

BEUSMANS & JANSEN

Evenementenhal Venray

Verkeerskundig onderzoek

BEUSMANS & JANSEN

Evenementenhal Venray

Verkeerskundig onderzoek

Bestand : P:\prj100\VEN\085\rapp\Eindrapport\Eindrapportage12-03-2012.w
pd

Project : VEN085

Gecontroleerd door :

maart 2012

Inhoudsopgave

Colofon	iv
1 Inleiding	1
1.1 Plangebied	1
1.2 Leeswijzer	2
2 Verkeersafwikkeling Evenementenhal Venray op basis van parkeerkencijfers	3
2.1 Fase 1 (huidige situatie)	3
2.1.1 Parkeeraanbod en parkeervraag	4
2.1.2 Verkeersaantrekkende werking o.b.v. aantal parkeerplaatsen	5
2.2 Fase 2	6
2.2.1 Parkeeraanbod en -vraag	6
2.2.2 Verkeersaantrekkende werking o.b.v. aantal parkeerplaatsen	8
3 Verkeersafwikkeling Evenementenhal Venray op basis van ervaringscijfers elders	9
3.1 Reguliere grote vakbeurs	9
3.1.1 Parkeervraag	11
3.1.2 Aantal verkeersbewegingen	12
3.2 Maximaal beursevenement	12
3.2.1 Parkeervraag	12
3.2.2 Aantal verkeersbewegingen	13
3.3 Conclusies	13
4 Consequenties omliggende wegennet	16
4.1 Uitgangspunten	16
4.1.1 Spreiding van het verkeer	16
4.1.2 Autonome groei	16
4.1.3 Herkomst bezoekers die per auto komen	17
4.2 Verkeersintensiteiten huidige situatie 2011	18
4.2.1 Beide aansluitingen N270 - A73	18
4.2.2 Ronde N270 - De Germaan	20
4.2.3 Kruispunt De Germaan - De Voorde	21
4.2.4 Consequenties voor de ontsluiting van Gilde Opleidingen	23
4.2.5 Bezoekers die met de trein komen	24
5 Draaiboek maximale beursevenementen	25

6	Conclusies	28
---	------------------	----

Bijlagen

1	Intenties organisator	B-1
2	Resultaten methode Harders aansluitingen N270 - A73	B-2
3	Omrekening intensiteiten rotonde N270 - De Germaan	B-6
4	Resultaten methode Harders kruispunt De Germaan - De Voorde 2012 en 2022	B-8

Tabellenlijst

Tabel 1: Aantal parkeerplaatsen per parkeerterrein - fase 1	4
Tabel 2: Theoretische parkeervraag Evenementenhal Venray fase 1	5
Tabel 3: Aantal parkeerplaatsen per parkeerterrein - fase 2	7
Tabel 4: Theoretische parkeervraag Evenementenhal Venray - fase 2	7
Tabel 5: Bezoekers per vakbeurs fase 1 (2011) - bron: Evenementenhal B.V.	10
Tabel 6: Parkeervraag: vakbeurs met 8.000 bezoekers in 3 dagen	11
Tabel 7: Parkeervraag: maximaal beursevenement	12

Afbeeldingenlijst

Afbeelding 1: Plangebied	2
Afbeelding 2: Evenementenhal Venray Fase 1 - bron: Architectenburo Olieslagers	4
Afbeelding 3: Evenementenhal Venray Fase 2 - bron: Architectenburo Olieslagers	6
Afbeelding 4: Situering en aantal reguliere parkeerplaatsen	14
Afbeelding 5: Overloop-parkeerterrein De Blakt tbv piekbeurzen	15
Afbeelding 6: Herkomst bezoekers Evenementenhal Venray die met de auto komen	17
Afbeelding 7: Resultaten 2012	20
Afbeelding 8: Resultaten 2022	21
Afbeelding 9: Intensiteiten De Germaan 2012 (18.00u-19.00u)	22
Afbeelding 10: Intensiteiten De Germaan 2022 (18.00u-19.00u)	22

Colofon

Titel rapport Evenementenhal Venray
Subtitel rapport Verkeerskundig onderzoek
Status rapport Eindrapportage

Code rapport VEN085.02

Opdrachtgever Beusmans & Jansen
Contactpersoon Mevr. J. Beusmans

Projectleider Kragten Dhr. P. Hamaekers
Projectmedewerker(s) Dhr. R. van den Waardenberg

Plaats en datum Roermond, maart 2012

Samenvatting Dit document geeft de verkeerskundige consequenties weer van de ontwikkeling van de Evenementenhal op bedrijventerrein De Hulst in Venray. Voor 2012 en 2022 zijn de consequenties inzichtelijk gemaakt op het gebied van de parkeervraag en de verkeersaantrekkende werking. Ten slotte zijn globaal de consequenties voor het omliggende wegennet berekend.

1 Inleiding

Maessen Projecten BV is voornemens om een Evenementenhal¹ met parkeergarage te realiseren op bedrijventerrein De Hulst II in Venray. De Evenementenhal Venray organiseert vakbeurzen, congressen, vergaderingen en evenementen en is onderdeel van Evenementenhal BV met vestigingen in Hardenberg en Gorinchem. Zie bijlage 1 voor de notitie waarin de intenties van de organisator worden beschreven. De Evenementenhal en de parkeergarage zijn gepland op De Voorde tussen Venray en Oostrum. Onderdeel van het plan is de ombouw van voormalige discotheek 'Zenith', waarbij dit pand onderdeel wordt van de Evenementenhal.

Het ontwikkelen van een nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over de functie, vormgeving en inpassing ook om het in beeld brengen van de effecten voor verkeer. De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van het uiteindelijke plan. Hierbij ligt nadruk op de effecten van de ontwikkeling van de Evenementenhal op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid) en de verkeersveiligheid.

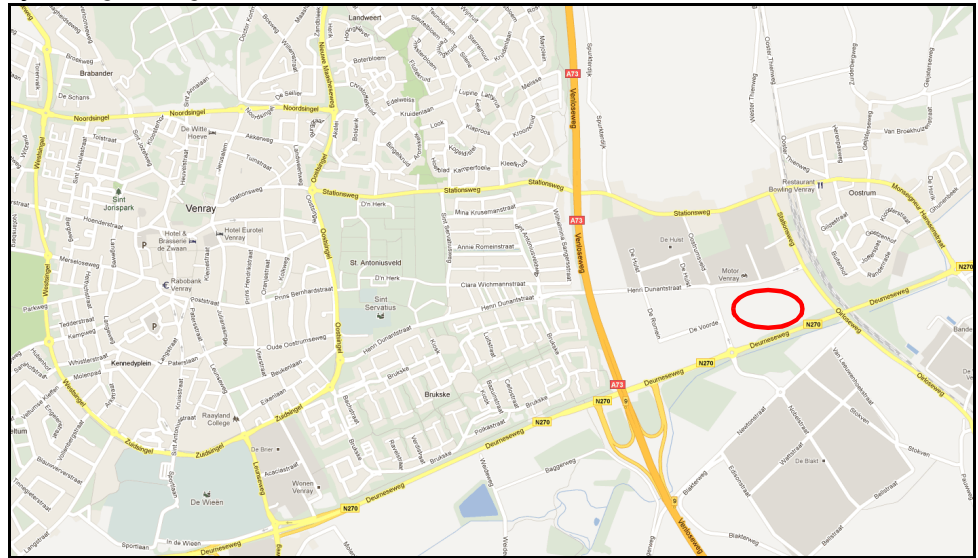
1.1 Plangebied

Het plangebied omvat bedrijventerrein De Hulst II tussen de kernen Venray en Oostrum en de omliggende infrastructuur tot en met de beide aansluitingen van de N270 op de A73. Het plangebied wordt aan de zuidzijde ontsloten via de Deurneseweg (N270) en de A73. Aan de noord- en oostzijde wordt het bedrijventerrein De Hulst ontsloten door de Stationsweg / Oirloseweg. Aan de oostzijde is de spoorlijn tussen Venlo-Nijmegen gesitueerd, waarbij aan de noordoostelijke kant het NS station Venray en het regionale busstation gevestigd is. Het wegvak De Germaan vormt de verbinding tussen de huidige en toekomstige parkeerterreinen ten behoeve van de Evenementenhal en de N270.

Afbeelding 1 op de volgende pagina visualiseert de ligging van de Evenementenhal in het plangebied.

¹ Onderdeel van Evenementenhal B.V. en genoemd: Evenementenhal Venray.

Afbeelding 1: Plangebied



Aan Kragten is gevraagd de verkeerskundige consequenties in beeld te brengen. Dit geschiedt eerst aan de hand van theoretische kencijfers op het gebied van parkeren van waaruit een doorrekening is gemaakt naar verkeersgeneratie. Vervolgens is deze theoretische benadering getoetst aan praktijkcijfers afkomstig van twee andere Evenementenhallen in Gorinchem en Hardenberg. Op basis van deze ervaringscijfers zijn uiteindelijk de consequenties voor het omliggend wegennet doorgerekend.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de verkeersafwikkeling van de Evenementenhal Venray op basis van verkeerskundige theorie uitgewerkt, waarna in hoofdstuk 3 vanuit de praktijk en ervaringscijfers de verkeersafwikkeling inzichtelijk gemaakt wordt. Vervolgens worden de consequenties voor het omliggende wegennet beschreven in hoofdstuk 4. Tenslotte worden de belangrijkste conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 5 verwoord.

2 Verkeersafwikkeling Evenementenhal Venray op basis van parkeerkencijfers

Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden de verkeerskundige consequenties inzichtelijk gemaakt. Dit gebeurt vaak aan de hand van normen, die het CROW² in haar publicaties heeft opgesteld. Voor de parkeerkencijfers wordt publicatie 182- 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering' gehanteerd. Daarnaast wordt indien mogelijk gebruik gemaakt van publicatie 272 - 'Verkeersgeneratie voorzieningen'. In publicatie 272 zijn enkele voorzieningen opgenomen waarbij de voorziening 'Evenementenhal' niet is opgenomen. Derhalve kan in de berekening geen gebruik gemaakt worden van publicatie 272.

Parkeren en de verkeersaantrekkende werking hangen samen met de ligging van het plangebied en de mate van stedelijkheid van de omgeving van het plangebied. De gemeente Venray heeft in de TOR³ in paragraaf 8.3 vastgesteld dat de gemeente Venray ingedeeld moet worden in de categorie 'matig stedelijk'. Volgens figuur 1 in het TOR blijkt dat bedrijventerrein De Hulst II gelegen is in gebied 3 (rest bebouwde kom, kerkdorpen en buitengebied). In de TOR staat voorts vermeld dat in beginsel altijd van de maximale waarde van de parkeernorm uitgegaan dient te worden, mits een neerwaartse afwijking naar behoren onderbouwd kan worden.

De Evenementenhal Venray wordt in 2 fasen gerealiseerd, waarbij in deze rapportage per fase het aantal verkeersbewegingen en parkeervraag en -aanbod inzichtelijk gemaakt worden. In onderstaande paragrafen wordt per fase de parkeervraag en het parkeeraanbod, alsmede de verkeersproductie en -attractie berekend.

2.1 Fase 1 (huidige situatie)

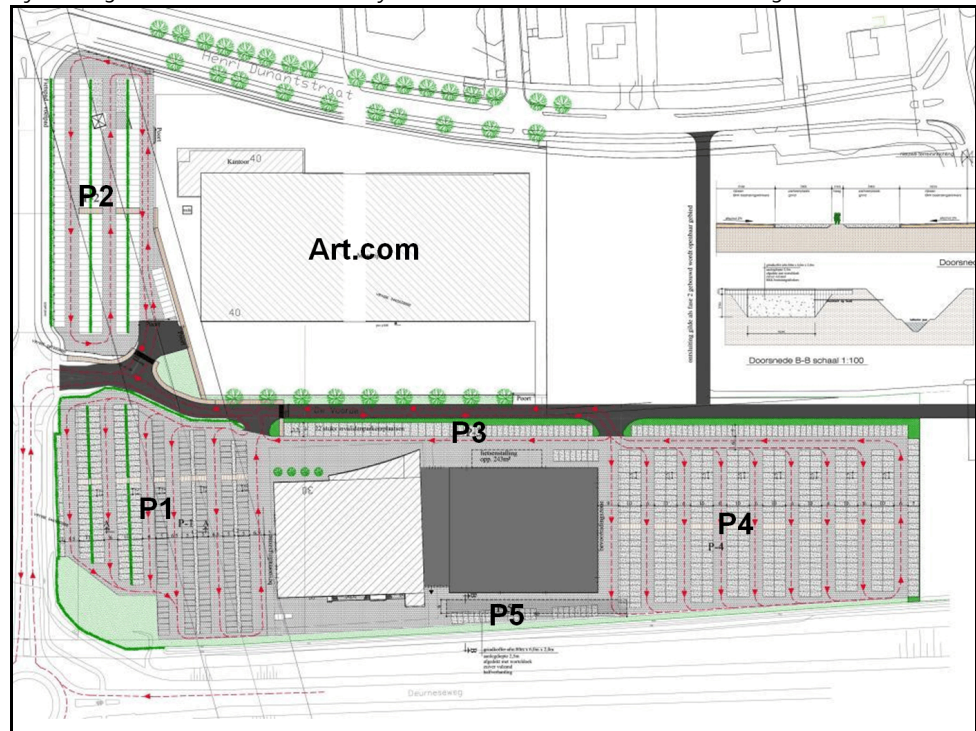
Fase 1 bestaat uit de voormalige Zenith en de nieuwbouw aan de oostzijde van de bestaande Zenith. In fase 1 is voormalig discotheek Zenith ingericht als congrescentrum met diversen vergader- en conferentiezalen. Centraal gelegen is het standhoudersrestaurant, dat plaats biedt aan circa 500 personen.

Afbeelding 2 op de volgende pagina visualiseert fase 1 met daarbij de ligging van de diverse parkeerterreinen.

² CROW: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.

³ Toetssteen Openbare Ruimte - Gemeente Venray - april 2011.

Afbeelding 2: Evenementenhal Venray Fase 1 - bron: Architectenburo Olieslagers



2.1.1 Parkeeraanbod en parkeervraag

Parkeeraanbod

In de huidige situatie, zijnde 'fase 1' zijn 1.079 parkeerplaatsen voorzien in het plangebied. De verdeling over de diverse parkeerplaatsen is in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1: Aantal parkeerplaatsen per parkeerterrein - fase 1		
Parkeerplaats	Aantal ppl.	Locatie
P1	293	westzijde zijkant 'Zenith'
P2	227	westzijde t.h.v. Art.com
P3	57	noordzijde t.h.v. hoofdentree
P4	482	oostzijde zijkant
P5	20	zuidzijde achterkant
Totaal	1.079	

Parkeervraag

De parkeervraag wordt bepaald aan de hand van het bruto -vloeroppervlak (bvo) van de totale omvang van fase 1. Het bruto-vloeroppervlak van de Zenith bedraagt 4.892 m². De uitbreiding aan de oostzijde heeft een bvo van 4.920 m². Dit resulteert in een totale bvo van 9.812 m². Uitgaande van de TOR dient de maximale parkeernorm gehanteerd te worden, te weten 11,0 parkeerplaatsen per 100m² bvo. De theoretische parkeervraag van de Evenementenhal Venray in fase 1 bedraagt hiermee 1.080 parkeerplaatsen.

Tabel 2: Theoretische parkeervraag Evenementenhal Venray fase 1

Aantal bvo m ²	Norm TOR	Theoretisch aantal ppl.
9.812	11,0 ppl. per 100 m ²	1.080 ppl. 2% in gebruik als gehandicaptenparkeerplaats

Conclusie

Het parkeeraanbod in de huidige situatie bedraagt 1.079 parkeerplaatsen. De parkeervraag bedraagt 1.080 parkeerplaatsen. Geconcludeerd kan worden dat de balans nagenoeg sluitend is op het moment dat in fase 1 het volledige beschikbare aantal m² bvo in gebruik is als evenementenhal.

2.1.2 Verkeersaantrekkende werking o.b.v. aantal parkeerplaatsen

Aan de hand van de parkeervraag in de huidige situatie wordt de verkeersaantrekkende werking bepaald. Normaliter wordt aan de hand van publicatie 272 van het CROW - Verkeersgeneratie Voorzieningen - de verkeersproductie en verkeersattractie bepaald. Een evenementenhal als zodanig is niet opgenomen in deze publicatie. Om deze reden wordt de verkeersproductie en -attractie bepaald aan de hand van het theoretisch aantal benodigde parkeerplaatsen. Op het drukste moment is de parkeervraag 1.080 parkeerplaatsen.

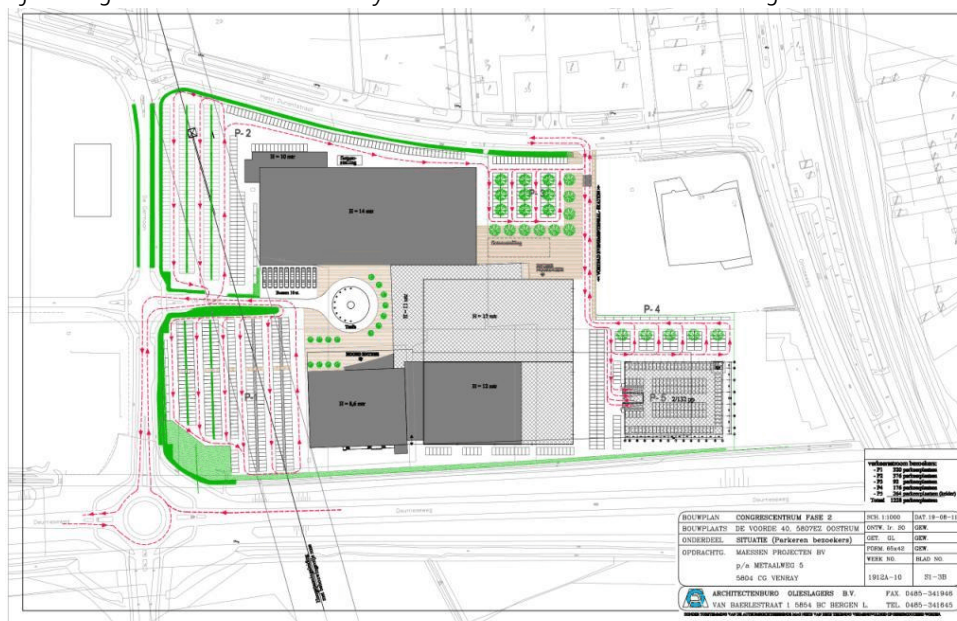
In eerste instantie wordt verondersteld dat iedere parkeerplaats tijdens een beurs 1 maal per dag van voertuig wisselt. In de berekening van Arcadis voor de Verkeerstoets Evenementenhal Hardenberg is men uitgegaan van een turnover van 1,5. Aangezien de bezoekers op uitnodiging een beurs in Venray bezoeken is de keuze om te kiezen voor een turnover van 1,0 i.p.v. 1,5 te verantwoorden. Per bezette parkeerplaats worden 2 voertuigbewegingen gegenereerd (heen en terug). Theoretisch genereert fase 1 dus maximaal: $1.080 * 1,0 * 2,0 = 2.160$ voertuigbewegingen per volledige beursdag.

2.2 Fase 2

In fase 2 wordt aan de noord-oostzijde van het bestaande gebouw een gebouw gerealiseerd en wordt het voormalige bedrijfspand van Art.com in gebruik genomen. Ter hoogte van de hoofdingang wordt een keerlus voorzien zodat mensen zich kunnen laten afzetten door bijvoorbeeld taxi's. Deze uitbreiding is in 2012 gerealiseerd.

Door de realisatie van de keerlus en de uitbreiding van fase 2 blijft de route tussen de Gilde opleiding en De Germaan niet meer bestaan. Hiervoor is een alternatieve route beschikbaar, namelijk via de Henri Dunantstraat. Het terrein rondom het pand van Art.com wordt volledig heringericht, waardoor meer parkeerplaatsen te realiseren zijn aan de overzijde van de voormalige Zenith.

Afbeelding 3: Evenementenhal Venray Fase 2 - bron: Architectenburo Olieslagers



2.2.1 Parkeeraanbod en -vraag

Parkeeraanbod

In fase 2 zijn 1.230 parkeerplaatsen voorzien, verdeeld over 4 parkeerpleinen en 1 parkeergarage. De verdeling over de diverse parkeerplaatsen is in onderstaande tabel weergegeven. Naast de hieronder genoemde parkeerplaatsen voor personenauto's, worden ter hoogte van de keerlus circa 10 parkeerplaatsen aangelegd voor touringcars. Omdat met de theoretische benadering enkel naar het personenauto gebruik gekeken wordt, zijn deze parkeerplaatsen en de verkeersproductie en -attractie van deze parkeerplaatsen niet meegenomen in de voorliggende berekeningen.

Tabel 3: Aantal parkeerplaatsen per parkeerterrein - fase 2		
Parkeerplaats	Aanbod	Locatie
P1	322	westzijde zijkant
P2	376	westzijde t.h.v. Art.com
P3	92	oostzijde noordelijke entree
P4	176	oostzijde zijkant
P5	264	oostzijde zijkant
Totaal	1.230	

Parkeervraag

De parkeervraag wordt bepaald aan de hand van het bruto vloeroppervlak van de totale omvang van fase 1 en de uitbreiding van fase 2. Fase 1 is in paragraaf 2.1 berekend en is 9.812 m2 bvo. Fase 2 heeft een oppervlakte van 11.370 m2 bvo nieuwbouw en 9.480 m2 bvo betreffende het pand van Art.com. In totaal wordt in fase 2 dus 20.850 m2 extra beursvloer gerealiseerd. Hiermee kent fase 2 dus een totale theoretische parkeervraag van 2.294 parkeerplaatsen.

Tabel 4 zet de totale theoretische parkeerbehoefte van fase 1 en 2 bij elkaar.

Tabel 4: Theoretische parkeervraag Evenementenhal Venray - fase 2			
Fase	Aantal bvo m2	Norm TOR	Theoretisch aantal ppl.
Fase 1	9.812	11,0 ppl. per 100 m2	1.080 ppl.
Fase 2	20.850	11,0 ppl. per 100 m2	2.294 ppl.
Totaal	30.662		3.374 ppl.

Conclusie

Na realisatie van fase 1 en 2 ontstaat er een totale theoretische parkeerbehoefte van 3.374 parkeerplaatsen. Na realisatie van fase 1 en 2 zijn 1.230 parkeerplaatsen gerealiseerd. Geconcludeerd kan worden dat de balans verreweg niet sluitend is en dat ruim 2.000 parkeerplaatsen te weinig gerealiseerd zijn wanneer de parkeervraag wordt berekend aan de hand van het bruto-vloeroppervlak aan beursvloer in beide fasen.

2.2.2 *Verkeersaantrekkende werking o.b.v. aantal parkeerplaatsen*

Aan de hand van de parkeervraag in fase 2 wordt de verkeersaantrekkende werking bepaald. De parkeervraag bedraagt 2.294 parkeerplaatsen. Verondersteld wordt dat iedere parkeerplaats tijdens een beurs 1 maal bezet wordt. Anders gezegd wordt gerekend met een turnover van 1. Per bezette parkeerplaats worden 2 voertuigbewegingen gegenereerd (heen en terug). Theoretisch benaderd genereert fase 2 dus maximaal: $2.294 * 1 * 2,0 = 4.588$ voertuigbewegingen per volledige beursdag. Bijna een verdubbeling van het aantal voertuigbewegingen in fase 1.

Fase 1 en 2 samen genereren aldus een totale verkeersproductie van $2.160 + 4.588 = 6.748$ voertuigbewegingen.

3 Verkeersafwikkeling Evenementenhal Venray op basis van ervaringscijfers elders

In het vorige hoofdstuk is per fase de parkeervraag en het parkeeraanbod, alsmede de verkeersproductie en -attractie berekend. Dit alles benaderd vanuit het aantal m² bruto-vloeroppervlak. Echter, gelet op deze specifieke voorziening wil extra m² bvo niet automatisch zeggen dat er ook meer bezoekers komen. Volgens ervaringen elders verandert veel meer het type beurs dan dat uitbreiding leidt tot extra bezoekers. Vandaar dat in samenspraak met alle belanghebbenden ervoor wordt gekozen de verkeersafwikkeling niet te baseren op de parkeerkecijfers, maar op basis van ervaringscijfers elders.

De Evenementenhal B.V. heeft praktijkgegevens beschikbaar gesteld. Per fase neemt het aantal bvo's toe, wat betekent dat grotere beurzen georganiseerd kunnen worden. Deze beurzen zijn groter in omvang van stands e.d. Hierbij valt te denken aan een beurs betreffende boten en / of een landbouwbeurs met landbouwmachines. Agenda-technisch kunnen circa 30 vakbeurzen per jaar worden georganiseerd.

In dit hoofdstuk wordt de praktijksituatie ten aanzien van parkeren en verkeersproductie en -attractie inzichtelijk gemaakt, waarbij onderscheid gemaakt wordt in reguliere beursevenementen die circa 80% van alle evenementen omvatten en een 'maximaal beursevenement' dat circa 2 tot 3 maal per jaar plaatsvindt en veel meer bezoekers trekt. In de berekeningen wordt alleen de totale eindsituatie (fase 1 + 2) nader beschouwd. Bij de berekeningen ten aanzien van de parkeervraag wordt ervan uitgegaan dat de benodigde parkeerplaatsen te allen tijde volledig ter beschikking staan voor de Evenementenhal en dus niet worden gebruikt voor bijvoorbeeld reclame-uitingen, verkoop van eten en drinken etc.

3.1 Reguliere grote vakbeurs

De praktijk is voor Evenementenhal Venray anders dan de theoretische benadering. Daar waar de theorie uitgaat van een aantal parkeerplaatsen / voertuigbewegingen per 100 m² bvo, gaat de praktijk uit van een maximaal aantal bezoekers per evenement. Een reguliere grote vakbeurs is voor de diverse evenementen het uitgangspunt ten aanzien van verkeer en parkeren. Voor de huidige situatie zijn de aard en het aantal bezoekers van de diverse evenementen bekend (informatie afkomstig van Evenementenhal BV). In onderstaande tabel zijn de bezoekers voor de beurzen overgenomen.

Tabel 5: Bezoekers per vakbeurs fase 1 (2011) - bron: Evenementenhal B.V.		
Vakbeurzen	Datum 2011	Bezoekers
Landbouw intensieve veehouderij	1 t /m 3 maart	8.000
Installatie Vakbeurs	12 t/m 14 april	4.000
CollectionZ	5 t/m 7 juni	5.000
BusinessVakdagen	13 t/m 15 september	5.000
TIV	11 t/m 13 oktober	4.000
Bouw Relatiedagen	8 t/m 10 november	5.000
Transport Vakdagen	22 t/m 24 november	8.000
Infra Relatiedagen	29 november t/m 1 december	5.000
Tuinbouw Relatiedagen	6 t/m 8 december	5.000

Uit bovenstaande tabel blijkt dat in de huidige situatie tussen de 4.000 en 8.000 bezoekers verwacht worden bij reguliere grote vakbeurzen, verdeeld over 3 dagen. De openingstijden van vakbeurzen zijn van 13.00u tot 21.00u of van 14.00u tot 22.00u, waarbij bezoekers enkel op uitnodiging van de standhouders de beurs kunnen te zoeken.

Uit tabel 5 blijkt dat maximaal 8.000 bezoekers een driedaags evenement bezoeken. In de onderstaande berekeningen wordt verondersteld dat op de drukste dag $8.000 / 3 = 2.700$ bezoekers de vakbeurs bezoeken.

3.1.1 Parkeervraag

In onderstaande tabel is de berekening uiteengezet hoe gekomen is tot het aantal benodigde parkeerplaatsen voor een reguliere vakbeursdag, uitgesplitst in bezoekers, standhouders en personeel. In de berekening is aangenomen dat 80% van de bezoekers met de auto de Evenementenhal Venray zal bezoeken. De overige 20% neemt naar verwachting het openbaar vervoer.

Tabel 6: Parkeervraag: vakbeurs met 8.000 bezoekers in 3 dagen		
Bezoekers		
8000	bezoekers in 3 dagen	2.700 per dag
80%	komt met de auto	2.160 bezoekers
2	personen per auto (gemiddeld)	1.080 auto's
70%	is op piekmoment aanwezig	756 ppl.
Standhouders		
150	stands per beurs	
3	gemiddeld pplaats per stand	450
	Parkeerbehoefte	450
Personeel		
100	personeelsleden gelijktijdig aanwezig max	
85%	personeel komt met auto	85
50%	personeel rijdt alleen	42,5
	Overige personeelsleden carpoolen	21,3
	Parkeerbehoefte	63,8
		1.270

Op een dag waarop een reguliere grote vakbeurs wordt gehouden dienen 1.270 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn op het drukste moment van de dag.

3.1.2 Aantal verkeersbewegingen

In de vorige subparagraaf is het aantal benodigde parkeerplaatsen inzichtelijk gemaakt. Aan de hand van deze parkeerplaatsen en de turnover van 1,0 kan het aantal verkeersbewegingen worden berekend. Bij een vakbeursdag met 2.700 bezoekers is de totale verkeersaantrekkende werking: $1.270 * 1 * 2 = 2.540$ voertuigbewegingen per beursdag.

Hiermee is dus nog niets gezegd over de spreiding van het verkeer gedurende een beursdag. Daarop wordt in paragraaf 4.1 verder ingegaan.

3.2 Maximaal beursevenement

In de inleiding van dit hoofdstuk is aangegeven dat verondersteld kan worden dat na afronding van fase 2 van de Evenementenhal Venray circa 3 maal per jaar een 'maximaal beursevenement' georganiseerd wordt. Het maximaal beursevenement houdt in dat circa 15.000 bezoekers verdeeld over 3 dagen de Evenementenhal Venray bezoeken. Verondersteld wordt dat op de drukste dag 6.000 bezoekers worden verwacht.

3.2.1 Parkeervraag

In onderstaande tabel is de berekening uiteengezet hoe gekomen is tot het aantal parkeerplaatsen voor een vakbeursdag. In de berekening is aangenomen dat 80% van de bezoekers met het de auto de Evenementenhal Venray zal bezoeken. De overige 20% komt naar verwachting met het openbaar vervoer.

Tabel 7: Parkeervraag: maximaal beursevenement		
Bezoekers		
6000	bezoekers op topdag	6.000
80%	komt met de auto	4.800
2	personen per auto (gemiddeld)	2.400
70%	is op piekmoment aanwezig	1.680
Standhouders		
300	stands per beurs	
3	gemiddeld pplaats per stand	900
	Parkeerbehoefte	900

Personeel		
150	personeelsleden gelijktijdig aanwezig max	
85%	personeel komt met auto	128
50%	personeel rijdt alleen	64
	Overige personeelsleden carpoolen	32
	Parkeerbehoefte	96
		2.676

Op een dag waarop een maximaal beursevenement wordt gehouden dienen 2.676 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn op het drukste moment.

3.2.2 Aantal verkeersbewegingen

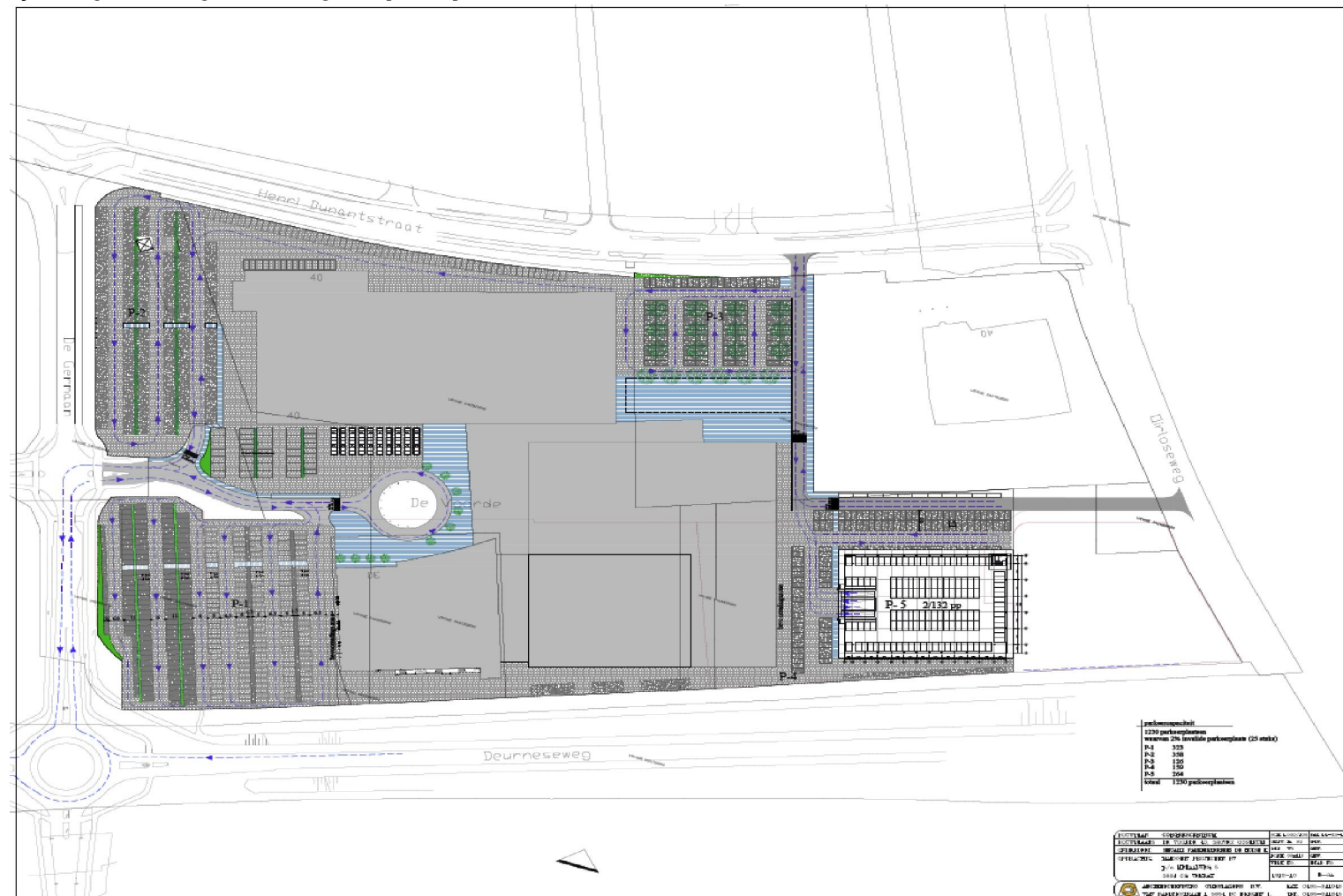
In de vorige subparagraaf is het aantal parkeerplaatsen inzichtelijk gemaakt. Aan de hand van deze parkeerplaatsen en de turnover van 1,0 kan het aantal verkeersbewegingen worden berekend. Bij een maximaal beursevenement met 6.000 bezoekers per dag is de verkeersaantrekkende werking: $2.676 * 1 * 2 = 5.350$ voertuigbewegingen per beursdag. Hiermee wordt net als bij een regulier beursevenement dus ook nog niets gezegd over de spreiding van het verkeer over de dag.

3.3 Conclusies

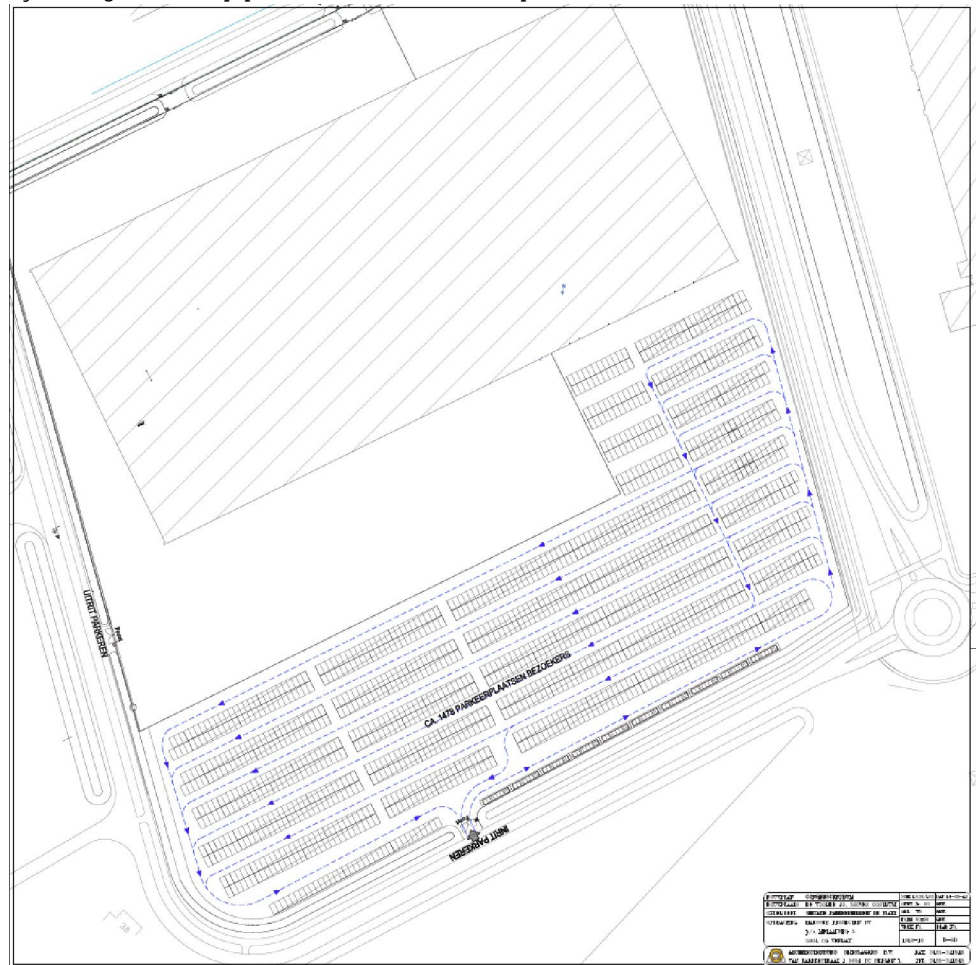
Een regulier beursevenement vraagt in totaal een parkeerbehoefte van 1.270 parkeerplaatsen en genereert 2.540 voertuigbewegingen (bezoekers, standhouders en personeel). Uitgaande van 1.230 te realiseren parkeerplaatsen (zie afbeelding op de volgende pagina) ontstaat dus een tekort van 40 parkeerplaatsen. De ontwikkelaar heeft reeds aangegeven deze extra parkeerplaatsen in de directe omgeving te kunnen realiseren.

Een maximaal beursevenement vraagt in totaal een parkeerbehoefte van 2.676 parkeerplaatsen en genereert 5.350 voertuigbewegingen (bezoekers, standhouders en personeel). Uitgaande van 1.230 te realiseren parkeerplaatsen ontstaat dus een tekort van 1.446 parkeerplaatsen. De ontwikkelaar heeft reeds aangegeven 1.478 extra parkeerplaatsen binnen een straal van 1 km van de Evenementenhal Venray te kunnen realiseren op de locatie zoals weergegeven in de afbeelding op pagina 15.

Afbeelding 4: Situering en aantal reguliere parkeerplaatsen



Afbeelding 5: Overloop-parkeerterrein De Blakt tbv piekbeurzen



4 Consequenties omliggende wegennet

In de voorgaande hoofdstukken 2 en 3 zijn de verkeersproductie en -attractie en de parkeervraag en -aanbod van de diversen fasen van de ontwikkeling van de Evenementenhal uiteengezet. In dit hoofdstuk wordt nader ingezoomd op de extra verkeersbewegingen op de kruispunten in de directe omgeving van de Evenementenhal Venray kunnen worden verwerkt nu (2012) en in de toekomst (2022 - 10 jaar na planrealisatie).

4.1 Uitgangspunten

4.1.1 *Spreiding van het verkeer*

De belangrijkste uitgangspunten hebben betrekking op de spreiding van het verkeer gedurende de dag en het hieruit afleiden van het drukste, maatgevende uur.

Zoals vermeld openen de beurzen om 13.00u / 14.00u en sluiten de beurzen om 21.00u / 22.00u. Standhouders en personeel zijn reeds 's ochtends aanwezig en blijven dus buiten de piek in de verkeersstromen van en naar de Evenementenhal.

Bezoekers komen doorgaans verspreid over de dag. Er zijn echter twee bezoekerspieken te onderscheiden op basis van het aankomstpatroon van de Evenementenhal in Hardenberg:

- de middagpiek (13.00u - 14.00u) = 19% van het totaal aantal bezoekers;
- een avondpiek (18.00u - 19.00u) = 17% van het totaal aantal bezoekers.

In de avondpiek gaat ook weer een deel van de middaggroep huiswaarts. Er wordt aangenomen dat in de periode 18.00u - 19.00u 19% van de bezoekers weer naar huis gaat.

De periode 18.00u - 19.00u is dus voor de Evenementenhal het drukste uur. Dit uur valt net na de reguliere avondspits (16.30u - 17.30u). Er is vervolgens voor gekozen het piekuur voor de Evenementenhal op te tellen bij de reguliere avondspits, ook al vallen beide tijdsperioden niet samen. Zo wordt min of meer van een worst-case benadering uitgegaan en wordt ten aanzien van de consequenties voor de verkeersafwikkeling op kruispunten het zekere voor het onzekere genomen.

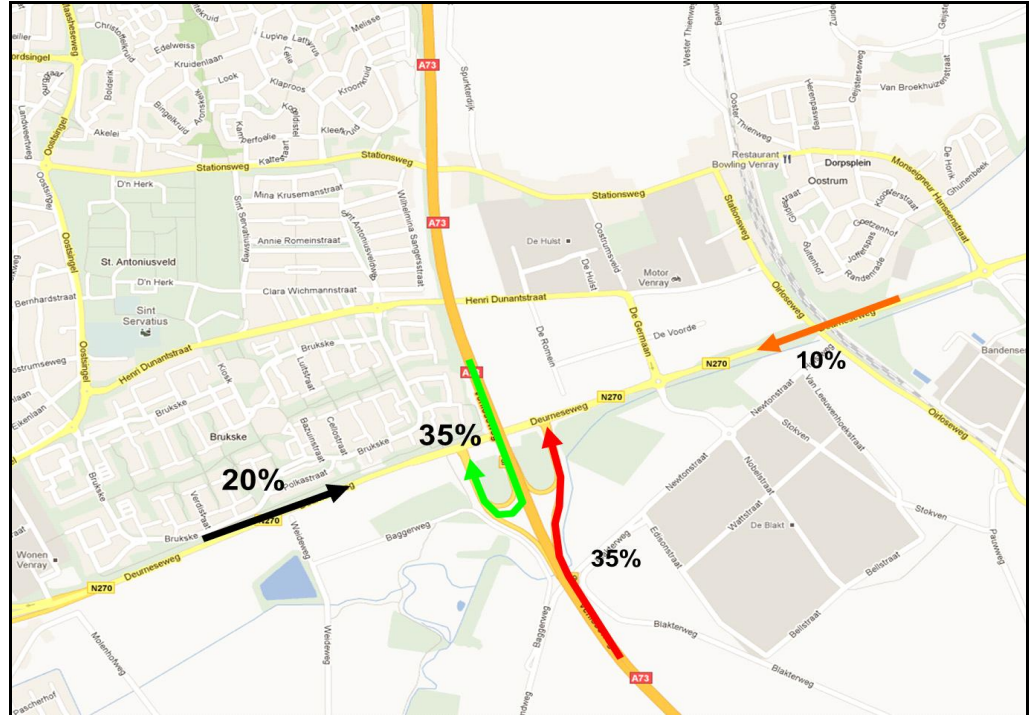
4.1.2 *Autonome groei*

Om de situatie anno 2012 om te rekenen naar 2022 is uitgegaan van 1,1% autonome groei van het verkeer per jaar, in totaal over 10 jaar dus circa 12% groei van het verkeer. Kragten heeft zich hierbij gebaseerd op uitgangspunten zoals die in het Nieuw Regionaal Model zijn opgenomen ten behoeve van een model- studie voor de gemeente Cuijk in Noordoost-Brabant. In dit Nieuw Regionaal Model zijn op macro-niveau sociaal-economische gegevens gebruikt om voor de toekomst autonome groei van het verkeer redelijkerwijs te kunnen bepalen. Kragten is van mening dat de hieruit voortvloeiende 1,1% autonome groei per jaar ook voor de situatie in Venray van toepassing verklaard kan worden.

4.1.3 Herkomst bezoekers die per auto komen

Ten behoeve van het toedelen van het verkeer over het wegennet is uitgegaan van onderstaande herkomsten van de bezoekers die met de auto komen:

Afbeelding 6: Herkomst bezoekers Evenementenhal Venray die met de auto komen



Opgemerkt wordt dat de consequenties voor het omliggend wegennet alleen in beeld worden gebracht voor een regulier beursevenement, dus niet voor een maximaal beursevenement. Laatstgenoemde evenementen komen dermate weinig keren per jaar voor dat eventuele infrastructurele aanpassingen voor het merendeel van de tijd zouden leiden tot een overdimensionering van de infrastructuur. Eventuele knelpunten bij deze drukke evenementen worden, naast noodzakelijke infrastructurele ingrepen bij reguliere evenementen, aanvullend aangepakt door maatregelen zoals verwoord in het draaiboek (zie hoofdstuk 5). Hierbij moet gedacht worden aan tekstkarren, verkeersregelaars, shuttle-busdiensten e.d.

4.2 Verkeersintensiteiten huidige situatie 2011

4.2.1 Beide aansluitingen N270 - A73

In 2009 heeft Goudappel Coffeng een analyse uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling op de op- en afritten van de A73 met de Deurneseweg (N270) en de Maasheseweg⁴. Voor deze studie is in 2008 een visuele telling uitgevoerd. Hieruit blijken de volgende intensiteiten voor het drukste uur (avondspits - 16.30u - 17.30u):

2008					
West				Oost	
	rd	794		rd	592
	li	276		li	156
620	rd			585	rd
409	re			246	re
	li		re	li	re
		292	211		
				478	338

Uitgaande van 1,1% autonome groei per jaar betekent dit voor 2012 en 2022 het volgende:

2012					
West				Oost	
	rd	830		rd	619
	li	289		li	163
648	rd			612	rd
428	re			258	re
	li		re	li	re
		306	221		
				500	354

2022					
West				Oost	
	rd	926		rd	691
	li	323		li	182
723	rd			683	rd
478	re			288	re
	li		re	li	re
		342	247		
				558	395

⁴

Bron: Goudappel Coffeng - Analyse verkeersafwikkeling VRI's aansluitingen Venray en Venray-Noord - d.d. 25 november 2009 - kenmerk: VRY045/Guc/0789

Vervolgens dienen voor 2012 en 2022 de intensiteiten van en naar de Evenementenhal aan te worden toegevoegd. In totaal gaat het om 1.080 voertuigen van alleen de bezoekers (zie tabel 6). 19% vertrekt tussen 18.00u en 19.00u (205 voertuigen) en 17% komt aan tussen 18.00u en 19.00u (184 voertuigen). Het aantal bezoekers van de Evenementenhal wordt voor 2022 gelijkgesteld aan 2012. Deze voertuigen zijn aan beide kruispunten toegedeeld conform de kaart in afbeelding 4. Verkeer met herkomst N270-oost (Wanssum en verder) komt dus niet in deze aantallen voor, omdat dit verkeer geen gebruik maakt van beide kruispunten.

2012									
West							Oost		
		rd	871				rd	732	
		li	361				li	235	
684	rd					713	rd		
428	re					258	re		
	li		re				li		re
		306	286					500	419

2022									
West							Oost		
		rd	967				rd	804	
		li	395				li	254	
759	rd					784	rd		
478	re					288	re		
	li		re				li		re
		342	312					558	460

Vervolgens zijn deze intensiteiten gebruikt als invoer voor de methode Harders. Deze methode geeft in basis voor een ongeregelde situatie weer of er zich een capaciteitsprobleem voordoet. Hoewel beide aansluitingen reeds zijn geregeld door middel van een verkeerslichtenregeling geeft dit, zonder uitgebreid te rekenen aan de kruispunt- en verkeerslichtenconfiguratie, toch een indruk of infrastructurele maatregelen al dan niet nodig zijn.

Conclusie

Op de westelijke aansluiting is in 2012 en 2022 op beide linksaf-richtingen (vanuit N270 richting Venlo en vanuit Nijmegen richting Evenementenhal) een onacceptabele wachttijd te verwachten. Op de oostelijke aansluiting doen zich in 2012 onacceptabele wachttijden voor op de afrit (beide richtingen) en in 2022 op zowel de afrit als de N270 vanuit de Evenementenhal. De resultaten van de methode Harders zijn in bijlage 2 weergegeven.

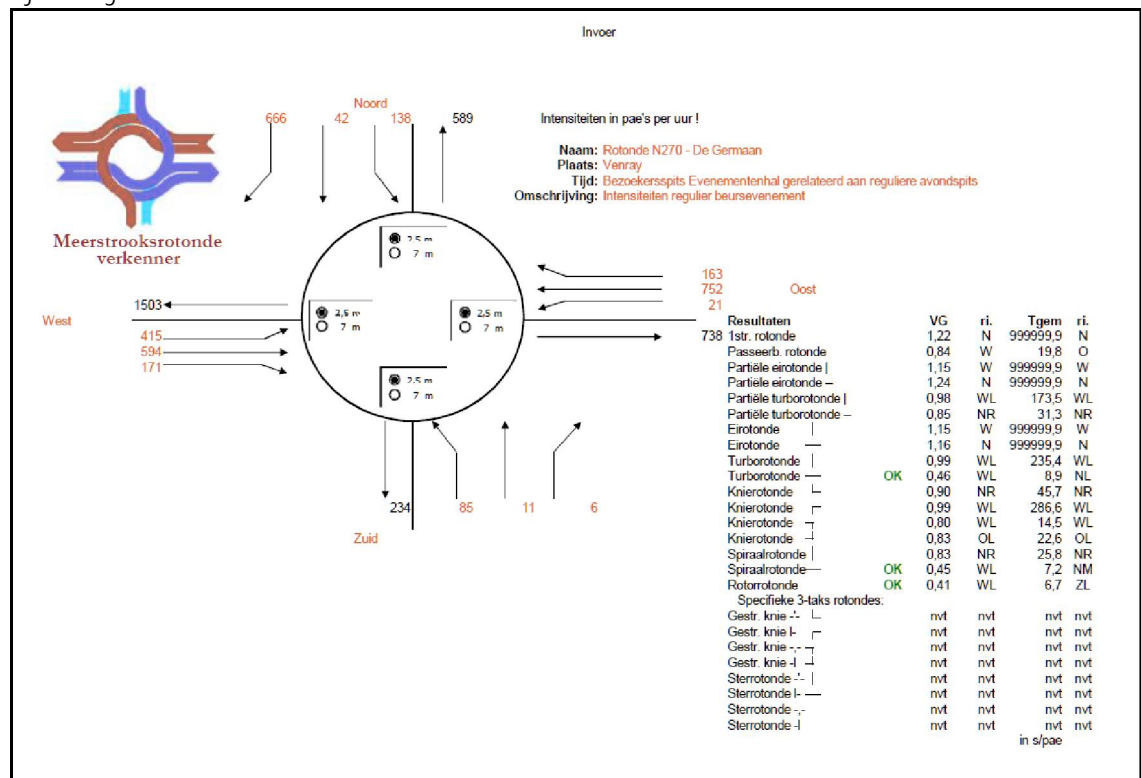
4.2.2 Ronde N270 - De Germaan

De verkeersafwikkeling op deze in de huidige situatie enkelrotonde is geanalyseerd aan de hand van door Goudappel Coffeng in genoemde rapportage geprognosticeerde verkeersintensiteiten en afslagbewegingen voor het jaar 2020. Om een goede vergelijking te kunnen maken is het jaar 2020 eerst teruggerekend naar 2012 (autonome afname van 1,1% van het verkeer) om vervolgens hier het extra verkeer van naar de Evenementenhal aan toe te voegen. Ditzelfde is gedaan voor het jaar 2022.

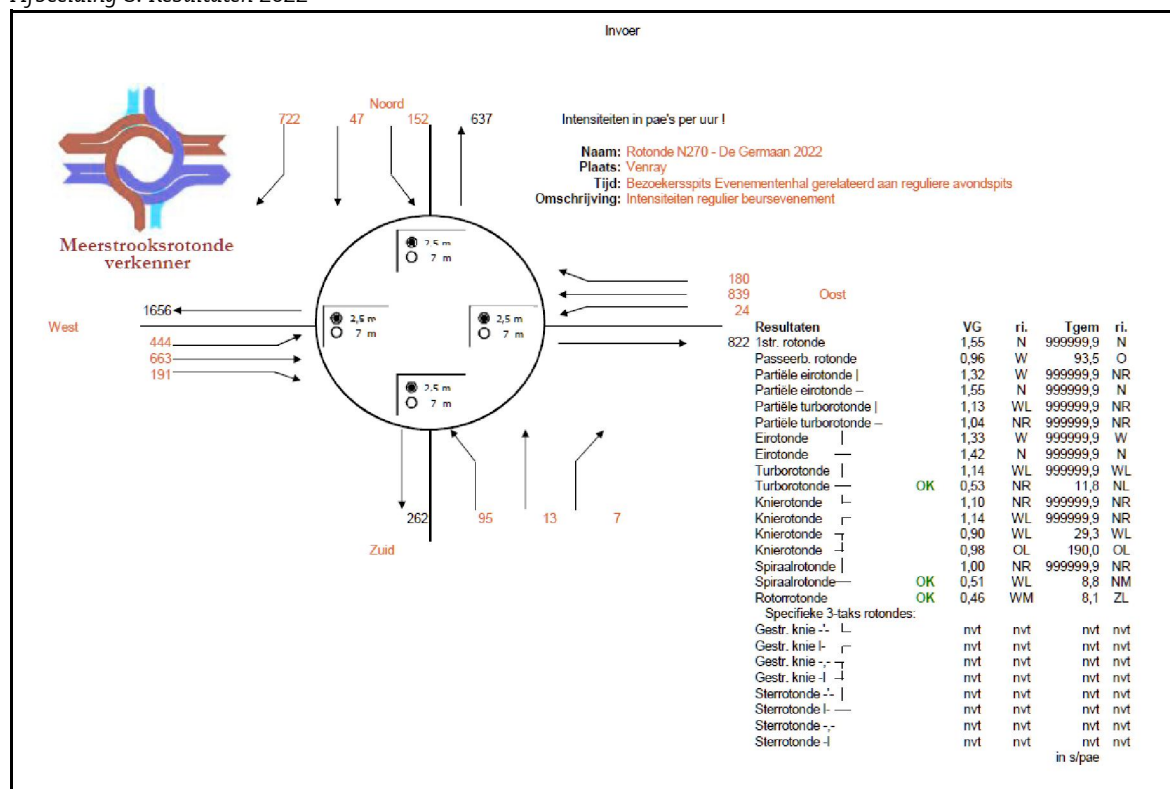
Voor 2012 en 2022 zijn de intensiteiten ingevoerd in de Meerstrooksrotondeverkenner. Per type rotonde geeft deze rekenmodule aan in hoeverre de diverse rotondevormen de verkeersstromen kunnen verwerken. Dit wordt bepaald aan de hand van de verzadigingsgraad. Komt deze verzadigingsgraad boven de 0,8 (80%) dan heeft de rotonde te weinig capaciteit om de verkeersstromen te kunnen verwerken en treden doorstromingsproblemen op.

Onderstaande afbeeldingen geven de resultaten voor 2012 en 2022 weer.

Afbeelding 7: Resultaten 2012



Afbeelding 8: Resultaten 2022



Voor een overzicht van de gehanteerde intensiteiten inclusief omrekening wordt verwezen naar bijlage 3.

Conclusie

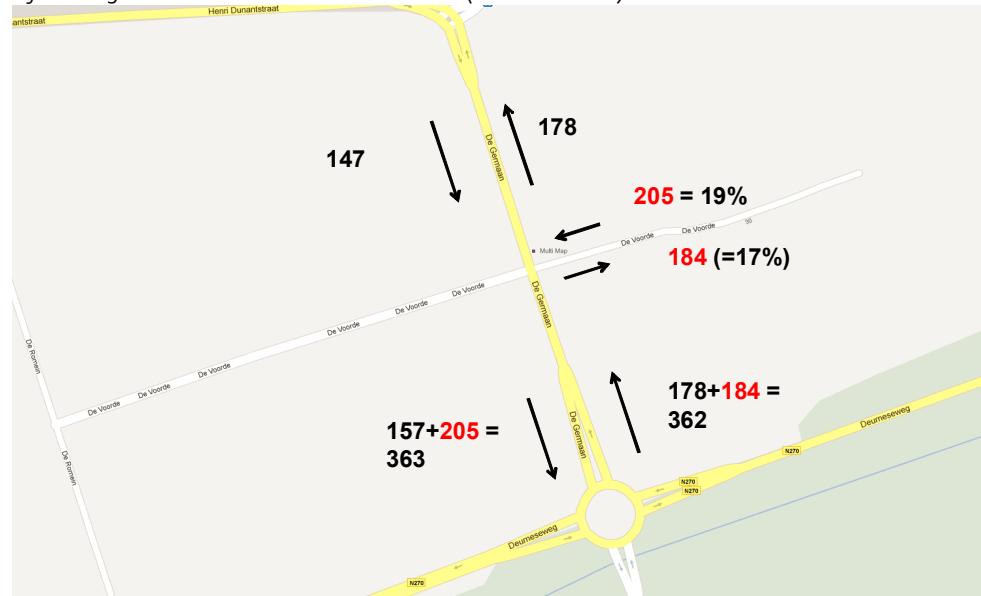
Zowel in 2012 als 2022 kan een turbo-rotonde de verkeersstromen van en naar de Evenementenhal goed verwerken. De verzadigingsgraden bedragen voor 2012 en 2022 respectievelijk 0,46 en 0,53. Een enkelstrooksrotonde daarentegen blijkt onvoldoende capaciteit te hebben om de verkeersstromen in 2012 en 2022 te kunnen verwerken.

4.2.3 Kruispunt De Germaan - De Voorde

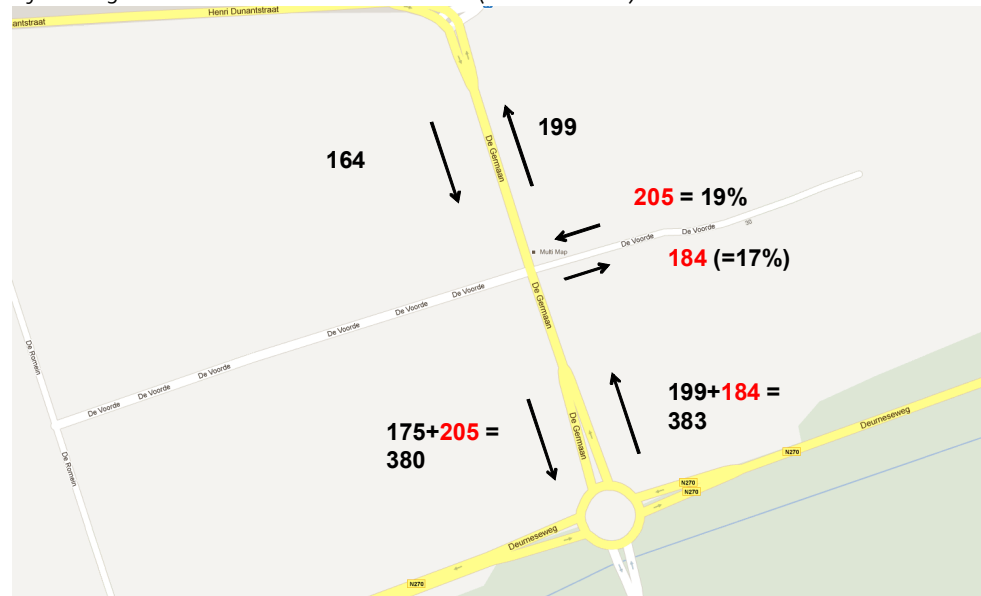
Dit kruispunt is in de huidige situatie een 'standaard' kruispunt waar verkeer op De Voorde voorrang moet verlenen aan verkeer op De Germaan. De vraag is of het extra verkeer van en naar de Evenementenhal voldoende afgewikkeld kan worden richting De Germaan. Om op deze vraag antwoord te geven is gebruik gemaakt van telcijfers afkomstig van de gemeente Venray uit 2008. Met een autonome groei van 1,1% per jaar zijn deze cijfers opgehoogd voor 2012 en 2022.

De kaarten op de volgende pagina laten de hoeveelheden verkeer op de diverse wegvakken zien inclusief het verkeer van en naar de Evenementenhal (19% vertrekkers en 17% aa23 november 2011nkomers). Met behulp van deze gegevens is aan de hand van de methode Harders bepaald in hoeverre op De Voorde wachtrijen ontstaan als gevolg van het extra verkeer van en naar de Evenementenhal.

Afbeelding 9: Intensiteiten De Germaan 2012 (18.00u-19.00u)



Afbeelding 10: Intensiteiten De Germaan 2022 (18.00u-19.00u)



Op basis van de methode Harders kan worden geconcludeerd dat verkeer afkomstig van de Evenementenhal met een acceptabele wachttijd wordt geconfronteerd (< 15 seconde). Voor een detailoverzicht van de resultaten wordt verwezen naar bijlage 4.

4.2.4 Consequenties voor de ontsluiting van Gilde Opleidingen

In de huidige situatie voorziet De Voorde als ontsluitingsweg voor leerlingen en personeel van Gilde Opleidingen. Via De Voorde kan men linksaf richting Oirloseweg of rechtsaf richting De Germaan. Zoals reeds in deze rapportage is aangegeven, wordt na afronding van fase 2 De Voorde voor doorgaand verkeer afgesloten ten behoeve van de terreininrichting voor de Evenementenhal Venray. Verkeer vanuit Gilde Opleidingen kan straks dus alleen maar linksaf slaan richting Oirloseweg en omgekeerd. Hiermee komt dit verkeer op zijn vroegst op De Germaan samen met het verkeer van en naar de Evenementenhal.

Het verkeer van en naar de Gilde Opleidingen vindt, conform publicatie 272 van het CROW - "Verkeersgeneratie Voorzieningen", met name plaats in de ochtendspits (08.00u - 09.00u). Op dit tijdstip is er dus geen conflict met het verkeer van en naar de Evenementenhal. In de avond is beduidend minder overlap met de spitsperiode. Circa 3% van de verkeersgeneratie vindt plaats tussen 17.00u en 18.00u. (bron: Verkeersgeneratie van woon- en werkgebieden, vuistregels en kengetallen gemotoriseerd verkeer. CROW-publicatie 256.

Ten aanzien van de ontsluiting van Gilde Opleidingen heeft de gemeente Venray reeds aangegeven dit welwillend te staan tegenover het afwikkelen van het verkeer via de Oirloseweg. Dit omdat de Oirloseweg op korte termijn binnen de bebouwde kom komt te liggen. Een rechtstreekse ontsluiting aan de noordzijde op de Henri Dunantstraat is vanwege de interne verkeerscirculatie op het terrein niet mogelijk. Een alternatief zou kunnen zijn om een extra in-/uitgang te realiseren van/naar de Henri Dunantstraat buiten het huidige terrein. Er wordt echter de voorkeur gegeven aan het handhaven van de huidige zuidelijke ontsluiting en vervolgens dit verkeer af te wikkelen via de Oirloseweg.

Conclusie

Het verkeer in relatie tot de Evenementenhal Venray staat los van het verkeer in relatie tot de Gilde Opleidingen. Hiermee zal dit verkeer elkaar niet hinderen. Het is een gegeven dat het verkeer dat normaliter via De Voorde richting Gilde Opleidingen reed, nu genoodzaakt is om gebruik te maken van de enig overgebleven noordelijke ontsluiting via de Henri Dunantstraat. Deze route is langer dan de oorspronkelijke zuidelijke ontsluiting via De Voorde, maar zal niet tot bereikbaarheidsproblemen leiden voor het verkeer van en naar Gilde Opleidingen.

Een alternatieve route in geval van bijvoorbeeld een maximaal beursevenement zou de route kunnen zijn vanaf de rotonde N270 - De Germaan via de Newtonstraat en Oirloseweg om vervolgens bij het gebouw van Gilde Opleidingen uit te komen. Dit geldt uiteraard ook voor de omgekeerde rijrichting.

4.2.5 *Bezoekers die met de trein komen*

Er is in deze rapportage vanuit gegaan dat circa 20% van de bezoekers per trein naar de Evenementenhal komt. Het is dus van belang dat een veilige en comfortabele voetgangersverbinding tussen het station en de Evenementenhal wordt gerealiseerd. Aangezien De Voorde vanuit het station na realisatie van fase 2 niet meer bereikbaar is, dient deze route gerealiseerd te worden langs de Henri Dunantstraat vanwaar de entree naar het terrein plaatsvindt.

5 Draaiboek maximale beursevenementen

Zoals reeds in dit document aangegeven spitst het draaiboek zich toe op aanvullende maatregelen die noodzakelijk zijn als gevolg van mogelijke knelpunten in de doorstroming van het verkeer van en naar de Evenementenhal Venray in geval van maximale beursevenementen. Er wordt vanuit gegaan dat met de genoemde infrastructurele aanpassingen de verkeersstromen bij reguliere beursevenementen goed verwerkt kunnen worden op het omliggende wegennet.

Maximale beursevenementen komen circa drie keer per jaar voor. Dit betekent dat op incidentele basis dit draaiboek gehanteerd moet worden om het verkeer in goede banen te leiden.

In dit stadium is nog niet bekend wie de afzonderlijke materialen kan verzorgen. Vandaar dat er voor gekozen is het draaiboek op hoofdlijnen uit te werken waarbij vooral op het type maatregel ingegaan wordt. Het draaiboek dient vorm te krijgen door middel van onderstaand stappenplan:

1. Tijdig aankondigen van een maximaal beursevenement.
Om tijdig organisatorisch te kunnen inspelen op een maximaal beursevenement zal bij de wegbeheerders tijdig bekend moeten zijn wanneer een dergelijk groot beursevenement plaats gaat vinden. Het is dan ook zaak dat de organisator de beurskalender tijdig aan alle wegbeheerders verstrekt. Mocht pas in een later stadium blijken dat een maximaal beursevenement wordt georganiseerd dan dient de organisator tijdig (circa 2 maanden van tevoren) een dergelijk evenement aan te kondigen bij de drie betrokken wegbeheerders.
2. Overleg met wegbeheerders en calamiteitendiensten.
Na bekendmaking wordt een overleg tussen de drie wegbeheerders en de organisator gepland om te bezien of het draaiboek voldoende is of dat er nog extra aandachtspunten zijn waarmee rekening gehouden moet worden. Hierbij wordt gedacht aan wegwerkzaamheden, omleidingsroutes e.d. die de verkeersstromen verder beïnvloeden. Tevens kan dit overleg gebruikt worden om de calamiteitendiensten te informeren over het maximaal beursevenement.

Aanvullend wordt voorgesteld met overleg bedrijven en instellingen tijdig contact op te nemen over een maximaal; beursevenement zodat zij personeel, klanten, leveranciers e.d. tijdig kunnen wijzen op een mogelijk alternatieve route.

3. Na bekendmaking / kennisgeving van een maximaal beursevenement dient een aantal maatregelen getroffen te worden die tijdig buiten op straat gerealiseerd moeten worden, zodat op de dag dat de beurs start deze maatregelen meteen operationeel kunnen worden. Hierbij wordt gedacht aan:
- het aanwijzen en vrij houden van een parkeerterrein voor circa 1.450 parkeerplaatsen (zoals in deze rapportage berekend) binnen 1km van de Evenementenhal op de locatie zoals weergegeven op pagina 15. Van belang is dat gewaarborgd moet zijn dat dit parkeerterrein ten tijde van ieder maximaal beursevenement ter beschikking moet staan en hiervoor moet zijn ingericht.
 - het plaatsen van tekstkarren op de N270 tussen de A73 en de rotonde De Germaan waarop verwezen wordt naar de EXTRA parkeergelegenheid.
 - het inzetten van verkeersregelaars bij beide afritten van de A73, bij de rotonde De Germaan en bij de ingang van de reguliere parkeerterreinen. Hierbij is het van belang dat de verkeersregelaars op rotonde De Germaan tijdig een signaal krijgen dat de reguliere parkeerterreinen vol gaan lopen. Er moet dan tijdig verwezen kunnen worden naar de aanvullende parkeergelegenheid zodat geen onnodig zoekverkeer gaat ontstaan dat de infrastructuur extra belast. Alternatief zou kunnen zijn om direct te verwijzen naar de aanvullende parkeerlocatie om zo een optimale verdeling van de bezoekers te verkrijgen.
 - het inzetten van pendelbussen / taxibusjes vanuit de aanvullende parkeerterreinen naar de Evenementenhal. Met behulp van een x aantal taxibusjes is het mogelijk om vanuit de aanvullende parkeergelegenheid bezoekers met een hoge frequentie vlot en veilig te vervoeren naar de Evenementenhal. In de aankondiging van het beursevenement en op het parkeerterrein zelf dient vermeld te worden dat men van deze pendeldienst gebruik kan maken.
 - het is wenselijk dat verkeersregelaars tijdens een dergelijk evenement in direct contact staan met de wegbeheerders, zodat bij een eventuele calamiteit direct adequaat ingegrepen kan worden en eventueel verwezen kan worden via een andere route. Dit zou dan een route moeten zijn via de afslag Venray-Noord.
 - het door de organisator extra promoten van alternatieve vervoerwijzen, waarbij met name gedacht wordt aan de trein. Het station ligt immers in de directe nabijheid (loopafstand).
 - het door de organisator aangeven van een duidelijke routebeschrijving inclusief kaart van aanrijroute en ligging van (aanvullende) parkeerterreinen.
 - het afsluiten van contracten met de betrokken leveranciers over de levering / inzet van mensen en materialen.

4. Er dient een totaaloverzicht gemaakt te worden van de betrokken belanghebbenden met tijdstermijnen en telefoonnummers. 'Wie levert wanneer welke materialen?' Op deze vraag is in dit stadium nog geen concreet antwoord te geven. Het is in ieder geval van belang dat dit draaiboek bij alle wegbeheerders en overige betrokken instanties voldoende bekend is. Voorgesteld wordt dat de organisator van het evenement het draaiboek als het ware start en dat van daaruit de betrokken partijen hun acties ondernemen, zodat tijdig (1 dag van tevoren) alle maatregelen getroffen zijn om een vlotte en veilige verkeersdoorstroming te garanderen.

6 Conclusies

Uit voorliggende rapportage blijken een aantal conclusies. Deze conclusies zijn in dit hoofdstuk verwoord.

Verkeersafwikkeling Evenementenhal Venray op basis van parkeerkcijfers

- Na realisatie van fase 1 en 2 ontstaat er een totale theoretische parkeerbehoefte van 3.374 parkeerplaatsen. Qua aanbod zijn na realisatie van fase 1 en 2 in totaal 1.230 parkeerplaatsen gerealiseerd. Geconcludeerd kan worden dat de balans verreweg niet sluitend is en dat ruim 2.000 parkeerplaatsen te weinig gerealiseerd zijn wanneer de parkeervraag wordt berekend aan de hand van het bruto-vloeroppervlak aan beursvloer in beide fasen.

Verkeersafwikkeling Evenementenhal Venray op basis van ervaringscijfers elders

- Een regulier beursevenement vraagt in totaal een parkeerbehoefte van 1.270 parkeerplaatsen en genereert 2.540 voertuigbewegingen (bezoekers, standhouders en personeel). Uitgaande van 1.230 te realiseren parkeerplaatsen ontstaat dus een tekort van 40 parkeerplaatsen. De ontwikkelaar heeft reeds aangegeven deze extra parkeerplaatsen in de directe omgeving te kunnen realiseren.
- Een maximaal beursevenement vraagt in totaal een parkeerbehoefte van 2.676 parkeerplaatsen en genereert 5.350 voertuigbewegingen (bezoekers, standhouders en personeel). Uitgaande van 1.230 te realiseren parkeerplaatsen ontstaat dus een tekort van 1.446 parkeerplaatsen. De ontwikkelaar heeft reeds aangegeven 1.478 extra parkeerplaatsen binnen een straal van 1 km van de Evenementenhal Venray te kunnen realiseren. Hiermee wordt dus wel voldaan aan de parkeervraag bij een maximaal beursevenement.

Consequenties omliggende wegennet

- Op de westelijke aansluiting is in 2012 en 2022 op beide linksaf-richtingen (vanuit N270 richting Venlo en vanuit Nijmegen richting Evenementenhal) een onacceptabele wachttijd te verwachten. Op de oostelijke aansluiting doen zich in 2012 onacceptabele wachttijden voor op de afrit (beide richtingen) en in 2022 op zowel de afrit als de N270 vanuit de Evenementenhal. De resultaten van de methode Harders zijn in bijlage 1 weergegeven.
- Zowel in 2012 als 2022 kan een turbo-rotonde de verkeersstromen van en naar de Evenementenhal goed verwerken. De verzadigingsgraden bedragen voor 2012 en 2022 respectievelijk 0,46 en 0,53. Een enkelstrooksrotonde daarentegen blijkt onvoldoende capaciteit te hebben om de verkeersstromen in 2012 en 2022 te kunnen verwerken.

- Het kruispunt De Germaan - De Voorde vormgeven als een afbuigende voorrangsweg voorkomt doorstromingsproblemen van en naar de Evenementenhal Venray.
- Tijdens fase 2 kan geen gebruik meer gemaakt worden van De Voorde als doorgaande weg. Verkeer van en naar Gilde Opleidingen dient om te rijden via De Germaan - Henri Dunantstraat om via de noordelijke ontsluiting Gilde Opleidingen te bereiken. Deze route is langer dan via De Voorde, maar zal niet tot problemen leiden in het gebruik daarvan. Een eventuele alternatieve route is via de zuidzijde via De Germaan - Newtonweg - Oirloseweg.

BEUSMANS & JANSEN

Evenementenhal Venray

Verkeerskundig onderzoek

Bijlage 1 Intenties organisator



Betreft: Onderbouwing verkeersbelasting

Geachte heer Halbersma,

Ter informatie m.b.t. de beoordeling van de aanvraag omgevingsvergunning congrescentrum aan de Voorde 40 te Oostrum wil ik u middels dit schrijven inlichten over het voorgenomen gebruik van het gebouw. De inrichting zal in gebruik worden genomen als congrescentrum voor het houden van seminars, congressen, thematische bijeenkomsten en conferenties. Het geheel wordt hierbij ondersteund met het uitserveren van drank en etenswaren.

De voormalige discotheek Zenith blijft onderdeel van het complex. Door de functiewijziging tot congrescentrum worden enkele caféruimten omgebouwd tot conferentiezalen. De maximale capaciteit van de voormalige discotheek Zenith is destijds in de milieuaanvraag beoordeeld op een capaciteit van 4.500 bezoekers. Als bezoeken is destijds een dag- en nachtsituatie aangegeven (24h in bedrijf) waarbij gezien de aard van het bedrijf een belasting in de avond en nachturen tijdens het weekend te verwachten is.

Toch zijn wij van mening dat de aangevraagde toevoeging van de 1^e fase uitbreiding niet tot buitenproportionele verkeersstromen zal leiden anders dan in het vastgestelde bestemmingsplan te verwachten is. De capaciteit van 4.500 bezoekers die destijds is aangegeven in de milieuvergunning van discotheek Zenith zal niet worden overschreden, er worden zelfs veel minder bezoekers verwacht. De beschikbare parkeerplaatsen hebben een capaciteit van 952 plaatsen.

De voorgenomen conferenties/seminars en congressen worden gehouden op werkdagen, 3 tot 4 dagen per week met doorgaans 175-300 bezoekers waarvan ca. 150-250 auto's te verwachten zijn.

De aanvangstijd is 10.00 uur tot 11.00 uur (1 uur aankomstspreading)

De sluitingstijd is van 13.00 uur tot 14.00 uur waarbij de aanwezige horecavoorzieningen een spreading van vertrekkende voertuigen teweeg zal brengen.

Enkele voorgenomen conferenties/seminars en congressen kennen een groter bezoekersaantal. De frequentie hiervan bedraagt ca. 4 maal per jaar op werkdagen, 3 tot 4 dagen per week met maximaal 1000 bezoekers waarvan ca. 800 auto's te verwachten zijn.

De aanvangstijd is 9.30 uur tot 11.00 uur (1,5 uur aankomstspreading)

De sluitingstijd is van 13.00 uur tot 14.00 uur waarbij de aanwezige horecavoorzieningen een spreading van vertrekkende voertuigen teweeg zal brengen.

De thematische bijeenkomsten hebben een meer verspreid karakter in toeloop en vertrek. Deze worden gehouden op werkdagen, 3 tot 4 dagen per week met doorgaans 800 bezoekers tot maximaal 1000 bezoekers waarvan ca. 600-800 auto's in totaal te verwachten zijn die, gezien de gespreide opkomst, niet gelijktijdig aanwezig zijn. Deze gebeurtenissen vallen niet samen met de hierboven aangegeven conferenties/seminars en congressen met een groter bezoekersaantal, 4x per jaar, de voorgenomen bijeenkomsten zullen ca. 10 maal per jaar plaatsvinden. De aanvangstijd is vanaf 13.00 uur, de sluitingstijd is om 22.00 uur.

Buiten bovengenoemde activiteiten zijn enkele vergaderingen te verwachten, op werkdagen zonder vaste aanvangs- en sluitingstijden, met een bezoekersaantal van 80-100 personen tot max. 150 personen. Naar verwachting zal dit ca. 80 tot 120 auto's teweeg brengen.



ARCHITEKTENBURO OLIESLAGERS b.v.

Van Baerlestraat 1, 5854 BC Nieuw-Bergen
Tel.: (0485) 34 16 45, fax: (0485) 34 19 46

Tijdens de weekend dagen zijn er 12 maal per jaar bedrijfsfeesten of muziekoptredens te verwachten in de avond / nachturen, alleen in het voormalige discotheekgebouw met een bezoekersaantal van 1000 tot 2000 personen. Hierbij verwijzen wij naar de destijds afgegeven milieuvergunning behorend tot het discotheekgebouw Zenith waarvoor een nog ruimer bezoekersaantal is aangegeven.

Hopende u hiermede voldoende informatie te hebben verstrekt verblijf ik,

Hoogachtend,

Ir. S.J.G. Olieslagers
Architect, namens de aanvrager,
H.H.M. Maessen

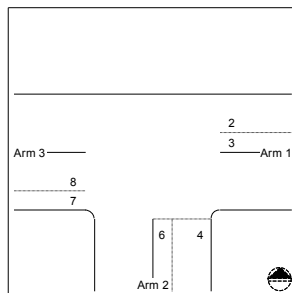
d.d.21-07-11

Bijlage 2

Resultaten methode Harders aansluitingen N270 - A73

Capacito 1.6
Licentie: Kragten b.v.

Bijlage 1
Verkeersberekening



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
A73 - N270 west

Arm 1: N270
Arm 2: A73-west
Arm 3: N270

INTENSITEITEN
N270 - A73-west (2012)

Richting 2: 871 pae/uur
Richting 3: 361 pae/uur
Richting 4: 286 pae/uur

Richting 6: 306 pae/uur
Richting 7: 428 pae/uur
Richting 8: 684 pae/uur

DIMENSIE
Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 4, 6, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

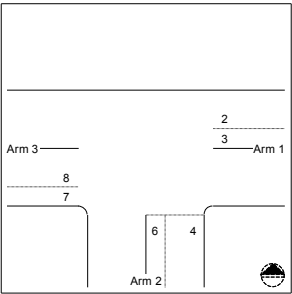
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	361	330	-31	>20 sec.	Nee
4	286	510	224	15 sec.	Ja
6	306	0	-306	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

Capacito, Copyright © 1999-2006 Tents o. www.tents.nl



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
A73 - N270 oost

Arm 1: N270
Arm 2: A73-oost
Arm 3: N270

INTENSITEITEN
N270 - A73-oost (2012) - regulier

Richting 2: 732 pae/uuur
Richting 3: 235 pae/uuur
Richting 4: 419 pae/uuur

Richting 6: 500 pae/uuur
Richting 7: 258 pae/uuur
Richting 8: 713 pae/uuur

DIMENSIE
Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

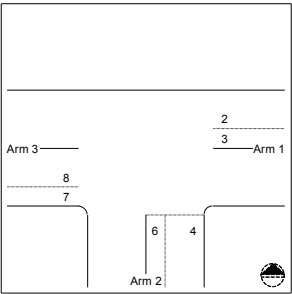
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 4, 6, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	235	370	135	20 sec.	Ja
4	419	500	81	>20 sec.	Nee
6	500	25	-475	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-600
Geen wachttijd	0 sec. >600	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
A73 - N270 west

Arm 1: N270
Arm 2: A73-west
Arm 3: N270

INTENSITEITEN
N270 - A73-west (2022)

Richting 2: 967 pae/uuur
Richting 3: 395 pae/uuur
Richting 4: 312 pae/uuur

Richting 6: 342 pae/uuur
Richting 7: 478 pae/uuur
Richting 8: 759 pae/uuur

DIMENSIE
Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

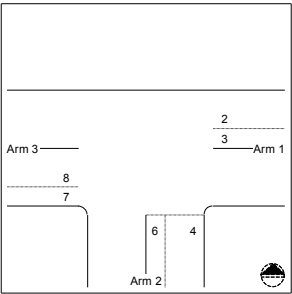
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 4, 6, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	395	270	-125	>20 sec.	Nee
4	312	450	138	20 sec.	Ja
6	342	0	-342	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-600
Geen wachttijd	0 sec. >600	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
A73 - N270 oost

Arm 1: N270
Arm 2: A73-oost
Arm 3: N270

INTENSITEITEN
N270 - A73-oost (2022) - regulier

Richting 2: 804 pae/uur
Richting 3: 254 pae/uur
Richting 4: 460 pae/uur

Richting 6: 558 pae/uur
Richting 7: 288 pae/uur
Richting 8: 784 pae/uur

DIMENSIE
Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 4, 6, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	254	330	76	>20 sec.	Nee
4	460	450	-10	>20 sec.	Nee
6	558	17	-541	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-600
Geen wachttijd	0 sec. >600	>600

Bijlage 3 Omrekening intensiteiten rotonde N270 - De Germaan

Basis: etmaal omrekenen naar avondspits 18.00u - 19.00u

2020	8,6% avondspits 18.00u - 19.00u			
van\naar	noord	oost	zuid	west
Noord	x	128	46	528
Oost	159	x	22	826
Zuid	12	6	x	93
West	273	652	187	x

2012	autonome groei 1,1% per jaar		9,15% in acht jaar	
van\naar	noord	oost	zuid	west
Noord	x	117	42	481
Oost	145	x	21	752
Zuid	11	6	x	85
West	249	594	171	x

2022	autonome groei 1,1% per jaar		11,56% in tien jaar	
van\naar	noord	oost	zuid	west
Noord	x	131	47	537
Oost	162	x	24	839
Zuid	13	7	x	95
West	278	663	191	x

2012	incl Evenementenhal			
van\naar	noord	oost	zuid	west
Noord	x	138	42	666
Oost	163	x	21	752
Zuid	11	6	x	85
West	415	594	171	x

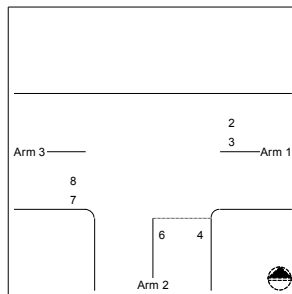
2022	incl Evenementenhal			
van\naar	noord	oost	zuid	west
Noord	x	152	47	722
Oost	180	x	24	839
Zuid	13	7	x	95
West	444	663	191	x

Bijlage 4

Resultaten methode Harders kruispunt De Germaan
- De Voorde 2012 en 2022

Capacito 1.6
Licentie: Kragten b.v.

Bijlage 1
Verkeersberekening



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Kruispunt Straat1 / Straat2 in Demodorp

Arm 1: Straatnaam arm 1
Arm 2: Straatnaam arm 2
Arm 3: Straatnaam arm 3

INTENSITEITEN
woensdag 23-11-2011 van 08.00 tot 09.00 uur

Richting 2: 147 pae/uur
Richting 3: 0 pae/uur
Richting 4: 0 pae/uur

Richting 6: 206 pae/uur
Richting 7: 184 pae/uur
Richting 8: 178 pae/uur

DIMENSIE
Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

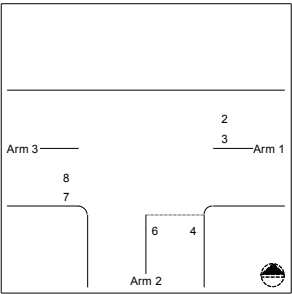
BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	0	850	850	0 sec.	Ja
4	0	550	344	0 sec.	Ja
6	206	550	344	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600

Capacito, Copyright © 1999-2006 Terno o. www.terno.nl



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Kruispunt Straat1 / Straat2 in Demodorp

Arm 1: Straatnaam arm 1
Arm 2: Straatnaam arm 2
Arm 3: Straatnaam arm 3

INTENSITEITEN
woensdag 23-11-2011 van 08.00 tot 09.00 uur

Richting 2: 164 pae/uur
Richting 3: 0 pae/uur
Richting 4: 0 pae/uur

Richting 6: 206 pae/uur
Richting 7: 184 pae/uur
Richting 8: 199 pae/uur

DIMENSIE
Linksafslaand verkeer rijdt voor elkaar langs
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u
Vorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Geen richtingen met een eigen rijstrook
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING					
Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	0	850	850	0 sec.	Ja
4	0	530	324	0 sec.	Ja
6	206	530	324	<15 sec.	Ja

GRENSWAARDEN			
Grootte van de wachttijd		Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting		<0	<0
Erg lange wachttijd		50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600	>600