

referentienummer 01
datum 7 mei 2025 Gemeente
aan Heerenveen
van -
kopie -
-
projectnummer 0501740.100
project Ontwikkeling Van der Valk Heerenveen, second opinion verkeersonderzoek
betreft CONCEPT Second opinion verkeersonderzoek Van der Valk Heerenveen

1. Aanleiding en doel

Het TAM-omgevingsplan voor de ontwikkeling van het Van der Valk Hotel te Heerenveen is ter inzage gelegd. De locatie van de ontwikkeling is gelegen aan de Oranje Nassaulaan, direct ten oosten van de rijksweg A32 bij de afrit Oranjewoud/Skoatterwâld. Afbeelding 1 toont de locatie in het rood omlijnde vlak.

Afbeelding 1 | Locatie Van der Valk Hotel aan Oranje Nassaulaan laan te Heerenveen



Dit document is vertrouwelijk. Bezoek onze website voor de volledige disclaimer: [Algemene voorwaarden en privacyverklaring](#)

Voor het plan is eerder een verkeersnotitie door BügelHajema (dd. 14-05-2024) opgesteld om de verkeerseffecten van deze ontwikkeling te onderbouwen. Omdat bij de terinzagelegging vragen zijn ontstaan over de toekomstige verkeerssituatie na de ontwikkeling van het hotel, heeft de gemeente Heerenveen Antea Group gevraagd een second opinion uit te voeren naar de verkeersimpact van het plan.

Het doel van deze second opinion is een aanvullende toets én verdere verdieping op de verkeerseffecten van het nieuwe Van der Valk hotel. De bevindingen van het verkeersonderzoek worden toegelicht in deze notitie, er wordt ingezoomd op:

- De verkeersgeneratie van het hotel;
- Benodigde parkeervoorzieningen;
- Impact op verkeersveiligheid.

2. Verkeersgeneratie

Het Van der Valk Hotel heeft een verkeersaantrekkende werking en leidt tot extra verkeersbewegingen. Om het effect daarvan in beeld te brengen is de verkeersgeneratie van de ontwikkeling berekend. De verkeersgeneratie is bepaald aan de hand van kencijfers CROW, publicatie 744 'Parkeerkencijfers, basis voor parkeernormering' (2024).

De ontwikkeling bestaat uit maximaal 140 hotelkamers, aangevuld met congres- en horecafiliteiten (1.000 m² bvo congrescentrum en 800 m² bvo restaurant) en een in pandige bedrijfswoning. In de CROW-publicatie zijn kencijfers opgenomen voor de functie 'hotel' en 'wonen', echter ontbreken kencijfers voor de overige functies in deze ontwikkeling, omdat deze sterk afhankelijk zijn van meerdere variabelen. Om tot een betrouwbaar resultaat te komen, is de verkeersgeneratie voor deze functies afgeleid uit de beschikbare parkeerkencijfers uit de parkeernormennota Heerenveen, aannames die gebruikt zijn bij verkeersonderzoeken van andere Van der Valk hotels en expertise van Antea Group.

De volgende uitgangspunten zijn van toepassing op de berekening van de verkeersgeneratie:

- Heerenveen is op basis van de omgevingsadressendichtheid gekenmerkt als 'matig stedelijk';
- De ligging van de locatie valt het onder 'rest bebouwde kom';
- Voor de berekeningen wordt uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie, waardoor er geen sprake is van onderschatting van de verkeersgeneratie.

Voor de berekening van de verkeersgeneratie voor de functie hotel, wordt gerekend met het kengetal 22,3 (per 10 kamers). Dit is de maximale generatie voor een viersterrenhotel (het nieuw te ontwikkelen Van der Valk hotel betreft een viersterrenhotel). In het 'TAM-omgevingsplan Hotel Oranje Nassaulaan te Heerenveen' staat benoemd dat het hotel 140 kamers krijgt, wat betekent dat de verkeersgeneratie voor de functie hotel 312 mvt/weekdag bedraagt (zie Tabel 1). De bedrijfswoning wordt gezien als een appartement, met een verkeersgeneratie van 7,5 mvt/weekdag.

Functie	Verkeersgeneratie kengetal	Aantal	MVT/weekdag etmaal
Hotel	22,3 (per 10 kamers)	140 kamers	312 mvt
Bedrijfswoning (koop, appartement, >100m ² bvo)	7,5 (per woning)	1 woning	8 mvt
Totaal			320 mvt

Tabel 1 | Verkeersgeneratie hotel en bedrijfswoning - ontwikkeling Van der Valk Hotel (CROW parkeerkencijfers 2024)

Voor de berekening van de verkeersgeneratie voor de overige functies die de ontwikkeling bevat, zijn de parkeernormen van de gemeente Heerenveen geraadpleegd. Om de verkeersgeneratie te berekenen, is aangenomen dat een parkeerplaats per etmaal 2,5 keer gebruikt wordt voor de functie van het restaurant (per parkeerplaats 5 ritten per etmaal) en 2 keer per etmaal voor de functie congres (per parkeerplaats 4 ritten per etmaal). Deze aannames zijn passend bij het mobiliteitsprofiel van beide functies behorende bij het hotel.

Daarnaast is er bij de berekening van de verkeersgeneratie van de overige functies gewerkt met de volgende aannames/correcties:

- 20% van de bezoekers aan de vergaderzalen is gast in het hotel;
- 50% van de restaurantbezoekers is gast in het hotel;
- 100% van de bezoekers aan de bar zijn hotelgasten (genereren geen extra verkeer).
- Het terras maakt onderdeel uit van de aanpalende horeca (restaurant/bar). Daarom wordt het terras niet apart meegerekend aangezien het aantal m² van het terras kleiner is dan het bvo van de inpandige horecavoorziening. Het genereert dus geen extra verkeer naast de restaurantbezoekers.

Deze aannames zijn gebaseerd op verkeersonderzoeken van recent gerealiseerde / in ontwikkeling zijnde Van der Valk hotels¹.

De parkeerkencijfers zijn weergegeven in Tabel 2, waarna de parkeerbehoefte per functie berekend is. Vervolgens kan de parkeerbehoefte worden vertaald naar de verkeersgeneratie.

Functie	Aantal	Parkeerkencijfer	Parkeerbehoefte	Parkeerbehoefte na correctie	MVT/weekdag	MVT/weekdag na correctie
Congres	1000 m ² bvo	7,3 (per 100 m ²)	73 pp	59 pp	292 mvt	236 mvt
Restaurant	800 m ² bvo	12,5 (per 100 m ²)	100 pp	50 pp	500 mvt	250 mvt
Totaal					792 mvt	486 mvt

Tabel 2 | Parkeerbehoefte - ontwikkeling Van der Valk Hotel (Nota Parkeernormen Gemeente Heerenveen 2020)

Zoals in bovenstaande tabel te zien is de verkeersgeneratie van de overige functies (congres en restaurant) 486 mvt/etmaal na verwerking van de correctie.

Met de verkeersgeneratie van het hotel en de bedrijfswoning daarbij opgeteld, levert de ontwikkeling Van der Valk Hotel Heerenveen een totale verkeersgeneratie van 806 mvt/etmaal op een weekdag. De verkeersgeneratie per weekdag kan worden omgerekend naar werkdag door de uitkomst te vermenigvuldigen met 1,11 (CROW-publicatie 744). De totale verkeersgeneratie per werkdag komt daarmee uit op **895 mvt/etmaal**. Dit is circa 100 mvt/etmaal meer dan in de notitie van BügelHajema berekend. Dit verschil wordt veroorzaakt door een hoger (maximaal) aangehouden kengetal voor de verkeersgeneratie van een viersterrenhotel en de aanname dat meer niet-hotelgasten de vergaderzalen benutten.

3. Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling wordt voortdurend getoetst en gemonitord in een dynamisch verkeersmodel.

4. Parkeervoorzieningen

Om de parkeerbehoefte van de functies in het hotel te bepalen, is gebruikt gemaakt van de Nota parkeernormen gemeente Heerenveen (2020). Tabel 2 toont per functie het kencijfer waarmee gerekend is, en laat de parkeerbehoefte zien rekening houdend met de aannames die in Hoofdstuk 2 zijn gedaan:

- 20% van de bezoekers aan de vergaderzalen is gast in het hotel;
- 50% van de restaurantbezoekers is gast in het hotel;
- 100% van de bezoekers aan de bar zijn hotelgasten;
- Het terras maakt onderdeel uit van de aanpalende horeca (restaurant/bar). Daarom wordt het terras niet apart meegerekend aangezien het aantal m² van het terras kleiner is dan het BVO van de inpandige horecavoorziening.

¹ Van der Valk Doetinchem, Van der Valk Woerden, Van der Valk Venlo

Functie	Parkeernorm	Aantal	Parkeerbehoefte	Parkeerbehoefte na correctie
Hotel	7,0 (per 10 kamers)	140 kamers	98 pp	98 pp
Bedrijfswoning	1,7 (per woning)	1 woning	2 pp	2 pp
Congres	7,3 (per 100 m ²)	1000 m ²	73 pp	59 pp
Restaurant	12,5 (per 100 m ²)	800 m ²	100 pp	50 pp
Totaal			273 pp	209 pp

Tabel 2 | Parkeerbehoefte Van der Valk Hotel (Nota Parkeernormen Gemeente Heerenveen 2020)

In totaal is er behoefte aan 209 parkeerplaatsen, de maximaal te verwachten parkeerbehoefte (zonder correcties) bedraagt 273 parkeerplaatsen. In het plan is ruimte voor circa 286 parkeerplaatsen, wat betekent dat de geplande parkeervoorzieningen ruim voldoende zijn om in de parkeerbehoefte van de verschillende functies van het hotel te voorzien.

5. Verkeersveiligheid

Voor de impact van de ontwikkeling op verkeersveiligheid zijn de volgende aspecten kwalitatief beoordeeld:

- Veiligheidsrisico's aansluiting hotel op rotonde;
- Laden en lossen van vracht;
- Impact op verkeersveiligheid op wegen in de omgeving van het hotel.

Aansluiting hotel op rotonde

Het hotel wordt aangesloten op de bestaande rotonde Oranje Nassaulaan - Cissy van Marxveldtlaan. Om het hotel aan te sluiten op de rotonde wordt een volwaardige extra afslag gemaakt.

Een mogelijk risico bij deze aansluiting vormt het zicht op fietsers vanuit het perspectief van automobilisten. In het plan zijn maatregelen getroffen om dit overzicht zo goed mogelijk te houden. De aansluiting van het fietspad Tusken de Fjilden wordt namelijk enige meters verplaatst, zodat deze verder van de rotonde ligt en er voor in- en uitrijdend verkeer van het hotel één duidelijke fietsstroom is waar men rekening mee moet houden.

Verder is er op de toegangsweg naar Van der Valk opstelruimte voor meerdere auto's, zodat deze het fietspad niet blokkeren als ze even moeten wachten om het parkeerterrein op te rijden.

Hiermee ontstaat vanuit het perspectief van verkeersveiligheid een acceptabele situatie bij de aansluiting van het hotel op de rotonde.

Laden en lossen van vracht

De laad- en losplaats van vrachtvoertuigen is gesitueerd langs de Verlengde Cissy van Marxveldtlaan. Dit is tevens de toegangsweg naar diverse sportvoorzieningen. Het plan voorziet in een maatregel waardoor vrachtwagens alleen ter plaatse van de laad- en losplaats even achteruit moeten rijden. Hiervoor is aparte ruimte gereserveerd naast de huidige rijbaan (waar voldoende ruimte over blijft voor regulier verkeer). Vrachtverkeer dat het fietspad langs de Oranje Nassaulaan oversteeft bij het inrijden van de Verlengde Cissy van Marxveldtlaan, doet dit altijd in een beweging vooruit, waarbij chauffeurs van vrachtvoertuigen zicht houden op de fietsers. Hiermee ontstaat een acceptabele verkeerssituatie die tijdens het incidentele laden en lossen plaatsvindt.

Het is wel aan te raden om de momenten van laden en lossen zoveel als mogelijk te laten plaatsvinden buiten tijdstippen waarop de toegangsweg naar de sportvelden veelvuldig gebruikt wordt (weekend, werkdagavonden) en hier waar nodig afspraken over te maken met leveranciers. Een dergelijke maatregel leidt tot aanvullende mitigatie van eventuele risico's bij het laden en lossen.

Impact op verkeersveiligheid op wegen in de omgeving van het hotel

Verkeer met herkomst/bestemming van het Van der Valk hotel heeft naar verwachting niet of zeer beperkt een bestemming in de wijk Skoatterwâld (en omgeving), vanwege het mobiliteitsprofiel van bezoekers van het hotel. Het grootste deel van het verkeer zal zich van/naar de rijksweg A32 of bestemmingen ten westen daarvan verplaatsen. Hierdoor is de verkeersimpact van de ontwikkeling op de Oranje Nassaulaan (ten oosten van het hotel) en de Cissy van Marxveldtlaan zeer beperkt, en daarmee ook de impact op verkeersveiligheid op deze wegen.

6. Conclusie

Op geen van de onderzochte verkeerskundige aspecten vindt onaanvaardbare verkeersimpact als gevolg van de ontwikkeling van het Van der Valk hotel plaats:

- De verkeersgeneratie kan naar verwachting iets hoger uitvallen dan in de verkeersnotitie van BügelHajema is berekend (circa 100 mvt per werkdag etmaal hoger). Dit heeft geen gevolgen voor conclusies met betrekking tot de verkeersdoorstroming.
- Het plan voorziet in voldoende parkeerplaatsen om ook de worst case parkeerbehoefte van de functies op te vangen.
- Het plan voorziet in diverse infrastructurele maatregelen waardoor er op het vlak van verkeersveiligheid een acceptabele situatie ontstaat bij de aansluiting van het hotel op de Oranje Nassaulaan. De verkeers- en verkeersveiligheidsimpact van het hotel op de wijk ten oosten van de A32 is minimaal, omdat verkeer van/naar het hotel andere herkomsten en bestemmingen heeft dan deze wijk.