

RAPPORT

Sportpark Glanerbrook

Klant: Gemeente Sittard-Geleen

Referentie: BH7630-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0002

Status: S0/P01.01

Datum: Monday, 15 March 2021

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: Sportpark Glanerbrook

Ondertitel: Vernieuwbouw Sportpark Glanerbrook
Referentie: BH7630-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0002
Status: P01.01/S0
Datum: Monday, 15 March 2021
Projectnaam: Sportpark Glanerbrook
Projectnummer: BH7630
Auteur(s): Albert Erhardt

Opgesteld door: Albert Erhardt

Gecontroleerd door:

Datum: 15 maart 2021

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie

Alleen voor intern gebruik

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Aanleiding	1
2	Beschrijving van de huidige situatie	3
3	Parkeren	6
3.1	Parkeerbalans Sportpark Glanerbrook	6
3.2	Parkeren bij evenementen	8
3.3	Fietsparkeren	9
4	Verkeer	11
4.1	Verkeersgeneratie Sportpark Glanerbrook	11
4.2	Verkeersgeneratie bij evenementen	13
5	Duurzame mobiliteit	14
6	Effecten van het plan en advies.	15

1 Aanleiding

De gemeente Sittard-Geleen gaat bijna 50 miljoen Euro investeren in de vernieuwbouw van Sportpark Glanerbrook. Er wordt een (top)sportaccommodatie gecreëerd met alle breedtesportfaciliteiten, geschikt voor topsport ijshockey, shorttrack, ijsdansen, 50-meterbad zwemwedstrijden, tophandbal, zaalvoetbal en overige binnensporten waar nationale en internationale wedstrijden en toernooien kunnen worden georganiseerd. Een voorziening ook met een overkapte wielervedstrijd baan en een 400 meter overkapte langebaan schaatsbaan. Kortom, een ingreep van grote proporties voor de gemeente die moet leiden tot internationale allure.

Uiteraard kunnen de sportfaciliteiten niet tot hun recht komen zonder de openbare ruimte. Het ambitieniveau van het sportcomplex moet ook de basis zijn voor de uitstraling van de openbare ruimte in al zijn facetten.

Uw vraagstelling

De gemeente wenst de volgende onderdelen onderzocht te hebben:

Parkeren:

- *Wat is de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie (auto, fiets, bus etc), ook afgezet tegen de huidige capaciteit (incl oplaadpunten voor auto en fiets en gehandicaptenparkeerplaatsen)?*
- *Hoe vindt de ontsluiting van de parkeerplaatsen plaats?*

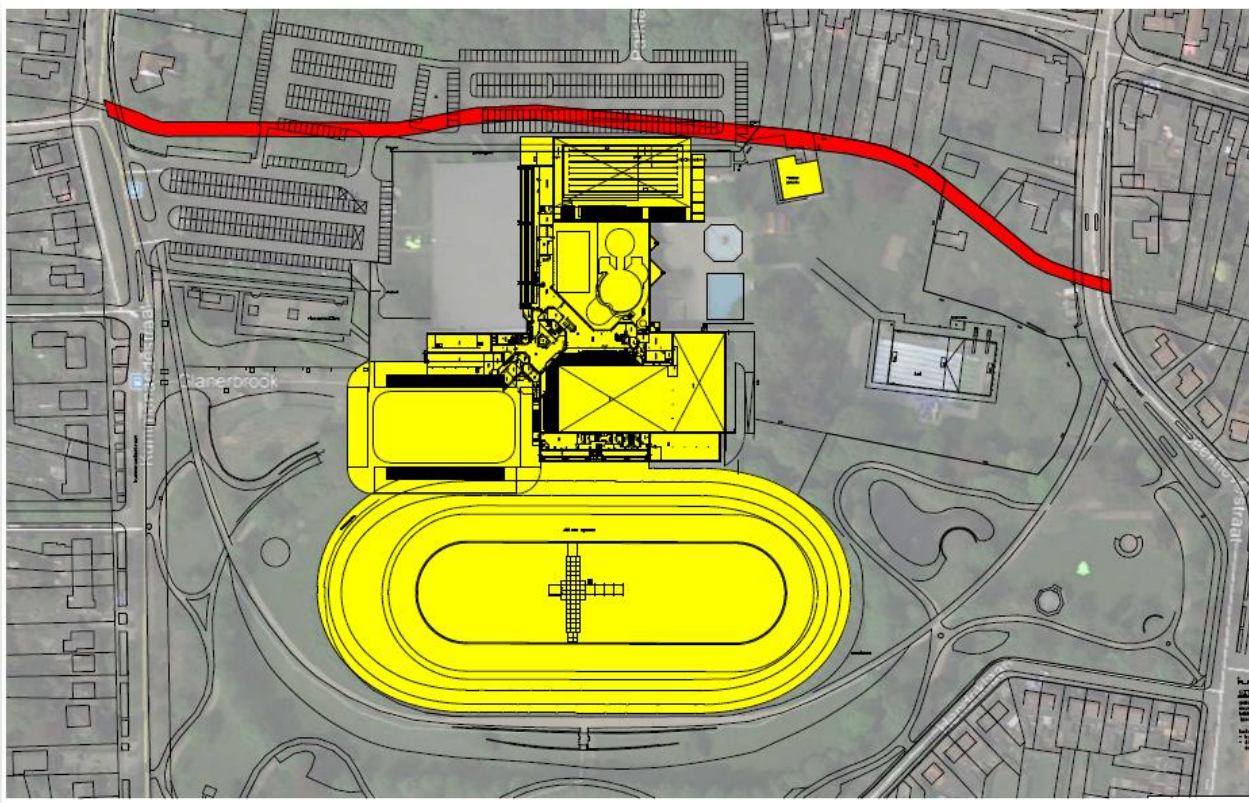
Verkeersgeneratie:

- *Hoeveel verkeer genereert de (ver)nieuwbouw van Sportpark Glanerbrook. Hoe ziet de verdeling van de bezoekers over de diverse modaliteiten (auto, fiets, OV, te voet etc.) eruit?;*
- *Mogelijkheden voor stimulering / facilitering van verkeersstromen voor zowel sporters, bezoekers als personeel naar meer duurzaam vervoer (zoals elektrisch verkeer of openbaar vervoer)?*

Verkeersstromen:

- *Hoe kunnen de verkeersstromen en hoe kan de verkeersafwikkeling het best worden gestuurd (mogelijke ontsluitingen via Kummenaedestraat, Parklaan en/of Op de Vey)?*

In onderstaande afbeelding is een weergave van het vernieuwbouw plan van Sportpark Glanerbrook weergegeven.



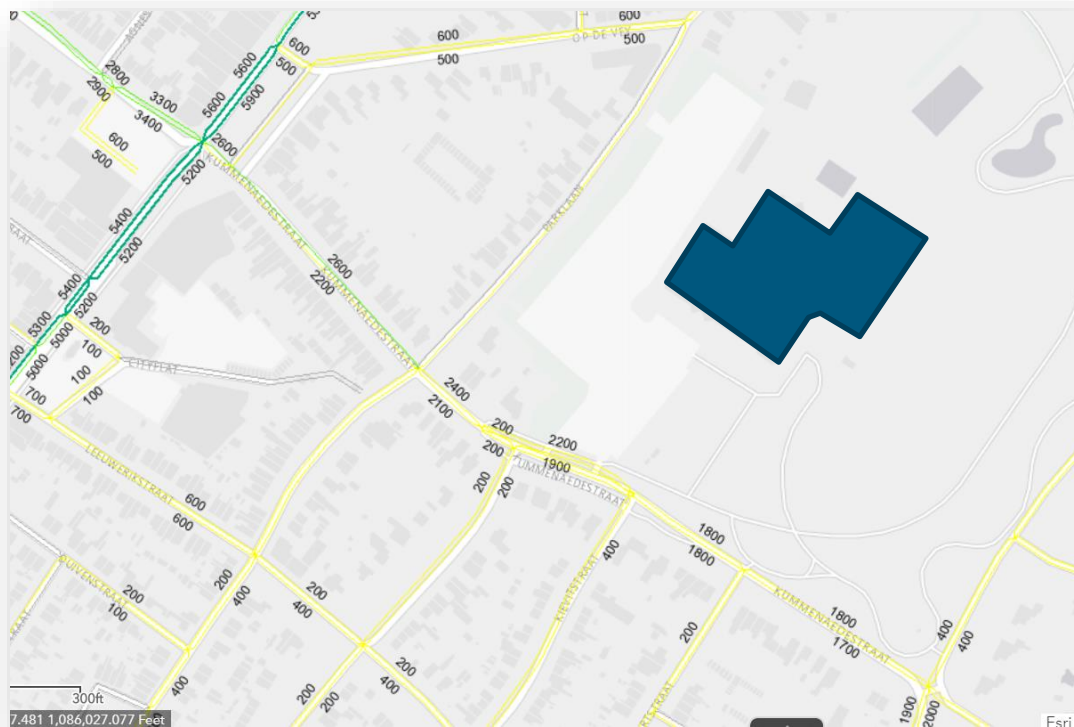
Afb. 1: Beoogde ontwikkeling (met in Rood de ondergrondse Keutelbeek).

2 Beschrijving van de huidige situatie

Het huidige sportcentrum Glanerbrook ligt aan de rand van het centrum van Geleen en kent gratis parkeren. De afstand tot het (winkel)centrum van Geleen bedraagt ongeveer 500 meter. Het parkeerterrein wordt naast parkeren voor Glanerbrook dan ook (beperkt) als overloopgebied gebruikt voor bezoekers van het centrum.

Het sportcentrum is bereikbaar via de Kummenaedestraat. Dit is een gebiedsontsluitingsweg met een intensiteit van circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal (zie figuur 1 voor de etmaalintensiteiten gemotoriseerd verkeer). In het verleden oogde deze weg als een brede laan met relatief hoge snelheden, maar door de herinrichting, met meer aandacht voor de fiets- en voetganger, is het een relatief verkeersveilige weg geworden. De afgelopen jaren zijn hier dan ook geen (geregistreerde) verkeersongevallen voorgegaan.

Ook voor fietsers en voetgangers is de Kummenaedestraat de toegangsweg tot het sportcentrum. Voor fietsers zijn fietsstroken aanwezig en -ter plaatse van Glanerbrook- aan één zijde een vrijliggend fietspad. Aan de zijde van de Kummenaedestraat is voor sportcentrum Glanerbrook dan ook een grote fietsenstalling aanwezig.



Figuur 1. Huidige verkeersintensiteiten van het wegennet in de omgeving van Glanerbrook (2016), etmaalintensiteit per rijrichting.



Figuur 2. Kummenaedestraat (nabij de entree Glanerbrook).

Alle voorzieningen, dus zowel zwembad, sporthal als de wiel- en schaatsbaan zijn enkel via de ingang aan de Kummenaedestraat bereikbaar. Dit zorgt voor een logische structuur, al ligt de entree van het sportcentrum, komend vanaf het parkeerterrein, enigszins verscholen.

De huidige parkeervoorziening bestaat uit de volgende terreinen:

1. Nabij de Kummenaedestraat ligt een goed ingerichte, geasfalteerde en verlichte parkeergelegenheid welke plek biedt aan 163 auto's. Ook zijn er een viertal parkeerplaatsen voor bussen. Van de 163 parkeerplaatsen zijn 5 invalidenparkeerplaatsen en een tweetal oplaadplekken voor elektrische voertuigen.
2. Naast dit parkeerterrein is een groot overloop parkeerterrein met een iets minder duidelijk gebruik. Er staat op borden aangegeven dat het parkeerterrein alleen "open is bij evenementen" en "op zaterdag van 9 tot 18 uur" (en dat het sluit op zaterdag om 18.30 uur). In de praktijk lijkt het echter altijd over te zijn, maar omdat er hier normaliter geen parkeertekort is, wordt het niet of nauwelijks gebruikt. Dit overloopterrein biedt ruimte voor circa 309 personenauto's.

Vanuit dit terrein is een toegang naar de Parklaan, welke is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, maar waar wel een toegang is voor voetgangers. De looproute naar het centrum (via de toegang Parklaan) is ook met een verkeersbord weergegeven. Navraag leert dat het hek aan de Parklaan (voor gemotoriseerd verkeer) altijd gesloten is, ook tijdens evenementen. Dit houdt in dat ook tijdens drukke (sport)evenementen alle auto's via de Kummenaedestraat in- en uitrijden. Voor de overlast in de wijk (Parklaan, Op de Vey, Beekhoverstraat) is dit ook in de toekomst zeker aan te raden.



Figuur 3 Huidig "overloopterrein" nabij Glanerbrook.

3 Parkeren

3.1 Parkeerbalans Sportpark Glanerbrook

In dit hoofdstuk berekenen we de benodigde parkeercapaciteit. Daarbij kijken we naar het gezamenlijk gebruik van de parkeergelegenheid. Dit resulteert in een parkeerbalans (gewenste aantal parkeerplaatsen voor auto, bus en fiets). Ook bekijken we wat het effect is van het plan op het parkeren voor het centrum van Geleen.

Omdat het een verbouwing betreft, zou men kunnen kiezen voor het berekenen van enkel de toe- en afname aan benodigde parkeervoorzieningen. Voor de duidelijkheid en ook voor een heldere communicatie aan omwonenden adviseren wij echter om te rekenen met de verkeersbelasting van de ontwikkeling en derhalve van deze (nieuwe) ontwikkeling de parkeer- en verkeerssituatie te berekenen.

Voor de parkeerbalans hanteren wij de gemeentelijke parkeernormen. Indien deze niet toereikend zijn, hanteren het CROW handboek "Toekomstbestendig parkeren", publicatie 381 van de CROW.

De parkeerkencijfers geven het benodigde aantal parkeerplaatsen weer op een druk moment in een normale week. Het is immers niet efficiënt om te dimensioneren op uitzonderlijke situaties. Wel is het belangrijk om vooraf (ook) te beschrijven hoe omgegaan zal worden met evenementen als sportwedstrijden.

Daarbij dient ook aandacht te worden besteed aan het gewenste mobiliteitsbeleid. Bij een sportvoorziening waarbij het openbaar vervoer wordt gestimuleerd met eigen voorzieningen (bv. eigen bushalte of combiregeling) zijn minder parkeerplaatsen nodig en komen minder autoverplaatsingen voor. Ook bij een sportvoorziening die is bestemd voor (met name) studenten is dat het geval. Naast de kencijfers dient dus ook de plaatselijke situatie bekeken te worden.

Mogelijk dat de huidige parkeerterrein Cityflat niet meer openbaar toegankelijk wordt gemaakt wat gevolgen kan hebben voor de parkeerdruk op het parkeerterrein Sportpark Glanerbrook. Deze ontwikkeling zal eveneens in de parkeerbalans worden meegenomen.

Voor de parkeerbalans hebben we allereerst de gemeentelijke en CROW parkeernormen (op basis van de omvang van de voorzieningen) gehanteerd. Uitgangspunt is, conform de gemeentelijke parkeernormen, een sturend parkeerbeleid (beperken automobiliteit), waardoor uitgegaan mag worden van de "*minimale parkeernormen*". Voor de locatie is uitgegaan van "*schil centrum*". De gemeente Sittard-Geleen valt qua stedelijkheidsgraad (op basis van inwonersadressen per km²) in de categorie "*matig stedelijk*".

Parkeerbalans Glanerbrook		CROW-normen		Argument
		norm	pp	
1.	Zwembad (binnen)	Oppervlakte (in m2)		
	Wedstrijdbad (50 meterbad, 21 m breed)	1050	9,7 per 100m2 bassin	101,85
	Recreatiebad, funbad, bassin, basis glijbaan etc.	814	9,7 per 100m2 bassin	78,96
	Tribune 500 zitplaatsen		0,04 per zitplaats	nvt
2.	Zwembad (buiten)			
	Recreatiebad, vrije vorm totaal 750	750	9,1 per 100m2 bassin	68,25
	Horeca-uitgiftepunt	25	4,0 per 100 m2 (bar, cafetaria)	nvt
3.	Horeca			
	Cafe, snackbar, restaurant (556 m2 bruto, 438 m2 netto)	556 (bruto)	4,0 per 100 m2 (bar, cafetaria)	nvt
4.	IJshockeyhal			
	hal, ijshockeyveld (ca. 2000 m2)	1 stuks, 1772 m2	1,3 per 100m2 (<400m)	23,04
	horeca-uitgiftepunt (2x 20 m2)	40	4,0 per 100 m2 (bar, cafetaria)	nvt
	tribune 2600 personen (1100 zitplaatsen en 1500 staanplaatsen)	2600 pers		nvt
5.	Sporthallen			
	Sporthal 1 (44x28 m)	1 stuks, 1500 m2 bvo	1,9 per 100 m2 bvo	28,50
	Sporthal 2 (44x28 m)	1 stuks, 1500 m2 bvo	1,9 per 100 m2 bvo	28,50
	Eén sporthal met tribune (capaciteit 300 plaatsen)	300 pers		nvt
6.	Wielervedeniging			
	Overdekte wielervedeniging	1 stuks	geen norm beschikbaar	nvt
7.	Schaatsbaan			
	Overdekte schaatsbaan	1 stuks, 4400 m2	2,0 per 100 m2 bvo	88,00
8.	Vergaderruimtes			
	2 multifunctionele vergaderruimtes van 50m2	100 (netto)	nvt	nvt
9.	Fitness			
	Fitnesscentrum+aerobics ruimte	646 m2 (bruto)	4,0 per 100 m2 bruto	25,84
10.	Winkel			
	Winkel (incl entresol)	320	3,0 per 100 m2	9,60
			452,54	

Figuur 4. Parkeerbalans Sportpark Glanerbrook

Uitgangspunten van deze berekeningen zijn:

- De horeca wordt gebruikt door sporters (of toeschouwers van sporters) die naar het sportcentrum komen en heeft geen verkeersaantrekkende werking van andere bezoekers.
- De wielervedeniging wordt alleen gebruikt voor de wielervedeniging.
- Evenementen met (veel) publiek worden apart berekend.

Bovenstaand aantal parkeerplaatsen gaat ervan uit dat zowel het buitenzwembad als de schaatsbaan open zijn. Dit zal in de praktijk natuurlijk niet voorkomen.

Zodoende hebben we gerekend met de volgende situaties:

1. De aanwezigheidspercentages voor sportvoorziening is op zaterdagmiddag voor de diverse sporten 100%, voor de zaterdagavond is dat voor de binnensporten 100% en voor de buiten sporten 25%;
2. Indien het buitenzwembad open is (zomerse dag), is de schaatsbaan uiteraard gesloten en wordt het binnenzwembad voor 25% (van de capaciteit) gebruikt en zal het gebruik van het ijshockeyveld (ook 25%) beperkt zijn;
3. Indien de schaatsbaan open is (winterse dag), is uiteraard het buitenzwembad gesloten.
4. Schaatsen is in Limburg een relatief kleine sport. Ook bij overkapping van de schaatsbaan is het niet aannemelijk dat er 88 parkeerplaatsen nodig zijn,. Op basis van de verwachte aantal bezoekers (circa 100.000 per jaar) verwachten we hiervoor De schaatsbaan zal in de praktijk beduidend minder parkeercapaciteit nodig te hebben. Hiertoe is gerekend met 50% van de benodigde parkeercapaciteit (dus 44 parkeerplaatsen in plaats van de parkeernorm van 88 parkeerplaatsen).

Om basis van bovenstaande (drie) uitgangspunten komen we tot de volgende benodigde aantallen parkeerplaatsen:

- Zomer (buitenzwembad open, ijshockeyveld open, binnenbad deels in gebruik, schaatsbaan gesloten) : 229 parkeerplaatsen
- Lente/Herfst (buitenzwembad dicht, schaatsbaan dicht, overige open) : 296 parkeerplaatsen
- Winter (buitenzwembad dicht, overige voorzieningen open) : 340 parkeerplaatsen

Op basis van de gehanteerde parkeernormen én bovenstaande uitgangspunten schatten wij in dat er 340 parkeerplaatsen (bij gelijktijdig gebruik) nodig zijn voor de reguliere situatie (op een zaterdagmiddag in de winter). Het buitenbad is dan gesloten. Uitgangspunt is dat evenementen met veel publiek, zoals een ijshockeywedstrijd, in de minder drukke tijden plaats vinden.

Omdat de gehanteerde parkeernormen voor sportvoorzieningen een grote mate van onnauwkeurigheid hebben, hebben we als “extra check” tevens gerekend vanuit het verwachte aantal bezoekers. De voorlopige prognoses gaan uit van de volgende bezoekersaantallen:

- *Zwembad* 310.000 bezoekers per jaar;
- *IJsbaan* 100.000 bezoekers per jaar;
- *Sporthal* Verenigingen, 65 uur per week (gerekend met 10 personen per hal en 52 weken, ofwel 33.800 bezoekers per jaar);
- *Wielerbaan* Verenigingen, 4 uur per week (gerekend met 10 personen voor de wielerbaan en 52 weken, ofwel 2.080 bezoekers per jaar).

Indien we uitgaan van (afgerond) 450.000 bezoekers per jaar en onderstaande uitgangspunten hanteren:

- Bezoekers verdeeld over 360 dagen (enkele feestdagen zonder sportactiviteiten),
- Maar waar we uitgaan van een parkeersituatie op een zaterdag (dubbel zoveel verkeer als op een werkdag) geeft dat 2.500 bezoekers op een reguliere zaterdag;
- Ongeveer 2/3 van de bezoekers komt met de auto (overige met bus, fiets, bromfiets, te voet),
- Bezoekers verblijven gemiddeld een tweetal uren in het sportcentrum, op de drukste periode van de dag zijn ongeveer 1/3 van de sporters (van die dag) aanwezig en benutten zij dus een parkeerplaats,
- De bezetting per auto gemiddeld 2,0 personen is,

Dan komen we grofweg uit op 275 parkeerplaatsen uit. Dit is iets lager dan het hanteren van de landelijke CROW-normen.

Naast het aantal parkeerplaatsen dient er conform de CROW richtlijnen rekening gehouden te worden met ongeveer 3% van de parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen. Dit percentage zal de komende jaren vermoedelijk nog stijgen (maar extra oplaadpunten worden normaliter pas aangelegd indien er in de toekomst meer vraag naar is). Gezien het aantal aanwezige parkeerplaatsen lijkt een 10-tal oplaadplaatsen voor de komende jaren dan ook reëel.

3.2 Parkeren bij evenementen

Naast de reguliere situatie dient er ook gekeken te worden naar (sport)evenementen. Als we kijken naar de omvang van de tribunes (zwembad 500 plaatsen, sporthal 300 plaatsen en ijshockey 2.600 plaatsen) dan zal duidelijk zijn dat een ijshockeywedstrijd in deze maatgevend zal zijn. Het aantal zitplaatsen is beduidend hoger dan het huidige aantal (Eaters Geleen met in totaal ca. 1.500 plaatsen, verdeeld over 1.000 staanplaatsen, 300 zitplaatsen, 100 business seats en 100 zitplaatsen uitvak).

In het huidige IJshockeystadion zijn op circa 20 zondagen (van oktober tot maart gemiddeld ongeveer 1.200 toeschouwers. Bij play-off wedstrijden is dat 1.500 tot 1.700 toeschouwers..).

Andere drukke periodes zijn (handbal)toernooien tussen kerst en nieuwjaar en in het weekend, tijdens kermis (wanneer de kermisexploitanten het overloop parkeerterrein gebruiken voor te overnachten), zomerse dagen (buitenzwembad met tot 2.500 bezoekers (waarvan een groot deel te voet en met de fiets komt) en tijdens rommelmarkten (gemiddeld één zondag per maand, 1.500 bezoekers).

Indien we ervan uitgaan dat Eaters Geleen op een hoog niveau blijft ijshockeyen en het stadion ook na capaciteitsuitbreiding regelmatig “vol” zit, dan betreft dat de drukste periode van de week. Daarbij zijn we uitgegaan van de volgende uitgangspunten.

- We hanteren niet de “minimale” maar de “gemiddelde” parkeernorm voor een stadion (omdat IJshockey niet alleen een lokale functie heeft, maar een meer regionale functie (en er naar verwachting dan ook een substantieel aandeel van de bezoekers van buiten Geleen zal komen) die verhoudingsgewijs vaker de auto zullen gebruiken voor het voor- en natransport. In de directe omgeving van Geleen zijn geen andere IJshockeyclubs aanwezig.
- Deze norm gaat uit van 0,12 parkeerplaats per reguliere (zit)plaats. Indien we uitgaan van 2600 bezoekers komen we derhalve op 312 benodigde parkeerplaatsen.
- Indien de wedstrijden op zaterdagavond plaatsvinden, mag ervan uitgegaan worden dat de overige sportvoorzieningen minder druk bezet zijn. Schatting is dat dan maximaal circa 100 parkeerplaatsen bezet worden door (andere) sportbeoefenaars.
- Inclusief overloopgebied geldt er een capaciteit van 163 (parkeerterrein) plus 309 (overloopgebied) is 472 parkeerplaatsen, wat dan voldoende zou zijn voor IJshockeywedstrijden.
- Uitgangspunt is dan wel dat er geen andere sportwedstrijd (als handbal of zwemwedstrijd) gelijktijdig in het sportcentrum is en dat het overloop parkeerterrein volledig beschikbaar is (dus niet in gebruik voor parkeren voor de Kermis, St. Rosa of Oktoberfeest).

Op basis van de capaciteit van een (Top) IJshockeywedstrijd, ramen wij het benodigde aantal parkeerplaatsen op **312** plaatsen. Indien de overige sportfaciliteiten op de helft van de capaciteit zitten (waarvoor er ongeveer 170 parkeerplaatsen benodigd zijn, dan wordt de maximale capaciteit (inclusief overloopgebied) van 472 parkeerplaatsen bereikt.

Conclusie is dan ook dat er voor reguliere dagen ruim voldoende parkeercapaciteit aanwezig is, maar dan er bij (drukke) sportwedstrijden mogelijk een parkeertekort zal ontstaan, zeker als er een combinatie van sportwedstrijden (bv. IJshockey en Handbal) is.

Advies is dan ook om in de vergunning op te nemen dat er een beperking is voor het aantal evenementen dat gelijktijdig plaats vindt, waarbij gedacht wordt aan een maximum van gelijktijdige sportwedstrijden per jaar. Duidelijk is ook dat het volledig voorkomen van enige overlast niet mogelijk is. Zo zal gedurende de drie weken dat het overloopterrein (tijdens Kermis, Rosa Festival en Oktoberfest) niet beschikbaar is, er mogelijk wel een ijshockey, handbal of zwemwedstrijd plaatsvinden.

3.3 Fietsparkeren

Ook voor fietsparkeren (het stallen van fietsen) zijn CROW normen. Op basis van deze normen komen we tot een 1036 fietsparkeerplekken indien alle activiteiten tegelijk zouden plaatsvinden. Omdat niet alle activiteiten gelijktijdig plaats vinden (bv buitenzwembad en schaatsbaan) komen we, uitgaande van dezelfde uitgangspunten als bij het autoparkeren, uit op een totaal van 766 benodigde fietsparkeerplekken. Advies is dan ook om rekening te houden met op drukke tijden circa 766 fietsparkeerplekken. Daarvan is het wenselijk om ook een tiental laadplekken voor elektrische fietsen aan te leggen. Anders dan bij gemotoriseerd verkeer, zullen veel bezoekers naar bijvoorbeeld een zwembad hun fiets niet bij het sportpark gaan opladen. Oplaadplekken worden daarom vooral voorzien bij bijvoorbeeld hotels, campings of restaurants. Toch kan het voorkomen dat mensen met een elektrische fiets, een grotere afstand hebben afgelegd. Het gebruik is dan ook sterk afhankelijk van het verzorgingsgebied en de doelgroep.

Fietsparkeerbilans Glanerbrook			CROW-normen		Argument
			norm	pp	
1.	Zwembad (binnen)	Oppervlakte (in m2)			
	Wedstrijdbad (50 meterbad, 21 m breed)	1050	26,8 per 100 m2 bassin	281,40	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	Recreatiebad, lunbad, bassin, basis glijbaan etc.	814	26,8 per 100 m2 bassin	218,15	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	Tribune 500 zitplaatsen		0,04 per zitplaats	nvt	Aparte paragraaf voor evenementen
2.	Zwembad (buiten)				
	Recreatiebad, vrije vorm totaal 750	750	36 per 100m2 bassin	270,00	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	Horeca-uitgiftepunt	25	nvt	nvt	Bezoekers gaan niet voor snack uitgifte naar zwembad
3.	Horeca				
	Cafe, snackbar, restaurant (556 m2 bruto, 438 m2 netto)	556 (bruto)	nvt	nvt	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
4.	IJshockeyhal				
	hal, ijshockeyveld (ca. 2000 m2)	1 stuks, 1772 m2	maatwerk	25,00	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	horeca-uitgiftepunt (2x 20 m2)	40	4,0 per 100 m2 (bar, cafetaria)	nvt	Bezoekers gaan niet voor snack uitgifte naar ijshockeyhal
	tribune 2600 personen (1100 zitplaatsen en 1500 staanplaatsen)	2600 pers		nvt	Aparte paragraaf voor evenementen
5.	Sporthallen				
	Sporthal 1 (44x28 m)	1 stuks, 1500 m2 bvo	3,3 per 100 m2 BVO	49,50	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	Sporthal 2 (44x28 m)	1 stuks, 1500 m2 bvo	3,3 per 100 m2 BVO	49,50	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	Eén sporthal met tribune (capaciteit 300 plaatsen)	300 pers		nvt	Aparte paragraaf voor evenementen
6.	Wielersbaan				
	Overdekte wielersbaan	1 stuks	geen norm beschikbaar	nvt	
7.	Schaatsbaan				
	Overdekte schaatsbaan	1 stuks, 4400 m2	geen norm beschikbaar	100,00	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
8.	Vergader ruimtes				
	2 multifunctionele vergader ruimtes van 50m2	100 (netto)	nvt	nvt	Onderdeel van sportvoorziening, geen aparte verhuur vergaderfaciliteit
9.	Fitness				
	Fitnesscentrum+ aerobics ruimte	646 m2 (bruto)	4,9 per 100 m2 bruto	31,65	Fitnesscentrum
10.	Winkel				
	Winkel (incl entresol)	320	3,4 per 100 m2	10,88	Winkel Binnenstad 30.000-50.000 inw
				1036,08	
	Parkeernota gemeente Sittard-Geleen : Matig stedelijk				
	Uitgangspunt: Schil Centrum				
	Sturend parkeerbeleid -> Minimum				

Figuur 5. Berekening Fietsparkeren Glanerbrook.

4 Verkeer

4.1 Verkeersgeneratie Sportpark Glanerbrook

Ook hebben we, op basis van de CROW normen, de verkeersgeneratie ofwel de hoeveelheid verkeer die ontwikkeling genereert, berekend. Daarbij dient ook aandacht te worden besteed aan het gewenste mobiliteitsbeleid.

We berekenen de verkeersgeneratie op basis van de kencijfers (zoals m2 oppervlakte) van de diverse sportvoorzieningen. Daarnaast kijken wij ook in hoeverre de toename aan verkeer over de diverse toegangswegen zoals de Kummenaedestraat, Parklaan en/of Op de Vey tot eventuele problemen kan leiden.

We hebben de verkeersgeneratie berekent voor de normale situatie (drukke dag) én de verkeerstoename bij een sportwedstrijd met (inter)nationale allure. Bij de verkeersgeneratie wordt ook het laden en lossen voor het nieuwe complex (zoals voor horeca) meegenomen.

Op basis van de CROW-normen komen we uit op 1.215 motorvoertuigen per etmaal.

Verkeersgeneratie Glanerbrook			CROW-normen		Argument
			norm	pp	
1.	Zwembad (binnen)	Oppervlakte (in m2)			
	Wedstrijdbad (50 meterbad, 21 m breed)	1050	26,4 per 100m2 bassin	277,20	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	Recreatiebad, funbad, bassin, basis glijbaan etc.	814	26,4 per 100m2 bassin	214,90	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	Tribune 500 zitplaatsen		0,08 per zitplaats	nvt	Aparte paragraaf voor evenementen
2.	Zwembad (buiten)				
	Recreatiebad, vrije vorm totaal 750	750	9,8 per 100 m2 bassin	73,50	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	Horeca-uitgiftepunt	25	24,0 per 100 m2 (bar, cafetaria)	nvt	Bezoekers gaan niet voor snack uitgifte naar zwembad
3.	Horeca				
	Cafe, snackbar (385 m2 bruto, 300 m2 netto) bestaand 438 m2 netto	385 (bruto)	24,0 per 100 m2 (bar, cafetaria)	nvt	Per parkeerplaats 3 x aankomst en 3x vertrek per dag, ofwel 4 -> 24 per 100 m2 bvo
4.	IJshockeyhal				
	hal, ijshockeyveld (ca. 2000 m2)	1 stuks, 1772 m2	2,8 per 100 m2	49,62	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	horeca-uitgiftepunt (2x 20 m2)	40	24,0 per 100 m2 (bar, cafetaria)	nvt	Bezoekers gaan niet voor snack uitgifte naar ijshockeyhal
	tribune 2600 personen (1100 zitplaatsen en 1500 staanplaatsen)	2600 pers	0,08 per zitplaats	nvt	Aparte paragraaf voor evenementen
5.	Sporthallen				
	Sporthal 1 (44x28 m)	1 stuks, 1500 m2 bvo	6,7 per 100 m2 bvo	100,50	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	Sporthal 2 (44x28 m)	1 stuks, 1500 m2 bvo	6,7 per 100 m2 bvo	100,50	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
	Eén sporthal met tribune (capaciteit 300 plaatsen)	300 pers		nvt	Aparte paragraaf voor evenementen
6.	Wielersbaan				
	Overdekte wielersbaan	1 stuks	geen norm beschikbaar	nvt	
7.	Schaatsbaan				
	Overdekte schaatsbaan	1 stuks, 4400 m2	4,2 per 100 m2	185,00	Hanteren duidelijke en vaak toegepaste norm
8.	Vergaderruimtes				
	2 multifunctionele vergaderruimtes van 50m2	100 (netto)	nvt	nvt	Onderdeel van sportvoorziening, geen aparte verhuur vergaderfaciliteit
9.	Fitness				
	Fitnesscentrum+aerobics ruimte	646 m2 (bruto)	21,7 per 100 m2 bvo	140,18	Fitnesscentrum
10.	Winkel				
	Winkel (incl entresol)	320	23,1 per 100 m2 bvo	73,92	Winkel Binnenstad 30.000-50.000 inw
				1215,32	

Figuur 6. Berekening verkeersgeneratie Sportpark Glanerbrook.

Zoals weergegeven is hoofdstuk 2 bedraagt de huidige verkeersintensiteit op de Kummenaedestraat ca. 4.000 motorvoertuigen per etmaal. Bovenstaande berekende verkeersintensiteit vanuit en naar Sportpark Glanerbrook is zeker niet alleen een toename van verkeer, aangezien er nu ook een sportcentrum aanwezig is. Indien we uitgaan van ongeveer 50% als toename van verkeer (wat gezien de verwachte bezoekersaantallen reëel is), dan bedraagt de verkeerstoename (in twee richtingen samen) circa 600 motorvoertuigen per etmaal. Dit leidt tot een toename van verkeer welke, verspreid naar meerdere richtingen, ongeveer tot een toename van 10% op de Kummenaedestraat leidt. Ook bij de, met verkeerslichten geregelde kruising met de Rijksweg, verwachten wij op reguliere dagen hier geen doorstromingsproblemen.

Verkeer scheiden of combineren?

Momenteel maken zowel voetgangers, (brom)fietzers als gemotoriseerd verkeer gebruik van de Kummenaedestraat als ontsluiting naar het Sportpark. In een nieuwe situatie zou een logische vraag zijn of het wellicht beter is om langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer volledig te scheiden, bijvoorbeeld naar de andere kant van het Sportpark.

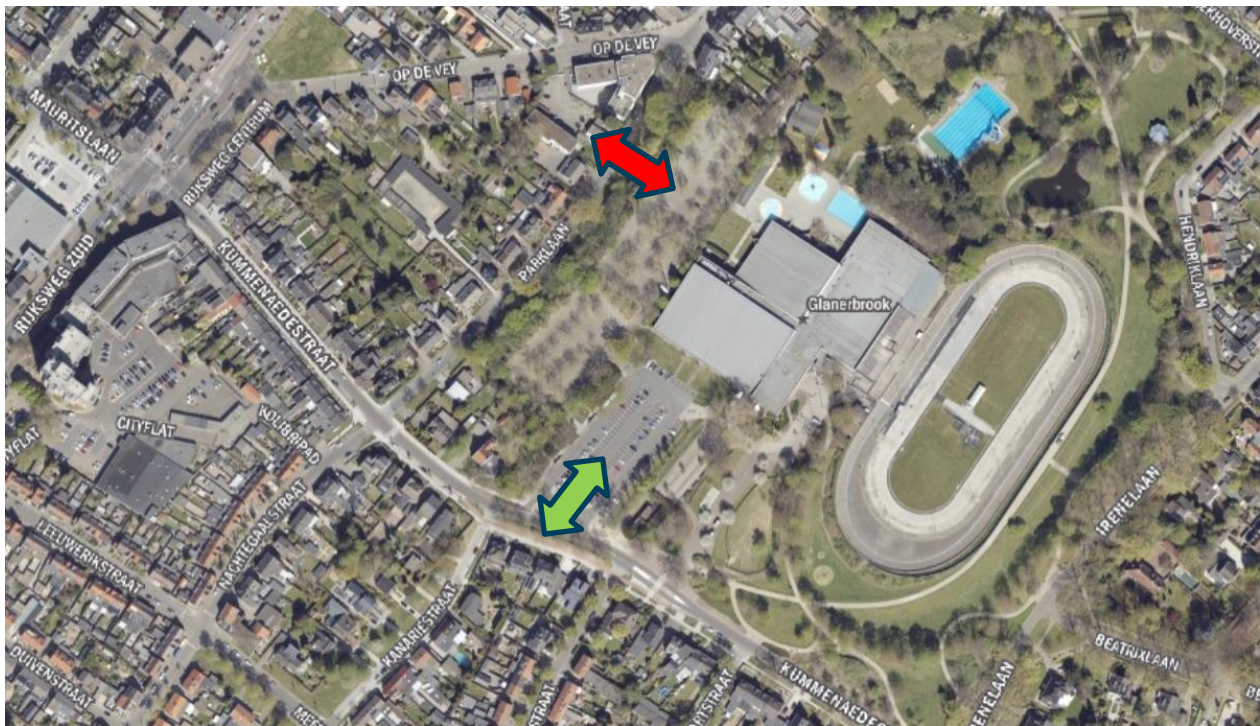
Het is zeker wenselijk dat (brom)fietzers niet gebruik maken van het parkeerterrein (kans om ongevallen) en dat voetgangers en fietsers veilig vanaf de Kummenaedestraat naar het Sportpark kunnen gaan (en vice versa). Er is momenteel echter een duidelijke en veilige oversteekvoorziening gerealiseerd aan de Kummenaedestraat (zie foto), waardoor fietsers en gemotoriseerd verkeer nabij de entree worden gescheiden. Gezien deze inrichting adviseren wij dan ook de huidige, relatief verkeersveilige situatie van de ontsluiting van het Sportpark te handhaven.



Figuur 7. Fiets- en voetgangersoversteek Kummenaedestraat (nabij het Sportpark).

4.2 Verkeersgeneratie bij evenementen

Voor en na sportwedstrijden, kan er gedurende een korte piek, een hoge verkeersbelasting optreden van ongeveer 400 aankomende en 400 vertrekkende voertuigen. Naast de ritten van en naar het parkeerterrein (312 verkeersbewegingen heen en 312 verkeersbewegingen terug) kan dit het afzetten van personen (Kiss en Ride) zijn, aankomende sporters etc. De infrastructuur dient bij voorkeur ook berekend te worden op regelmatig voorkomende piekbelastingen. De capaciteit van de Kummenaedestraat is ook ruim voldoende om eventuele korte pieken op te vangen. Mogelijk dat er bij de kruising met de Rijksweg een wachtrij ontstaat, maar dit is met het toepassen van verkeersregelaars redelijk eenvoudig op te lossen. Gezien bovenstaande adviseren wij dan ook om zowel in de reguliere situatie, maar ook voor en na sportwedstrijden, het verkeer via de Kummenaedestraat af te wikkelen (groen pijl) en niet (een deel) van het verkeer via de Parklaan te leiden (rode pijl).



Figuur 8. Situering aansluitingen Sportpark Glanerbrook op het wegennet.

Verkeerslichten Kummenaedestraat-Rijksweg

De huidige verkeerslichten Kummenaedestraat-Rijksweg-Mauritslaan zijn aan vervanging toe. Deze verkeerslichtinstallatie (VRI) staat voor 2023 gepland om vervangen te worden. Aandachtspunt bij deze kruising is dat deze verkeerslichten niet zozeer als doel hebben om alle verkeersstromen zo optimaal mogelijk af te wikkelen, maar dat, naast het afwikkelen van alle verkeersbewegingen, tevens gestreefd wordt het gebruik van de Westelijke Randweg te stimuleren en derhalve de doorstroming op de Rijksweg, behoudens voor openbaar vervoer, niet maximaal te faciliteren.

De huidige verkeerslichten kennen geen aparte regeling voor sportwedstrijden (en het faciliteren van grote stromen van en naar Sportpark Glanerbrook). Gezien de gewenste prioritering op deze kruising, achten wij het zeker wenselijk om -zo mogelijk- een aparte schakeling te maken voor toestroom en vertrek van supporters bij (ijshockey)wedstrijden.

5 Duurzame mobiliteit

De vernieuwbouw van Sportpark Glanerbrook biedt zeker kans voor duurzame mobiliteit. Met duurzame mobiliteit bedoelen we een toekomstbestendige manier van vervoer, waarbij de verplaatsingen geen of minder invloed hebben op het milieu en waarbij de uitstoot van CO₂ wordt beperkt.

Voor Sportpark Glanerbrook denken we concreet aan:

- Het realiseren van voldoende oplaadplekken voor elektrische auto's.
- Het opzetten van een deelfietssysteem. De gemeente Sittard-Geleen is aan het onderzoeken of een deelfietssysteem voor de (gehele) gemeente kan worden opgezet. Daarbij zouden belangrijke voorzieningen, als de centra maar ook Brighland Campus
- Mogelijkheid om het aantal ritten te verminderen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door het stimuleren van carpoolen en/of het stimuleren van app's als Uber en BlablaCar om daarmee het aantal verkeersbewegingen te beperken.
- Het realiseren van voldoende oplaadplekken van elektrische fietsen.
- Voor het personeel zou tevens gedacht kunnen worden aan bijvoorbeeld online-vergaderingen bij werkoverleg, het stimuleren van het gebruik van (elektrische)fietsen, gratis openbaar vervoer aanbieden, groen vervoer stimuleren etc.
- Collectief (openbaar) vervoer is minder belastend voor het milieu dan particulier gemotoriseerd vervoer. Dit geldt bij het Sportpark zowel voor reguliere bezoekers (goede bus- en treinverbindingen) als bij sportwedstrijden (organiseren van busvervoer bij sportwedstrijden).

6 Effecten van het plan en advies.

Onderstaand de conclusies:

- Voor het sportpark Glanerbrook zijn -na vernieuwbouw- voor de reguliere situatie (geen sportwedstrijd) 340 parkeerplaatsen benodigd (waarvan circa 10 met de mogelijkheid voor het opladen van elektrische auto's).
- Inclusief de huidige parkeer-overloopterreinen (totale parkeercapaciteit 472 parkeerplaatsen) is er derhalve ook in de toekomst voor reguliere dagen ruim voldoende parkeercapaciteit op Sportpark Glanerbrook aanwezig. Op basis van de parkeernormen komen we uit op een benodigd aantal van 482 parkeerplaatsen tijdens drukke (ijshockey)sportwedstrijden. Daarvan zijn er dus 340 parkeerplaatsen benodigd voor het drukste moment van de week en aanvullend dus 142 parkeerplaatsen als overloopterrein.
- Op basis van de normen voor fietsparkeren adviseren wij om te voorzien in circa 766 fietsparkeerplekken.
- Ook indien het parkeerterrein nabij de Cityflat niet meer openbaar is zou zijn, blijft er naar verwachting voldoende parkeergelegenheid aanwezig nabij Sportpark Glanerbrook.
- Daarbij is er wel vanuit gegaan dat de gemeente het parkeren nabij Sportpark Glanerbrook niet gaan stimuleren voor bezoekers of werkers van het centrum van Geleen, waardoor dan een (groot) deel van de parkeergelegenheid voor andere functies word gebruikt.
- Voor de (toekomstige) verkeersstromen adviseren wij om alle inkomend en uitgaand verkeer naar en van Sportpark Glanerbrook aan de Kummenaedestraat te concentreren en geen verkeersbewegingen (behalve voetgangers) richting de Parklaan en Op de Vey toe te staan.
- De Kummenaedestraat zal de verkeerstoename als gevolg van een toename van de bezoekersaantallen nog goed kunnen verwerken. Mogelijk dat op drukke piekmomenten, net voor en na (top)wedstrijden met veel toeschouwers, de inzet van verkeersregelaars (bijv. bij de aansluiting Kummenaedestraat en bij de kruising Kummenaedestraat-Rijksweg) gewenst is.
- Duurzaam voor- en natransport dient zoveel mogelijk gestimuleerd te worden. Direct nabij de entree van Sportpark Glanerbrook bevinden zich dan ook bushaltes. Ook de bestaande treinstations Geleen Oost (op ca. 600 m) en Geleen Lutterade (op ca. 1.2 km) zijn op loopafstand gelegen. Daarbij denken we dat een deelfietssysteem, waar de gemeente Sittard-Geleen momenteel onderzoek naar doet, kan bijdragen aan (meer) duurzame mobiliteit én het beperken van de automobilititeit.