

Onderwerp	Verkeersonderzoek uitbreiding drive-in vestiging Geleen
Opdrachtgever	Hornbach Real Estate Geleen BV
Datum	23 april 2024
Kenmerk	016345.20231102.N1.03
Status	Definitief
Pagina	1/4

Inleiding

Hornbach Real Estate Geleen BV heeft voor de bestaande vestiging, gelegen aan de Einighauserweg in Geleen, het voornemen om de bestaande drive-in uit te breiden. In de bestaande situatie bestaat de drive-in uit een onoverdekt en een overdekt gedeelte. De uitbreiding is deels voorzien op een kavel, waarop binnen het vigerende bestemmingsplan de enkelbestemming 'agrarisch' is voorzien. Om de uitbreiding mogelijk te maken is een wijziging van de vigerende bestemming noodzakelijk. Hornbach Real Estate Geleen BV heeft Goudappel BV gevraagd om de verkeerskundige impact van het beoogde voornemen in beeld te brengen. In deze notitie wordt het resultaat beschreven.

Aanpak en uitgangspunten

Nieuwe functies of een uitbreiding van een bestaande functie kunnen van invloed zijn op de verkeersstromen in de directe omgeving. De verkeersgeneratie bestaat uit een optelling van de verkeersproductie (vertrekkend verkeer) en -attractie (aankomend verkeer). Met behulp van CROW¹-kencijfers² is de verkeersgeneratie als gevolg van de uitbreiding van de drive-in in beeld gebracht. Op basis van de uitkomst is de impact op de verkeerskundig maatgevende momenten, ochtend- en avondspitsuur en de piek op zaterdagmiddag, beschreven.

¹ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid.

² CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren (december 2018).

Een met de CROW-kencijfers berekende waarde voor de verkeersgeneratie zal nooit (exact) overeenkomen met de werkelijkheid. Dit is ook niet noodzakelijk. De kencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor specialisten bij het opstellen of uitvoeren van ruimtelijke plannen, de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied of de realisatie van een voorziening op een bepaalde locatie. Omdat het om een hulpmiddel gaat, mag van de gepresenteerde waarden worden afgeweken.

Het voornemen

Het voornemen bestaat uit het vergroten van de overdekte drive-in. Deze is gepositioneerd op de hoek van de Urmonderbaan en Mauritsweg aan de noordzijde van het bestaande pand. In totaal bedraagt de omvang van de uitbreiding 2.341 m² bvo (bruto vloeroppervlak).

Uitgangspunten verkeersgeneratie

In de drive-in liggen volumineuze goederen opgeslagen en is het voor klanten mogelijk om met een auto, bestelauto of zelfs een vrachtwagen bij de stelling te komen en de benodigde goederen in te laden. Dit zorgt ervoor dat van de omvang relatief veel ruimte benodigd is als verkeersruimte. Om het verkeerseffect inzichtelijk te maken worden de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten gehanteerd:

- De verkeersruimte en de opstelplaatsen voor het laden en lossen in de drive-in worden gefaciliteerd in de drive-in zelf. Er zijn geen opstel- of wachtplaatsen buiten de drive-in nodig.
- Gelet op het gelijkblijvend assortiment en gelijkblijvend verzorgingsgebied neemt het aantal bezoekers naar verwachting niet of slechts beperkt toe (mogelijk in de vorm van aannemers). Bestaande klanten komen voor een bepaald product naar de bouwmarkt.
- Het opslaan van meer van dezelfde goederen betekent dat per keer meer goederen opgeslagen/bevoorraad kunnen worden, waardoor naar verwachting het aantal expeditie-bewegingen van bevoorradingsverkeer omlaag gaat.
- Het opslaan van meer van dezelfde goederen leidt tot voorraadbuffers en grotere beschikbaarheid van de goederen, zodat kan worden voorkomen dat iemand onverrichterzake naar huis gaat en voor een tweede keer moet terugkomen om de goederen op te halen. Ook dit leidt tot minder (klanten)verkeer.
- De verblijftijd van klanten die van de drive-in functie gebruik maken wordt mogelijk (beperkt) langer (grote of zware goederen die in de winkel zijn gekocht worden met de auto in de drive-in opgehaald). Die langere verblijftijd wordt geheel opgevangen in de verkeersruimte en de opstelplaatsen voor het laden en lossen in de drive-in

Om een indruk te krijgen van de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is voor de uitbreiding van de drive-in gerekend met de CROW-functie 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)'. Het is niet reëel om voor de drive-in uit te gaan van de categorie bouwmarkt. De drive-in verschilt wezenlijk van de bouwmarkt zelf. De drive-in is bedoeld voor volumineuze goederen. Bezoekers kunnen met hun auto langs stellingen met deze volumineuze goederen rijden en hun aankopen meteen inladen en afrekenen. Voor het goed kunnen functioneren van de drive-in is dan ook veel verkeersruimte nodig. Dat voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de drive-in aangesloten kan worden bij de categorie 'bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)' is ook bevestigd door de Raad van State (ECLI:NL:RVS:2017:694).

Binnen de CROW-kencijfers wordt onderscheid gemaakt in de stedelijkheid van de gemeente waarin de ontwikkeling plaatsvindt en de ligging ten opzichte van het centrum. Ten behoeve van de berekening van de verkeersgeneratie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De gemeente Sittard-Geleen is matig stedelijk;
- De locatie is gelegen in 'rest bebouwde kom';
- Binnen de bandbreedte is uitgegaan van de gemiddelde kencijfers.

Voor de beoogde ontwikkeling is het kencijfer voor de verkeersgeneratie gehanteerd van **4,8 motorvoertuigen (mvt) per etmaal per 100 m² bvo op een gemiddelde weekdag**.

Resultaat

Als gevolg van de beoogde uitbreiding van de drive-in met 2.341 m² bvo bedraagt de theoretische verkeersgeneratie circa 120 mvt/etmaal (afgerond in 10-tallen omhoog), zonder rekening te houden met een beperking van expeditieverkeer door grotere voorraden. Op werkdagen is Hornbach van 7.00 tot 21.00 uur, 14 uur per dag geopend. Een gemiddelde spreiding over de dag leidt tot circa 7% bezoekers per uur³. Op basis van het opkomstverloop (populaire tijden in Google) is zichtbaar dat de huidige vestiging op werkdagen vooral buiten de spitsperiodes bezocht wordt (zie figuur 1). In het drukste (avondspits)uur wordt een theoretische belasting van 10% van de etmaalwaarde gehanteerd. Dit betreft een belasting van 12 verkeersbewegingen, gemiddeld 1 verkeersbeweging per 5 minuten.

³ 100% delen door 14 openingsuren per dag.



Figuur 1: populaire tijden bestaande Hornbach-vestiging Geleen (bron: Google)

Uit dezelfde druktebeelden blijkt dat het maatgevende drukste uur van de vestiging zich bevindt op zaterdagmiddag om 13.00 uur. Naar verwachting leidt de uitbreiding van de drive-in slechts voor een beperkte verkeerstoename op dit maatgevende moment, vanwege de te verwachte doelgroep (o.a. aannemers) die hiervan gebruik gaat maken. Deze doelgroep komt niet op zaterdagmiddag en ook naar verwachting in beperkte mate in de avondspits.

Planeffect

Het planeffect als gevolg van de ontwikkeling is verwaarloosbaar. Ter illustratie wordt gewezen op het feit dat het plan slechts leidt tot een theoretische toename van het verkeer op de Egelantier (ten opzichte van de huidige situatie) van ongeveer 1 % procent in het drukste uur op zaterdagmiddag en circa 2% in de spitsperiode. De theoretische verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling is dermate beperkt, dat dit in de praktijk niet waarneembaar is. Ook op de maatgevende momenten leidt de ontwikkeling niet tot een verslechtering van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Dat is overigens in de praktijk al gebleken. Tot eind 2021 was op het retailpark een winkel van Intersport gevestigd. Voor deze winkel was tijdelijk van het bestemmingsplan afgeweken. Ten opzichte van de functies die op grond van het bestemmingsplan (nu weer) zijn toegestaan, had de Intersport een veel hogere verkeersgeneratie (+ 216 mvt/etmaal). Ook toen kon het verkeer goed afgewikkeld worden. En uit verkeersonderzoek dat is uitgevoerd ten behoeve van EP Tummers blijkt dat dit ook naar de toekomst zo zou blijven. De toename van de verkeersgeneratie als gevolg van de drive-in is veel beperkter (ongeveer 50% van de tijdelijke extra verkeersgeneratie van Intersport). Er is dan ook geen enkele aanleiding om aan te nemen dat er problemen met de verkeersafwikkeling op zullen treden.