

Verkeer en parkeren
Drakenburgergracht
Verkeerskundige toets planvorming

Verkeer en parkeren Drakenburgergracht Verkeerskundige toets planvorming

dossier : Baarn, Drakenburgergracht
registratienummer : C0355-02.002
versie : Concept

Gemeente Baarn

juli 2010

INHOUD

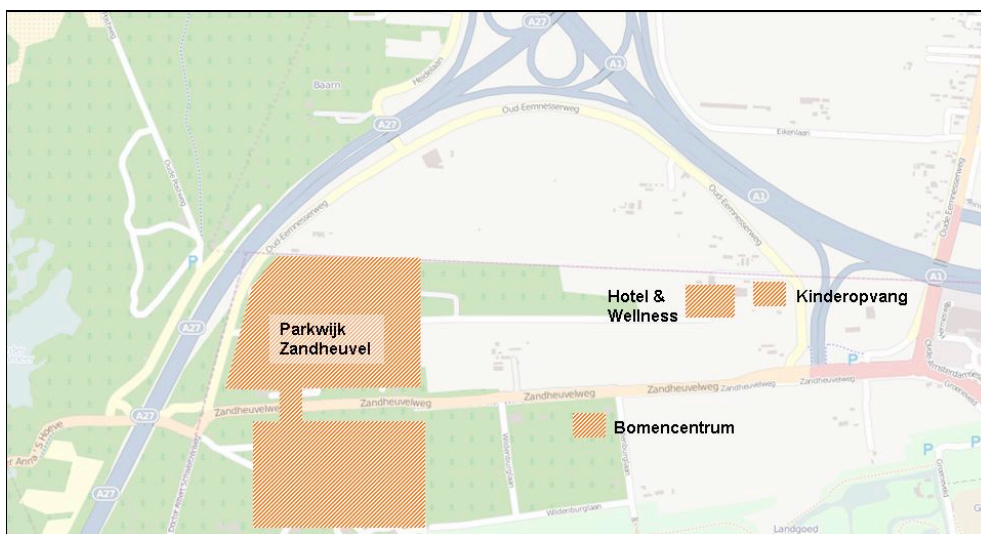
BLAD

1	INLEIDING	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Ontwikkelingen	2
2	PARKWIJK ZANDHEUVEL	4
2.1	Verkeer	4
2.2	Parkeren	5
3	OVERIGE FUNCTIES DRAKENBURGERGRACHT	7
3.1	Verkeer	7
3.2	Parkeren	7
4	COLOFON	9

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

In het gebied Drakenburgergracht, gelegen ten westen van Baarn, zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen gepland. In Figuur 1-1 worden de verschillende ontwikkelingen op kaart weergegeven.



Figuur 1-1: Ontwikkelingen plangebied Drakenburgergracht

De plannen moeten verkeerskundig getoetst worden. Daarbij wordt gekeken naar de benodigde ruimte voor parkeren en verkeersstructuren.

1.2 Ontwikkelingen

Parkwijk Zandheuvel

De grootste ontwikkeling betreft die van Parkwijk Zandheuvel. De zorginstellingen Sherpa en Amerpoort hebben de wens uitgesproken voor omgekeerde integratie. Er worden (particuliere) woningen gebouwd op het terrein van de instellingen. Dit zijn woningen voor normale huishoudens. Aanvullend dient een aansluiting tussen de twee zorginstellingen gerealiseerd te worden die veilig is voor de cliënten van de zorginstellingen. Om dit mogelijk te maken wordt bekeken of het zinvol is om de Zandheuvelweg ter hoogte van de instellingen af te sluiten voor doorgaand verkeer (knip). De plannen zijn vastgelegd in het stedenbouwkundige plan 'Parkwijk De Zandheuvel' van 12 mei 2010 (concept).

Hotel & Wellness

In de nabijheid van elkaar worden een hotel en wellnesscentrum ontwikkeld. Het hotel krijgt 150 kamers van een 4-sterren kwaliteitsniveau, inclusief restaurant. Onderdeel is ook een businesscentrum van 1.400 m² bvo. De totale oppervlakte van het hotel is 8.000 m² bvo. Het wellnesscentrum wordt eveneens 8.000 m² bvo groot. De verwachte bezoekersaantallen van het wellnesscentrum zijn vastgelegd in het document 'Elysium – Centre for well-being – Baarn, Raming jaarbezoeken voor onderzoeken belangrijke nadelige milieugevolgen' van oktober 2009.

Bomencentrum

Het bomencentrum wil twee ontvangstpaviljoens ontwikkelen van in totaal 730 m2 bvo. In de paviljoens worden zakelijke bijeenkomsten gehouden, welke ca. 8.000 – 10.000 bezoekers extra per jaar trekken. Het totaal aantal mensen dat gelijktijdig op het terrein van het bomencentrum aanwezig is ligt op ca. 170. Bij een maximale bezetting zijn er ca. 25 personen in het eerste nieuwe paviljoen aanwezig en 35 in het tweede. Dit betreft mondelinge informatie, verstrekt door dhr. H. Blokzijl, directeur Bomencentrum aan Lida Bode, beleidsmedewerker ruimtelijke ordening gemeente Baarn. Verdere informatie is vastgelegd in de 'Ruimtelijke Onderbouwing' van 17 februari 2010.

Kinderdagverblijf

Op het perceel van de Oud-Eemnesserweg 5b wil zich een kinderdagverblijf vestigen in een bestaande kantoorvilla. De nieuwe functie wordt toegevoegd aan de al aanwezige functies. De opvang moet plaats bieden aan 35 kinderen, waarvan 25 dagopvang en 10 buitenschoolse opvang. De verkeerskundige aspecten zijn reeds uitgewerkt in de 'Ruimtelijke Onderbouwing' van 17 februari 2010.

2 PARKWIJK ZANDHEUVEL

2.1 Verkeer

Ligging gebied t.o.v. komgrens

Uit het stedenbouwkundige plan wordt niet duidelijk of het plangebied binnen of buiten de bebouwde komgrens komt te liggen. Vanuit verkeerskundig oogpunt wordt aanbevolen om een situatie binnen de bebouwde komgrens te creëren. Dit biedt de mogelijkheid om een snelheidsregime van 30 km/u in te stellen, wat hoort bij een dergelijk verblijfsgebied.

Dwarsprofielen

De dwarsprofielen in het huidige plan voldoen aan de CROW richtlijnen voor weginrichting.

- Minimale breedte voor tweerichtingen voetpaden is 1,80 meter, in het plan zijn voetpaden voorzien van twee meter. De geplande breedte van de voetpaden is voldoende voor rolstoelgebruikers om elkaar te kunnen passeren;
- De toegangswegen van het plangebied (dw.profiel #4) zijn met een zes meter brede rijbaan nog aan de brede kant. Het is mogelijk om deze wegen te versmallen tot vijf meter;
- Langs de toegangswegen van het plangebied (dw.profiel #4) is een strook voorzien van zes meter breed voor parkeren en groen. Dit betreffen haakse parkeervakken en aanbevolen wordt om parkeervakken van 2,5 x 5,5 meter of 5 m + 0,5 m vrije ruimte toe te passen. Achter een haaks parkeervak moet een manoeuvreerruimte van zes meter beschikbaar zijn, zodat in dit geval een rijbaanbreedte van zes meter voldoet;
- Voor de uitwerking van de wegenstructuur in het gebied De Zandheuvel moet ook rekening worden gehouden met een route voor vuilniswagens en de aanwezigheid van ondergrondse containers voor vuilopslag, waarbij eventueel keermogelijkheden dienen te worden toegepast;
- Er is geen dwarsprofiel opgenomen voor het doorgaande fietspad (van belang i.r.t. calamiteitendoorsteek).

Calamiteitendoorsteek

Ten behoeve van hulpdiensten is het nodig om een verbinding te creëren tussen het oostelijke en westelijke deel van De Zandheuvel. Het doorgaande fietspad is qua ligging het meest geschikt om in geval van calamiteiten gebruikt te worden door hulpdiensten. Bij de inrichting van het fietspad zijn een aantal aandachtspunten van belang:

- De breedte is minimaal 3,5 meter, maar rekening houdende met uitwijkruimte voor aanwezige fietsers wordt een breedte van ca. vijf meter aanbevolen;
- De aansluitingen van de wegen aan oost- en westzijde op het fietspad moeten dusdanig gedimensioneerd worden dat deze (gemakkelijk) toegankelijk zijn voor hulpdiensten. Daarbij moet rekening gehouden worden met de draaicirkels van grotere (brandweer)voertuigen. Obstakels moeten dan ook vermeden worden;
- Voor sluipverkeer moet het onmogelijk gemaakt worden om van de route gebruik te maken, bijvoorbeeld door het plaatsen van verzinkbare palen (op afstand te bedienen door o.a. hulpdiensten).

Shared Space

Er is gesproken om de verkeersruimte in het gebied volgens het principe van Shared Space in te richten. Dit principe is gestoeld op een gemengd gebruik van de beschikbare ruimte en minimaal gebruik van verkeersborden en –tekens. Er wordt bewust een zekere vorm van onoverzichtelijkheid gecreëerd, waardoor de subjectieve veiligheid afneemt en gebruikers alerter en voorzichtiger gedrag vertonen. De

objectieve veiligheid wordt zodoende verbeterd. Er zijn echter bepaalde risicogroepen, zoals ouderen en gehandicapten, die moeilijker overweg kunnen met Shared Space. Door het gebrek aan overzicht en duidelijkheid is het voor hen moeilijk in te schatten wat er precies van ze wordt verwacht. De inzetbaarheid van Shared Space in het plangebied is, gezien de aanwezigheid van risicogroepen twijfelachtig. Aanbevolen wordt om hieraan extra aandacht te besteden bij de verdere uitwerking van het stedenbouwkundige plan Parkwijk De Zandheuvel.

2.2 Parkeren

Parkeerbehoefte en -aanbod

Uit het stedenbouwkundige plan valt niet op te maken hoeveel parkeerplaatsen er exact worden aangelegd. Met name het aantal parkeerplaatsen langs de rijbaan is onduidelijk. Vanwege het (op het oog) lage aantal openbare parkeerplaatsen in het stedenbouwkundige plan, wordt aangenomen dat parkeren op eigen terrein dient plaats te vinden en dat er voor bezoek enkele openbare parkeerplaatsen worden aangelegd. Aanbevolen wordt om een parkeerbalans van het gehele plangebied op stellen, waarin de parkeervraag en -aanbod naast elkaar worden gezet.

Op basis van de aantallen en typen particuliere woningen kan een eerste berekening gemaakt worden van de parkeerbehoefte van deze woningbouw. Dit is in Tabel 1 weergegeven.

Woningtype	Aantal	Prijs-klasse	Parkeernorm		Parkeerbehoefte	
			min.	max. bez.	min.	max. bez.
Woningen zorggerelateerd	49	n.v.t.	0,2	0,5	10	25
Appartementen	66	midden	1,4	1,6	92	106
Twee-onder-een-kap	52	duur	1,6	1,8	83	94
(Semi-) vrijstaand	38	duur	1,6	1,8	61	68
Totaal	205				246	292

Tabel 1: Berekening parkeerbehoefte particuliere woningen

De parkeernormen zijn bepaald aan de hand van CROW publicatie 182. Voor de zorggerelateerde woningen is geen parkeernorm beschikbaar. Er is uitgegaan van een laag autobezit en dus lage parkeerbehoefte van bewoners. Er vindt echter (intensieve) verzorging plaats van de bewoners door externen, waaronder een hoog autogebruik wordt verondersteld. Daarom is voor bezoekers van deze woningen een hogere parkeernorm dan gebruikelijk gehanteerd.

In de nabijheid van zorggerelateerde woningen zijn in het stedenbouwkundige plan weinig tot geen (openbare) parkeerplaatsen voorzien. Er moet in het plan echter rekening gehouden worden met een parkeerbehoefte van bezoekers van (maximaal) 50 parkeerplaatsen.

Voor de appartementen moet rekening gehouden worden met de aanleg van 1,4 tot 1,6 parkeerplaats op eigen terrein. Bij de twee-onder-een-kappers en (semi-) vrijstaande woningen gaat het om 1,6 tot 1,8 parkeerplaats op eigen terrein. Voor de bezoekers geldt een parkeernorm van 0,3 (openbare) parkeerplaats per woning. In totaal komt dat neer op 20 parkeerplaatsen voor de appartementen en 27 parkeerplaatsen voor de dure woningtypen.

Loopafstanden

Op dit moment zijn er parkeerplaatsen voorzien langs de rijbaan in dwarsprofiel 4. Er wordt aangenomen dat deze parkeerplaatsen zijn bestemd voor bezoekers van de particuliere (dure) woningen zijn. Voor een (groot) deel van deze woningen liggen de parkeerplaatsen op meer dan 100 meter afstand, tot maximaal 400 meter. De geaccepteerde loopafstand van en naar woningen ligt op 100 meter. Er wordt dan ook aanbevolen om de openbare parkeervoorzieningen in het gebied meer te spreiden, met als gevolg dat de afstanden tot de woningen kleiner worden.

3 OVERIGE FUNCTIES DRAKENBURGERGRACHT

3.1 Verkeer

Hotel & Wellness

Het hotel krijgt een 4-sterren kwaliteitsniveau, met in totaal 150 kamers. Bij het hotel wordt eveneens een businesscentrum geopend, dat voor zakelijke bijeenkomsten gebruikt kan worden. De hotelkamers genereren 30,4 verkeersbewegingen per 10 kamers, dat neerkomt op een totaal van 456 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor zakelijke bijeenkomsten zijn geen kengetallen beschikbaar. Wel is bekend dat er ca. 98 parkeerplaatsen benodigd zijn (o.b.v. maximale parkeernorm). Uitgaande van een turn-over van 1,2 per parkeerplaats komt dat neer op 118 autobezoekers per dag. Deze genereren 236 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Het hotel en businesscentrum genereren zodoende samen 692 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

De omvang van het geplande wellnesscentrum is 8.000 m2 bvo. Per 100 m2 bvo worden ca. 12,7 voertuigbewegingen per etmaal gegenereerd. Dat komt neer op 1.016 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

In totaal worden er door hotel & wellness ca. 1708 motorvoertuigbewegingen per etmaal gegenereerd. Ontsluiting vindt plaats op de Zandheuvelweg.

Bomencentrum

De wens van het bomencentrum is om twee nieuwe paviljoens te bouwen, met een gezamenlijke omvang van 730 m2. De paviljoens worden gebruikt voor zakelijke bijeenkomsten. Voor zakelijke bijeenkomsten zijn geen kengetallen beschikbaar. Wel is bekend dat er 51 parkeerplaatsen benodigd zijn (o.b.v. maximale parkeernorm). Uitgaande van een turn-over van 1,2 per parkeerplaats komt dat neer op 61 autobezoekers per dag. Deze genereren 122 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Ontsluiting vindt plaats op de Zandheuvelweg.

Kinderdagopvang

De verkeersgeneratie van de kinderdagopvang wordt op 50 motorvoertuigen per etmaal geschat. Dit is in overleg tussen de afdeling Beheer en de Werkgroep Verkeer (Baarn) vastgesteld. DHV neemt dit aantal over in de berekeningen. Ontsluiting vindt plaats op de Oud-Eemnesserweg.

3.2 Parkeren

Hotel & Wellness

Er zijn geen landelijke parkeernormen beschikbaar voor wellnesscentra. Gemeenten hanteren verschillende normen voor sauna en wellnesscentra, variërend tussen 4,0 en 6,0 parkeerplaats per 100m2 bvo. Gezien de ligging in landelijk gebied wordt een hoog autogebruik verondersteld. DHV adviseert daarom om een parkeernorm te hanteren die boven het landelijk gemiddelde ligt. Indien wordt uitgegaan van ca. 5,5 – 6 parkeerplaats per 100m2 bvo, resulteert dat voor een wellnesscentrum van 8.000m2 bvo in een parkeerbehoefte van ca. 440 tot 480 parkeerplaatsen.

CROW publicatie 182 voorziet voor hotels in een parkeernorm van 0,5 tot 1,5 parkeerplaats per kamer. Gezien de landelijke ligging wordt een hoog autogebruik verwacht. Vanwege de bereikbaarheid per OV is het echter niet nodig om van de maximale parkeernorm uit te gaan. DHV adviseert om een parkeernorm van ca. 1,2 – 1,3 te hanteren. Voor 150 hotelkamers is de parkeerbehoefte 180 tot 195 plaatsen.

Voor beurs- en congresgebouwen wordt in CROW publicatie 182 een norm gesteld van 5,0 tot 7,0 parkeerplaats per 100m² bvo. Om dezelfde redenen (ligging en bereikbaarheid) als bij het hotel wordt geadviseerd om een bovengemiddelde, maar niet maximale norm van ca. 6,4 – 6,6 te hanteren. De parkeerbehoefte voor 1.400m² bvo businesscentrum is 90 tot 92 parkeerplaatsen.

Bovenstaande berekeningen betreffen maximale parkeerbehoeftes per aparte functie. In dit geval worden de genoemde functies echter gegroepeerd. Dat heeft als effect dat een deel van de hotelbezoekers ook gebruik maakt van het wellnesscentrum. Ook zijn er bezoekers van het businesscentrum die in het hotel blijven overnachten. Deze vorm van dubbelbezoek moet in de parkeernorm worden verrekend.

Aangenomen wordt dat 25% van de hotelbezoekers gebruik maken van het wellnesscentrum. Daarnaast zijn 25% van de bezoekers van het hotel overdag actief in het businesscentrum. Dit betekent dat slechts 50% van de hotelbezoekers extern worden aangetrokken. Verondersteld wordt dat er geen significante relatie bestaat tussen businesscentrum en wellness. Op basis van deze aannames komt de totale parkeervraag voor wellness, hotel en businesscentrum samen op 620 tot 670 parkeerplaatsen.

In haar raming van het jaarbezoek voor onderzoeken gaat Elysium (wellnesscentrum) uit van een parkeernorm van 5,0 per 100m² bvo. Dit komt neer op een totaal aantal van 400 parkeerplaatsen. De ontwikkelaar van het hotel gaat uit van 100 parkeerplaatsen. Dit is gebaseerd op een parkeernorm van 1:2 (parkeerplaatsen:kamers), welke gezien het zakelijke segment en landelijke karakter is opgehoogd tot 100 parkeerplaatsen. Voor hotel en wellness samen worden er zodoende 500 parkeerplaatsen aangelegd. Dit is een verschil van 120 tot 170 parkeerplaatsen.

Bomencentrum

Er is in de Ruimtelijke onderbouwing reeds een (goede) onderbouwing gegeven voor het aantal benodigde parkeerplaatsen bij het bomencentrum. Er wordt gesteld dat er 51 parkeerplaatsen extra worden aangelegd, maar dit blijkt niet uit de tekening. Er worden volgens tekening 45 parkeerplaatsen nieuw aangelegd. Bovendien zijn er in de huidige situatie 5 parkeerplaatsen op de tekening zonder P in het vak. Indien deze in de huidige situatie worden gebruikt als parkeerplaats worden er effectief maar 40 parkeerplaatsen nieuw aangelegd, i.p.v. 51.

Kinderdagverblijf

Gemeente Baarn heeft geadviseerd 10 parkeerplaatsen aan te leggen. Er wordt gesteld dat de 10 benodigde parkeerplaatsen op het terrein aanwezig zijn en dat er dus reeds aan de voorwaarden wordt voldaan.

4 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Baarn
Project	: Verkeer en parkeren Drakenburgergracht
Dossier	: C0355-02.002
Omvang rapport	: 9 pagina's
Auteur	: Erik Groot Karsijn
Bijdrage	: Niels Haenen
Interne controle	: Roel Trijbels
Projectleider	: Roel Trijbels
Projectmanager	: Remco Blokpoel
Datum	: 5 juli 2010
Naam/Paraaf	:

DHV B.V.

*Ruimte en Mobiliteit
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (033) 468 20 00
F (033) 468 28 01
E info-rm@dhv.nl
www.dhv.nl*

