

Memo

datum	22 september 2014	
aan	Hester van Griensven	CroonenBuro5
van	Lesley Pluim	Antea Group
	Marjolein Scheepers	Antea Group
project	Beek: realisatie gezondheidscentrum	
projectnummer	252397.01	
betreft	Verkeerstoets	

Inleiding

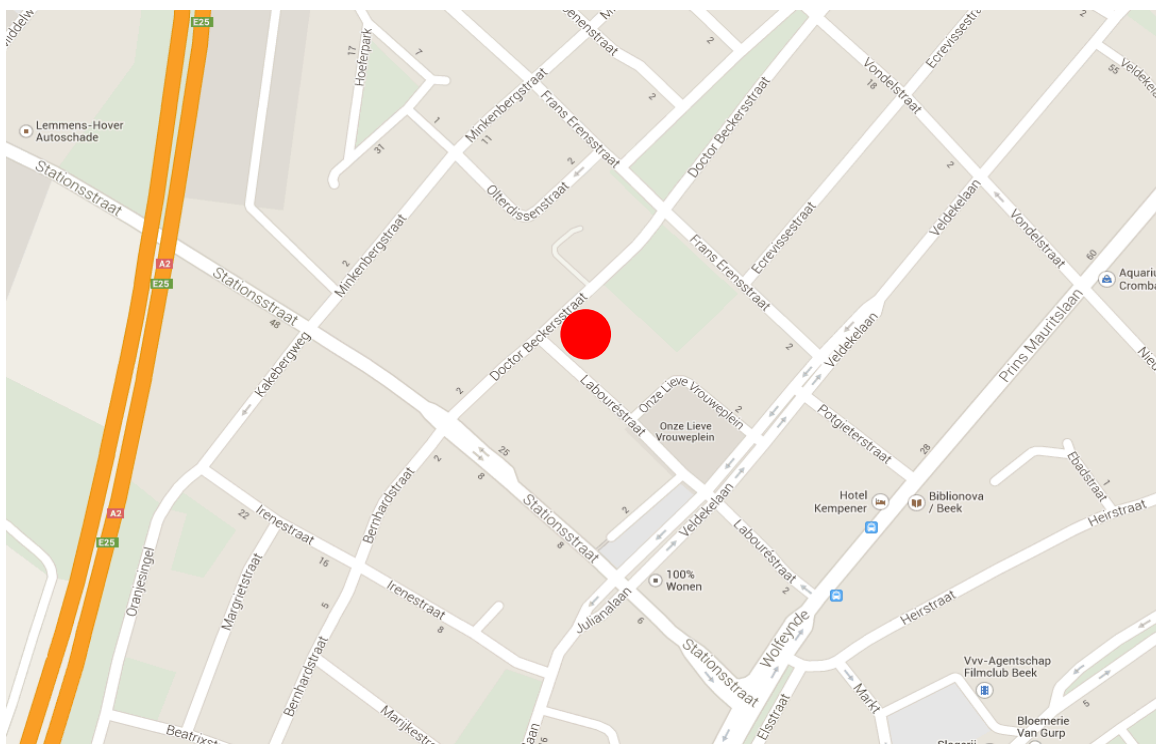
VAL Vastgoed BV is voornemens een gezondheidscentrum te ontwikkelen in een voormalig schoolgebouw aan de Labouréstraat, nabij het kruispunt met de Doctor Beckersstraat. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, dient een partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan plaats te vinden. Ten behoeve van deze partiële herziening is het nodig een aantal onderzoeken te verrichten, waaronder een verkeersonderzoek. Het voorliggende memo doet verslag van het verkeersonderzoek.

In het verkeersonderzoek is een berekening gemaakt van het benodigd aantal parkeerplaatsen, zowel voor auto's als voor fietsen en is een berekening gemaakt van de hoeveelheid (extra) gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer als gevolg van de ontwikkeling. Vervolgens is bepaald of de direct ontsluitende wegen het extra gemotoriseerde verkeer kunnen verwerken.

Situatie en voorgenomen ontwikkeling

Het plangebied ligt in de kern Beek iets ten noordwesten van het centrum. Het gebied is te bereiken via de Stationsstraat of de Veldekelaan. In afbeelding 1 is de locatie op kaart aangegeven.

De ontwikkeling bestaat uit een interne verbouwing van de voormalige MAVO-school aan de Labouréstraat tot een gezondheidscentrum met apotheek. De apotheek wordt op de begane grond gevestigd. Het gezondheidscentrum komt op de verdieping. Op de noordoostvleugel van de begane grond wordt een nog nader in te vullen zorgfunctie gerealiseerd. De exacte invulling is echter nog niet bekend. De gymzaal en sportschool aan de zijde van de Doctor Beckersstraat worden in de huidige vorm gehandhaafd.



Afbeelding 1: Locatie toekomstig gezondheidscentrum (Bron: Google Maps)

Uitgangspunten

Voor het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen en het bepalen van de verkeersgeneratie in toekomstige situatie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De parkeerbehoefte en verkeersgeneratie van het auto- en fietsverkeer van/naar de apotheek wordt bepaald op basis van het oppervlak. De bruto vloeroppervlakte van de apotheek bedraagt 420 m²;
- Voor een maatgevende situatie wordt voor het overige gedeelte van de benedenverdieping, naast de apotheek, uitgegaan van de realisatie van een gezondheidscentrum;
- De parkeerbehoefte en verkeersgeneratie van het autoverkeer van/naar het gezondheidscentrum worden bepaald aan de hand van het aantal behandelkamers. Er wordt uitgegaan van de realisatie van maximaal 21 behandelkamers in het oppervlak van 1.740 m² bvo (gemiddeld per behandelkamer 83 m² bvo);
- De fietsparkeerbehoefte van het gezondheidscentrum wordt bepaald aan de hand van de bruto vloeroppervlakte van het gezondheidscentrum;
- Uit cijfers van het CBS blijkt dat de adressendichtheid in de gemeente Beek 817 adressen per km² bedraagt. De gemeente Beek heeft daarmee stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk';
- De ligging van het plangebied is 'schil rondom centrum'.

Parkeren auto

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte in de huidige en toekomstige situatie is uitgegaan van kencijfers van CROW¹ en opgave van gemeente Beek. De volgende parkeerkecijfers (auto) zijn gebruikt:

- apotheek: 1,7 parkeerplaatsen per 100 m² bvo apotheek;
- gezondheidscentrum: 1,7 parkeerplaatsen per behandelkamer.

Parkeerbehoefte toekomstige situatie

¹ CROW, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317, oktober 2012

In de situatie waarin het gezondheidscentrum en de apotheek zijn gerealiseerd bedraagt de totale parkeerbehoefte 43 parkeerplaatsen. De maximale parkeerbehoefte van beide functies treedt gelijktijdig op, waardoor er geen correctiefactor voor dubbelgebruik kan worden toegepast.

Functie	parkeerkencijfer	omvang	parkeerbehoefte
Apotheek	1,7 pp/100 m ² bvo	420 m ² bvo	7,1 parkeerplaatsen
Gezondheidscentrum	1,7 pp/beh.kamer	21 beh.kamers	35,7 parkeerplaatsen
Totaal			42,8 parkeerplaatsen

Tabel 1. Parkeerbehoefte apotheek en gezondheidscentrum

Aanbod van parkeerplaatsen

Het aanbod van parkeerplaatsen is te verdelen in vier secties:

- aan de voorzijde van de apotheek: twee gehandicaptenparkeerplaatsen;
- op eigen terrein, op het binnenterrein: 12 parkeerplaatsen;
- op grond van Wannasports, op het binnenterrein en aan de voorzijde van de sportaccommodatie: 20 parkeerplaatsen;
- in de openbare ruimte in de omgeving: overige parkeerplaatsen.

Aan de voorzijde van de apotheek is ruimte voor twee gehandicaptenparkeerplaatsen. Op het binnenterrein worden 12 parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd. Daarnaast vindt er dubbelgebruik plaats met de parkeerplaatsen op grond van Wannasports. De overeenstemming tot dubbelgebruik is vastgelegd in een overeenkomst tussen VAL Vastgoed BV en Wannasports Holding BV. Het betreft 9 parkeerplaatsen op het binnenterrein en 11 parkeerplaatsen aan de andere zijde van de sportaccommodatie, in totaal dus 20 parkeerplaatsen. Voor de berekening van de parkeerbalans wordt uitgegaan van de kencijfers van het CROW (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, publicatie 317). De aanwezigheidspercentages van het CROW laten zien dat de parkeervoorziening van een sportfunctie goed kan worden gecombineerd met een parkeervoorziening van sociaal medische voorzieningen. Dit komt doordat de piek van beide functies op een ander moment valt: op werkdagen overdag (ochtend en middag) is het aanwezigheidspercentage van de sportfunctie 50% en op werkdagavonden 100%, terwijl het gezondheidscentrum en de apotheek overdag een aanwezigheidspercentage hebben van 100% (ochtend) en 75% (middag) en in de avonden 10%. De apotheek en het gezondheidscentrum kunnen dus overdag gebruik maken van de parkeervoorziening op grond van Wannasports. Uitgegaan wordt van de bezetting van 50% van de 20 parkeerplaatsen op grond van Wannasports door de bezoekers van de sportaccommodatie en beschikbaarheid van de resterende 10 parkeerplaatsen voor bezoekers van het gezondheidscentrum en de apotheek.

In totaal is er dus een parkeercapaciteit van 24 parkeerplaatsen op eigen grond en op grond van Wannasports. Uitgaande van een parkeerbehoefte van 43 parkeerplaatsen en een parkeeraanbod van 24 parkeerplaatsen op eigen terrein en dat van Wannasports betekent dat de overige 19 parkeerplaatsen in de omgeving worden opgelost. In de omgeving is voldoende parkeercapaciteit voorhanden om in de resterende parkeerbehoefte van 19 parkeerplaatsen te voorzien (bron: Parkeeronderzoek Centrum Beek, parkeerdruk en parkeerduur, juli 2012). Dit is gevonden in bestaande parkeerplaatsen in de aanpalende wegen in het algemeen en o het Onze Lieve Vrouweplein in het bijzonder.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

CROW geeft als richtlijn dat het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen (of mindervalidenparkeerplaatsen) 5% van het totaal aantal parkeerplaatsen moet bedragen, met een minimum van 1. De richtlijnen adviseren een afstand tot de ingang bedraagt maximaal 50 meter. Dit betekent dat 2 à 3 parkeerplaatsen als gehandicaptenparkeerplaats moeten worden uitgevoerd (voorzien van bebording en ruimere maatvoering conform ASVV). Naast de voorhanden gehandicaptenparkeerplaatsen op het Onze Lieve Vrouweplein worden, zoals eerder genoemd, aan de voorzijde van de apotheek twee gehandicaptenparkeerplaatsen gerealiseerd.

Parkeren fiets

Voor het bepalen van de fietsparkeerbehoefte is gebruik gemaakt van kencijfers van CROW¹. CROW geeft aan dat de fietsparkeerkencijfers afhankelijk zijn van het fietsgebruik in de betreffende gemeente. Daarom heeft CROW per type voorziening correctiefactoren opgesteld die op het fietsparkeerkencijfer kunnen worden toegepast.

Uit gegevens van het kenniscentrum Fietsberaad blijkt dat het aandeel van de fiets in de gemeente Beek kan worden ingedeeld in de categorie 'zeer laag'. Op de fietsparkeerkencijfers zijn dan ook de correctiefactoren voor 'zeer laag' fietsgebruik toegepast. In tabel 1 zijn per functie de gebruikte cijfers weergegeven.

functie	kencijfer	correctie	gecorrigeerd kencijfer	omvang	fietsparkeerbehoefte
apotheek, bezoekers	7 fpp/locatie	50%	3,5 fpp/locatie	1 locatie	3,5
apotheek, werknemers	4 fpp/locatie	60%	2,4 fpp/locatie	1 locatie	2,4
gezondheidscentrum, bezoekers	1,3 fpp/100 m ² bvo	50%	0,65 fpp/100 m ² bvo	1.740 m ² bvo	11,3
gezondheidscentrum, werknemers	0,4 fpp/100 m ² bvo	60%	0,24 fpp/100 m ² bvo	1.740 m ² bvo	4,2
Totaal					21,4 fietsparkeerplaatsen

Tabel 2: Fietsparkeerbehoefte toekomstige functies

In de situatie waarin het gezondheidscentrum en apotheek zijn gerealiseerd bedraagt de behoefte aan fietsparkeerplaatsen (naar boven afgerond) 22 fietsparkeerplaatsen. Uitgangspunt voor de realisatie van de fietsparkeerplaatsen is dat deze plaatsvindt op eigen terrein. Deze ruimte is gevonden op zowel het binnenterrein als bij de ingang van het pand aan de voorzijde. Op het binnenterrein is ruimte voor het parkeren van 16 fietsen. Aan de voorzijde is ruimte voor het parkeren van 24 fietsen. Dit is voldoende om in de fietsparkeerbehoefte te voorzien.

Verkeersgeneratie en -afwikkeling gemotoriseerd verkeer

Voor het bepalen van de toekomstige verkeersgeneratie is uitgegaan van kencijfers van CROW (publicatie 317). De volgende kencijfers voor de generatie van gemotoriseerd verkeer zijn gebruikt:

- apotheek: 111,2 - 132,6 ritten per apotheek per (weekdag)etmaal;
- gezondheidscentrum: 15,1 - 19,2 ritten per behandelkamer per (weekdag)etmaal.

Verkeersgeneratie gemotoriseerd verkeer

In de toekomstige situatie, waarbij het gezondheidscentrum en de apotheek zijn gerealiseerd bedraagt de totale verkeersgeneratie van gemotoriseerd verkeer, afgerond op tientallen, ongeveer 430 tot 540 ritten per (weekdag)etmaal.

Verkeersafwikkeling

De Labouréstraat, Doctor Beckersstraat en Veldekelaan zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg en hebben een maximumsnelheid van 30 km/h. De Stationsstraat heeft een maximumsnelheid van 50 km/h. Van de omliggende wegen zijn alleen van de Veldekelaan verkeersintensiteiten bekend. Uit een verkeerstelling uit 2012 blijkt dat in de Veldekelaan 2.050 motorvoertuigen per werkdag etmaal rijden. Per werkdag etmaal bedraagt de intensiteit 1.850 motorvoertuigen per etmaal. Van de Doctor Beckersstraat en de Labouréstraat zijn geen recente verkeersintensiteiten bekend. Gezien de functie van deze wegen in het netwerk luidt de verwachting dat de verkeersintensiteiten van deze straten lager zijn dan in de Veldekelaan. In overleg met de gemeente wordt ervan uitgegaan dat de verkeersintensiteiten van de Veldekelaan geprojecteerd worden op de Doctor Beckersstraat en de Labouréstraat. Onderschatting wordt hiermee voorkomen.

De toename van autoverkeer als gevolg van de ontwikkeling bedraagt circa 430 tot 540 mvt/etmaal. Uitgaande van de huidige verkeersintensiteit van circa 2.000 mvt/etmaal leidt dit, afhankelijk van de verdeling van het verkeer over de toegangen van het gezondheidscentrum, tot een (theoretische) prognose van maximaal 2.550 mvt/etmaal op de Veldekelaan, Labouréstraat en Doctor Beckersstraat. CROW beveelt voor erftoegangswegen een grenswaarde aan van 5.000 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De verkeersintensiteit in de omgeving van het plangebied is daarmee verkeerskundig acceptabel voor een erftoegangsweg.

Verkeersgeneratie fietsverkeer

De gemeente Beek heeft gevraagd inzicht te verschaffen in het aantal fietsverplaatsingen dat door de ontwikkeling wordt gegenereerd. Er zijn echter geen kencijfers ten aanzien van de ritgeneratie van fietsers bekend. Om een uitspraak te kunnen doen over de hoeveelheid fietsverkeer die door de huidige en voorgenomen functies wordt gegenereerd, zijn cijfers gebruikt die zijn ontleend aan het aantal fietsparkeerplaatsen per functie. Daarbij is ervan uitgegaan dat alle fietsparkeerplaatsen per functie volledig zijn bezet.

Voor de fietsparkeerplaatsen ten behoeve van de medewerkers van de apotheek en het gezondheidscentrum is uitgegaan van 1 aankomst en 1 vertrek per fietsparkeerplaats (in totaal 2 ritten per fietsparkeerplaats). Het aantal fietsritten van bezoekers is bepaald aan de hand van de gemiddelde verblijfsduur per functie. Voor een bezoek aan de apotheek is uitgegaan van een verblijfsduur van 15 minuten. Voor een bezoek aan het gezondheidscentrum is uitgegaan van een verblijfsduur van 30 minuten. Verder is aangenomen dat de apotheek en het gezondheidscentrum gedurende 9 uren per dag zijn geopend.

Op deze wijze zijn de volgende cijfers voor de verkeersgeneratie door fietsers bepaald (werkdagen):

- apotheek, bezoekers: 72 ritten per fietsparkeerplaats per etmaal;
- apotheek, werknemers: 2 ritten per fietsparkeerplaats per etmaal;
- gezondheidscentrum, bezoekers: 36 ritten per fietsparkeerplaats per etmaal;
- gezondheidscentrum, medewerkers: 2 ritten per fietsparkeerplaats per etmaal.

functie	fietsparkeerbehoefte	kencijfer	ritgeneratie
apotheek, bezoekers	3,5	72 ritten/fpp	252
apotheek, werknemers	2,4	2 ritten/fpp	4,8
gezondheidscentrum, bezoekers	11,3	36 ritten/fpp	406,8
gezondheidscentrum, werknemers	4,2	2 ritten/fpp	8,4
Totaal	21,4 fietsparkeerplaatsen		672 ritten

Verkeersgeneratie fietsverkeer toekomstige situatie

In de toekomstige situatie, waarbij de apotheek en het gezondheidscentrum zijn gerealiseerd, bedraagt de verkeersgeneratie van fietsverkeer ongeveer 675 fietsers per etmaal. Dit leidt niet tot problemen in de verkeersafwikkeling.

Bevoorrading

Er zijn geen gegevens bekend met betrekking tot de verkeersgeneratie van het bevoorradende verkeer van gezondheidscentra. Volgens CROW is het aantal leveranties aan apotheken beperkt, meestal niet meer dan 2 per dag. Leveranties aan apotheken worden volgens CROW uitgevoerd met personen- of bestelauto's. Levering aan klanten vanuit de apotheek is inbegrepen bij de verkeersgeneratie van de apotheek.

In het plan is geen aparte ruimte voor het bevoorradende verkeer opgenomen. Bevoorrading kan plaatsvinden op het binnenterrein.

Conclusie

De ontwikkeling van het gezondheidscentrum en apotheek leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de omliggende wegen en een toename van de parkeerbehoefte. De verkeersintensiteiten op de omliggende wegen is verkeerskundig acceptabel. De toename van het auto- en fietsverkeer leidt niet tot problemen in de verkeersafwikkeling. De toename van de parkeerbehoefte kan deels op eigen terrein worden opgevangen. De resterende parkeerbehoefte is voorzien in de directe omgeving. Het fietsparkeren wordt op eigen terrein voorzien. De bevoorrading kan vanaf het binnenterrein plaatsvinden.

De realisatie van het gezondheidscentrum en apotheek zijn vanuit verkeerskundig oogpunt aanvaardbaar.