordt de brug voorzien van een neerklapbare paal. Die kan in geval van laden en lossen en bij calamiteiten neergelaten worden. De brug heeft in de praktijk reeds aangetoond dat deze de belasting van de genoemde voertuigen kan verwerken.

In bijlage 2 van deze rapportage is een rijcurve schets gevoegd waarbij de manoeuvreerruimte van een vrachtauto en een trekker met oplegger zijn ingetekend. Net als in de fase van sloop van de Refter en restauratie van de Hoofdburcht en Voorburcht steekt het verkeer achteruit in. Bij evenementen wordt deze locatie niet gebruikt.

9.2 Poortgebouw

Laden en lossen bij het Poortgebouw gebeurt in veruit de meeste gevallen met bestelwagens. Zij kunnen gebruik maken van de bestaande bruggetjes die de Heilige Geestlaan en de Kasteellaan ter hoogte van het Poortgebouw verbinden. Vuilophaaldiensten die gebruik maken van vrachtwagens kunnen alleen van de tweede, meest westelijk gelegen, brug gebruik maken. Door aan te rijden op de Heilige Geestlaan vanaf het Binderseind en de tweede brug op te rijden kan vervolgens worden gekeerd op de Kasteellaan om daarna via dezelfde brug weer weg te rijden. De vrachtwagen dient daarbij dus wel te keren op de Kasteellaan, maar omdat het hier relatief rustig is in vergelijking met de Heilige Geestlaan, is keren op deze locatie acceptabel. Het voordeel van keren op de Kasteellaan ten westen van het Poortgebouw is dat de vrachtwagen niet achteruit de Heilige Geestlaan af hoeft te rijden. Vanwege het vele langzaam verkeer op de Heilige Geestlaan is achteruit rijden op de Heilige Geestlaan niet wenselijk.

Overigens zal laden en lossen vooral buiten bezoektijden van het kasteel, waardoor de kans op conflicten met bezoekers (voetgangers) tot een minimum beperkt wordt.

De bereikbaarheid van de hulpdiensten is gewaarborgd. De Heilige Geestlaan kan voor hulpdiensten zowel vanuit het oosten als vanuit het westen worden aangereden. Specifiek voor ambulances geldt dat zij net als bestelbusjes gebruik kunnen maken van beide bruggen (de brug kan dit aan). Brandweerwagens halteren op de Heilige Geestlaan ter hoogte van het poortgebouw. Vanaf daar rollen ze slagen uit in geval van nood.

In het enkele geval, bij een groot evenement, waarbij met grotere voertuigen wordt geladen en gelost zal worden aangereden via de West-Om en de Hoef.

In de bijlage 3 een schets van de rijcurves voor het laden en lossen op deze locatie.

10. TIJDELIJKE SITUATIE PARKEREN

In de tijdelijke situatie wordt bovengronds geparkeerd op de locatie Landerijen. Onderstaande figuur laat zien hoe deze tijdelijke parkeeroplossing vorm is gegeven. De toegangsweg naar het parkeerterrein is bereikbaar via de West-Om. Hiervoor wordt een (verharde) in- en uitrit constructie gerealiseerd. De voorrangssituatie blijft gehandhaafd en de West-Om wordt afgewaardeerd naar een maximale snelheid van 50 km/u⁶. De bestaande middengeleider wordt aangepast zodat het voor afbuigend verkeer vanuit Gemert mogelijk is het parkeerterrein te bereiken.

Ter plekke van de Scheidiuslaan wordt de toegangsweg afgesloten voor autoverkeer. De Scheidiuslaan blijft daardoor een langzaamverkeersroute en heeft voorrang ten opzichte van het autoverkeer op de toegangsweg. Via een plateau wordt een oversteek gemaakt van en naar het tijdelijke parkeerterrein.

Bij de realisatie wordt er rekening mee gehouden dat de toegang richting het kasteelcomplex vriendelijk is voor rolstoelgebruikers (halfverharding in plaats van boomschors) en wordt de afsluiting van de Scheidiuslaan voor autoverkeer geplaatst voorbij de kruising zodat autoverkeer dat mogelijk verkeerd is gereden, kan keren.

Voor deze tijdelijke parkeervoorziening is een omgevingsvergunning verstrekt 12 november 2020). De capaciteit bedraagt 80 parkeerplaatsen. De tijdelijke voorziening zal later worden omgevormd tot een definitieve parkeervoorziening daarbij zal rekening worden gehouden met het Programma van Eisen dat op 8 juli 2021 is vastgesteld door de raad. Een ontwerp hiervoor is in de maak.

⁶ Ten behoeve van de ontwikkeling van De Haag zal, vooruitlopend op de afwaardering vanuit de Centrumvisie, de West-Om en Komweg worden afgewaardeerd naar 50 km/u (binnen de bebouwde kom). De komgrens wordt verplaatst naar de aansluiting met De Hoef.



Figuur 10.1 Tijdelijke parkeeroplossing Landerijen



BIJLAGE 1 – VERKEERSGENERATIE



fase	locatie	functie	aantal/m2	eenheid	kencijfer		CROW functie					Verkeersgeneratie (werkdag)		
								aandeel bezoek		omrekenfactor weekdag/werkdag		totaal	bezoek	Bewoners / personeel
1A	Hoofdburcht	appartementen	7	woningen	7,2	per woning	appartement koop duur	0,2	1)	1,11	16)	56	11	45
		hotel 5 sterren	8	Kamers	15,9	Per 10 kamers	Hotel 5 sterren	0,73	3)	1	17)	13	9	3
1B	Voorburcht	koop appartementen groot	5	woningen	7,2	per woning	appartement koop duur	0,2	1)	1,11	16)	40	8	32
		hotel 5 sterren	45	kamers	15,9	per 10 kamers	hotel 5 sterren	0,73	3)	1	17)	72	52	19
		restaurant	188	m2			obv turnover van 4 4)	0,8	5)	0,9	18)	137	109	27
		eventing	279	m2	9,8	per 100m2	Schouwburg/theater	0,84	11)	1,33	20)	36	31	6
		museum	300	m2			obv turnover van 5 6)	0,99	7)	0,9	19)	18	18	0
1C	Poortgebouw	restaurant	184	m2			obv turnover van 4 3)	0,8	4)	0,9	18)	137	109	27
		hotel 5 sterren	6	kamers	15,9	per 10	hotel 5 sterren	0,73	3)	1	17)	10	8	1
		eventing 10)	108	m2	9,8	per 100m2	schouwburg/theater	0,84	11)	1,33	20)	14	12	2
2A	Ommuurde tuin	woningen 12)	13	woningen	7,2	per woning	koop tussen/hoek	0,2	13)	1,11	16)	104	21	83
2B	De Haag	koop twee-onder-een-kap	2	woningen	7,8	per woning	koop huis 2 onder 1 kap	0,14	14)	1,11	16)	17	2	15
		koop vrijstaand	1	woningen	8,2	per woning	koop vrijstaand	0,14	15)	1,11	16)	9	1	8
2C	Wellness/parking	Wellness												
2D	Neerhof	restaurant	109	m2			obv turnover van 4 4)	0,8	5)	0,9	18)	79	63	16
		eventing	183	m2	9,8	per 100m2	schouwburg/theater	0,84	11)	1,33	20)	24	20	4
3B	Uibreiding hotel kasteelplein	hotel 5 sterren	5	kamers	15,9	per 10 kamers	hotel 4 sterren	0,73	3)	1	17)	8	6	2
												773	482	292

UITGANGSPUNTEN BEREKENING VERKEERSGENERATIE

Algemene uitgangspunten

- stedelijkheidsgraad locatie "weinig stedelijk" (bron: CBS 2020)
- alle locaties vallen in gebied centrum, behalve locatie "De Haag", die valt in gebied rest bebouwde kom
- voor bepalen verkeersgeneratie wordt het midden van de bandbreedte aangehouden. Gemert Bakel is heeft een autobezit van 1,3. Nederlands gemiddelde is 1,1. Echter is er sprake van parkeeregulering in de directe omgeving (centrum). Dit drukt de verkeersgeneratie enigszins. Waardoor het midden van de bandbreedte reëel is om aan te houden.

Specifieke uitgangspunten (zie tabel bijlage 1)

1. obv gemeentelijk parkeernorm 0,3 p.p per woning op een totaal van 1,6. bezoekersaandeel is 0,3/1,6 is circa 20% bezoek
2. obv gemeentelijk parkeernorm 0,3 p.p per woning op een totaal van 1,3. bezoekersaandeel is 0,3/1,3 is circa 23% bezoek
3. aandeel bezoek 73% obv CROW publicatie 381
4. obv turnover van 4 en obv parkeernorm uit gemeentelijk beleid. Norm 10 p.p. per 100m2 a 2 ritten (heen en terug)
5. aandeel bezoek 80% obv gemeentelijk parkeernormen Gemert Bakel 2017
6. obv turnover van 5 (incl. aankomst en vertrek) en obv parkeren museum uit gemeentelijk beleid a 0,6 per 100m2 bvo in centrum
7. obv expert judgement 99% bezoekers
8. B&B is een standaard accommodatie, met vaak een bed en een eigen keuken. Daarom aansluiting bij hotel 2* CROW 381
9. aandeel bezoek 85% obv CROW publicatie 381
10. sluit aan bij kencijfer schouwburg/theater
11. aandeel bezoek 84% obv CROW 381
12. voor woningen wordt uitgegaan van kencijfer "twee-onder-een-kap" CROW 381
13. obv gemeentelijk parkeernorm 0,3 p.p per woning op een totaal van 1,5. bezoekersaandeel is 0,3/1,5 is circa 20% bezoek
14. obv gemeentelijk parkeernorm 0,3 p.p per woning op een totaal van 2,2. bezoekersaandeel is 0,3/2,2 is circa 14% bezoek
15. obv gemeentelijk parkeernorm 0,3 p.p per woning op een totaal van 2,3. bezoekersaandeel is 0,3/2,3 is circa 14% bezoek
16. omrekenfactor woongebied CROW 381
17. omrekenfactor hotel CROW 272
18. omrekenfactor restaurant/fastfood CROW 272
19. omrekenfactor Museum is niet bekend. Aangesloten is bij die van restaurant aangezien de openingstijden van museum en restaurant gedurende de week overeenkomen.
20. omrekenfactor werkgebied CROW 381



BIJLAGE 2 – LADEN EN LOSSEN KASTEELPLEIN





BIJLAGE 3 – LADEN EN LOSSEN POORTGEBOUW





BIJLAGE 4 – VERLEGGEN KOMGRENS EN AANSLUITING LANDERIJEN





Rijcurve Trekker oplegger



Rijcurve vuilniswagen



Rijcurve bakwagen



Rijcurve Busje

Overzicht
Schaal 1:5000

Project: Kasteel Gemert

Opdrachtgever: [Redacted]

GRASVELD
CIVIELE TECHNIEK

Onderdeel: Laden en lossen
Locatie 1

Getekend:	Schaal:	1:200	Fase: WE
Goedgekeurd:	Formaat:	A0 + 2	
Projectnummer: G179-407	Tekening:	01 van 02	Versie: E
Datum: 23-06-2022	Doc.:	W02 -Laden en lossen	

