

MEMO

Aan : Gemeente Simpelveld
Van : RA infra
Kopie : -/-
Bijlagen : 3
Datum : 02 november 2020
Vestiging : Sittard
Onze referentie : 20336.1 D14 mem 01-0 dhe

RA infra BV Sittard

Geerweg 7
6135 KB Sittard
T 046 400 04 00

RA infra BV Valkenswaard

Den Dries 4
5552 CL Valkenswaard
T 040 207 61 63

RA infra BV Vught

Baarzenstraat 47
5262 GD Vught
T 073 220 00 55

Betreft : Technische toets ontwerp uitzichtpunt Huls te Simpelveld

1. Introductie

De gemeente Simpelveld werkt aan de herinrichting van het uitzichtpunt Huls te Simpelveld. Het uitzichtpunt is gelegen op de hoek Hulsbergerweg – Huls/ Sint Remigiusstraat. Bureau Verbeek heeft een ontwerp van het landschapsplan opgemaakt – zie bijlage. Het gehele plan heeft een recreatieve functie en in het plan is een paviljoen met daghoreca voorzien.

De vraag aan RA infra is om het schetsontwerp te toetsen op de technische haalbaarheid gericht op de onderdelen verkeer, waterhuishouding en technische realiseerbaarheid. De volgende documentatie is voor de toetsing als uitgangssituatie gehanteerd:

- concept voorlopig ontwerp uitzichtpunt Huls(veld), bureau Verbeek d.d. 26-06-2020 – zie uitsnede in bijlage;
- presentatie ‘Op de Huls Hulsveld’ bureau Verbeek, Aelmans, Dreessen Willemse Architecten d.d. 17-09-2020.

In deze memo zijn de resultaten van de toetsing opgenomen. Allereerst is ingezoomd op het onderdeel ‘verkeer’ met aandacht voor het parkeren en de verkeersafwikkeling van/naar het uitzichtpunt. Vervolgens is ingezoomd op het onderdeel ‘water’. De resultaten van de technische realiseerbaarheid zijn op een separate tekening aangeduid. Enkele algemene opmerkingen zijn opgenomen in hoofdstuk 5. Op de separate tekening wordt verwezen naar de bevindingen in deze memo.

2. Parkeren

De voorziene ontwikkeling van het uitkijkpunt heeft een verkeersaantrekkende werking. Om eventuele (parkeer)overlast voor de omgeving tegen te gaan, is het gewenst om voor bezoekers voldoende parkeerplaatsen te realiseren. Dit zijn bezoekers aan de horeca, maar ook bezoekers aan het gehele natuurgebied/uitzichtpunt die geen gebruik maken van de horeca (dagrecreatie).

In deze paragraaf is een doorkijk gemaakt naar de toekomstige parkeerbehoefte en is getoetst of het plan voldoende parkeerplaatsen bevat.

MEMO

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De gemeente Simpelveld heeft aangegeven dat de meest actuele kencijfers van het CROW input zijn voor het bepalen de parkeerbehoefte;
- Gebruik kencijfers behorend bij de kenmerken van de projectlocatie: 'niet/weinig stedelijk' en ligging van de projectlocatie in de zone 'rest bebouwde kom';
- Omvang paviljoen (daghoreca): ca. 200 m² bvo met 60 zitplaatsen binnen en 50 tot 60 zitplaatsen buiten. Voor de functie van daghoreca zijn twee passende mogelijkheden aanwezig in de keuze van de te hanteren kencijfers (inclusief terras):

- functie 'café/bar/cafetaria': 6,0 – 8,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo;
- functie 'restaurant': 14,0 – 16,0 parkeerplaatsen per 100m² bvo;

Gezien de functie van daghoreca (hapje en een drankje) is de verwachting dat het kencijfer zich bevindt tussen bovenstaande mogelijkheden. Voor de doorkijk naar het benodigd aantal parkeerplaatsen is het kencijfer voor een restaurant aangehouden (worst-case benadering). Uit referentie-onderzoek blijkt dat de kencijfers behorende bij de functie van restaurant over het algemeen worden gehanteerd bij het bepalen van de parkeerbehoefte van een horecapaviljoen;

- Voor de doelgroep overige bezoekers zijn echter geen richtlijnen of kencijfers beschikbaar. In de bestaande situatie is een parkeervoorziening aanwezig voor maximaal ca. 36 auto's. Omdat de vakken niet zijn gemarkeerd levert dit in de praktijk vaak minder parkeerplaatsen op.

In onderstaande tabel is aan de hand van de kencijfers het benodigd aantal parkeerplaatsen bepaald voor het horecapaviljoen. Voor deze functie zijn in totaal 28 tot 32 parkeerplaatsen benodigd. Dergelijke aantallen zijn gezien het aantal zitplaatsen binnen meer dan toereikend (ca. één auto op twee bezoekers).

Functie	Kencijfers		Eenheid	Benodigd aantal parkeerplaatsen	
	min.	max.		min.	max.
Horecapaviljoen	14,0	16,0	per 100 m ² bvo	28	32

In het ontwerp zijn in totaal 28 parkeerplaatsen voorzien, welke zijn gesitueerd aan de Huls (8 parkeerplaatsen) en de Hulsbergweg (20 parkeerplaatsen). Dit betekent dat wordt voldaan aan het minimum aantal parkeerplaatsen voor het horecagebruik. Voor de overige bezoekers – die geen gebruik maken van de horeca – zijn in het plan geen parkeervoorzieningen aanwezig. De gemeente Simpelveld heeft de ervaring dat vooral in de lente- en zomermaanden de locatie wordt bezocht om aldaar te vertoeven. De aard van de functies en bezoekers is dusdanig dat niet met een dubbelgebruik van parkeervoorzieningen kan worden gerekend. Vraag is daarbij ook of de totale opwaardering van het gebied een aantrekkende werking heeft op het aantal bezoekers. Vanuit deze achtergrond is het wenselijk om ook te voorzien in de parkeerbehoefte van deze doelgroep. Eventuele parkeeroverlast moet in de omgeving worden voorkomen (bijv. parkeren in de woonwijken). Omdat voor deze parkeerbehoefte niet terug gevallen kan worden op kencijfers is gekeken naar de bestaande parkeermogelijkheden in de omgeving.

MEMO

In de omgeving zijn ca. 16 langspaarkeerplaatsen aan de Sint Remigiusstraat aanwezig. Deze worden naar verwachting nauwelijks gebruikt door bewoners en bezoekers aan deze bewoners. Hierdoor zijn deze te gebruiken door bezoekers aan het uitzichtpunt. Met aanpassingen in de omgeving zijn twee extra parkeerplaatsen te realiseren dan wel te gebruiken. Deze extra parkeerplaatsen zijn mogelijk wanneer de voorziene doorsteek voor fietsers aan de Huls wordt verplaatst (zie hoofdstuk 3).

Voor overige bezoekers zijn dan in totaal 18 parkeerplaatsen aanwezig. In combinatie met de verwachte overcapaciteit in de parkeerbehoefte van het paviljoen is de verwachting dat in de directe omgeving voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Aandachtspunten

- Minimaal één parkeerplaats reserveren en inrichten voor minder validen. Een dergelijke parkeerplaats heeft andere afmetingen ten opzichte van een reguliere parkeerplaats. Vanwege het hellende profiel is het gewenst dat minder validen veilig en met comfort het paviljoen kunnen bereiken;
- Vanwege een toenemend gebruik van elektrisch rijden overwegen om bij de parkeerplaatsen een laadpaal te plaatsen. Ons advies is wel om de (ondergrondse) infrastructuur hiervoor aan te brengen zodat eenvoudig een laadpaal kan worden geplaatst of het aantal laadpalen kan worden uitgebreid in de toekomst;
- Realiseren van voldoende fietsparkeervoorzieningen op een juiste plaats. Omdat deze parkeerbehoefte vaak lastig is in te schatten wordt geadviseerd om in het plan (extra) ruimte beschikbaar te houden voor een eventuele uitbreiding van het aantal stallingen wanneer er sprake is van een tekort. Ook hier overwegen om voorzieningen aan te brengen voor het opladen van elektrische fietsen.

3. Toetsing verkeer

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de verkeerskundige toetsing opgenomen. Omdat geen inzicht bestaat in de afwegingen en keuzes om te komen tot het voorlopig ontwerp moet de uitgevoerde toetsing vooral gezien worden als een onafhankelijk oordeel. Afhankelijk van het toetsresultaat is bij de aanbeveling een advies of een overweging gegeven. Een advies is van toepassing wanneer bijvoorbeeld een ontwerpement niet voldoet en bij mogelijke optimalisaties van het ontwerp is een overweging van toepassing.

Nm.	Omschrijving van het probleem	Aanbeveling & afweging
1.1	Hulsbergerweg – eenrichtingsverkeer Gezien de wegenstructuur is het gewenst om het bezoekersverkeer zoveel mogelijk via de ‘hoofdwegen’ te laten rijden. Hiermee wordt het verkeer op de Grachtstraat en Hulsbergerweg ontmoedigd (minder geschikt als ontsluiting van de projectlocatie).	Advies om alleen het bovenste gedeelte van de Hulsbergerweg voor verkeer in twee richtingen toegankelijk te maken. Dit voor de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen. Na de parkeerplaatsen kan vervolgens het eenrichtingsverkeer worden ingevoerd. Bij het inrijden vanaf de Huls dient een vooraankondiging te worden geplaatst dat na zoveel meter eenrichtingsverkeer geldt. Aandachtspunt is het keren van voertuigen uit de richting Huls wanneer blijkt dat de parkeerplaatsen allemaal bezet zijn.

MEMO

1.2	Hulsbergerweg – breedte rijbaan voor verkeer in twee richtingen en in-/uitrijden van de parkeervakken.	Onder voorbehoud geen aanpassing benodigd. De parkeerplaatsen hebben een diepte van 5,0m. Voor het in-/uitrijden van de haaks gesitueerde parkeervakken is (minimaal) 6,0m benodigd. Deze ruimte is aanwezig (rijbaan 5,2m en 0,8 rabatstrook tussen rijbaan en parkeervakken), ervan uitgaande dat de 5,2m exclusief molgoot is. De diepe molgoot is niet geschikt om te gebruiken bij parkeermanoeuvres. Met een rijbaanbreedte van 5,2m heeft de Hulsbergerweg een minimale breedte voor de verkeersafwikkeling in twee richtingen (minimale maat erftoegangsweg is 4,8m). Vanwege het hellende karakter is ten opzichte van de 4,8m een ruimere (minimum) breedte gewenst.
1.3	Kruispunt Hulsbergerweg en Huls Op basis van het ontwerp ontstaat de indruk dat bij de aansluiting van de Hulsbergerweg op de Huls de rijbaanbreedte iets wordt geknepen.	Advies om aan de hand van rijcurves te checken of de aansluiting van de Hulsbergerweg voldoende breed is voor een veilige verkeersafwikkeling in twee richtingen. Overwegen voor een veilige inrichting van de aansluiting op de Huls een uitritconstructie aan te brengen 1.4 op de Huls. Komende van de Hulsbergerweg is het zicht in noordelijke richting beperkt. De uitritconstructie zorgt voor een lage naderingssnelheid en uniformiteit met aansluitingen op het zuidelijke gedeelte van de Sint Remigiusstraat. Tevens wordt voor voetgangers een comfortabele voorziening gerealiseerd bij het oversteken van de Hulsbergerweg (geen hoogteverschillen bij het oversteken).
1.4	Aan de Hulsbergweg bevindt zich hoge begroeiing. Deze begroeiing neemt het zicht weg op de haakse parkeerplaatsen. Hierdoor hebben automobilisten ook geen zicht op aankomend verkeer wanneer zij de parkeerplaatsen willen uitrijden. Geldt vooral voor de meest zuidelijk gelegen parkeerplaatsen.	Advies om begroeiing te verwijderen ten zuiden van de parkeerplaatsen zodat beter zicht ontstaat op en van de parkeerplaatsen. Hierbij dient ook de haag aan de lange zijde van de meest zuidelijke parkeerplaats te worden verwijderd of in ieder geval te worden ingekort voor het zicht.
1.5	Aandacht voor het ontstaan van olifanten--paadjes van de parkeerplaats naar het paviljoen. Bijvoorbeeld vanuit de meest zuidelijk gelegen parkeerplaatsen aan de Hulsbergweg. Verwacht niet dat bezoekers langs de parkeervakken naar boven lopen. Zij stappen door het gras naar het looppad op (korte afstand gelegen).	Advies om te kijken welke voorzieningen gewenst zijn om het doorsteken van de haag zoveel mogelijk te voorkomen. Overwegen om op de parkeerplaatsen een band of stootband te plaatsen om te voorkomen dat auto's tegen de haag worden geparkeerd. Op basis van het ontwerp ontstaat de indruk dat deze strook naast de haag als 'looproute' dient voor bezoekers die de auto op deze locatie parkeren. Overwegen om aan de Hulsbergerweg ten zuiden van de parkeerplaatsen een voetpad/loopstrook te realiseren. Dit voetpad zorgt voor een veilige verbinding tussen de parkeerplaatsen en het betonnen pad dat toegang geeft vanaf de Hulsbergerweg. Voetgangers moeten anders over de rijbaan lopen of zoeken een route over het gras. Optie kan ook zijn om het betonnen pad in noordelijke richting te schuiven zodat een meer directe verbinding ontstaat van/naar het paviljoen. Deze verbinding kan dan ook door fietsers worden gebruikt die via het zuiden de Hulsbergerweg oprijden. Op deze manier hoeven zij niet helemaal om te rijden.

MEMO

1.6	Kruispunt Huls – Sint Remigiusstraat	Overwogen om op deze locatie eveneens een uitritconstructie aan te brengen. De verwachte verkeersaantrekkende werking leidt tot meer geparkeerde voertuigen aan de doorgaande weg Sint Remigiusstraat. Bij geparkeerde voertuigen kan het zicht bij het oprijden van de Huls worden beperkt. De uitritconstructie zorgt voor een lage naderingssnelheid en uniformiteit met aansluitingen op het zuidelijke gedeelte van de Sint Remigiusstraat.
1.7	Fietsdoorsteek vanaf de Huls Aan de doorgaande weg worden enkele parkeervakken 'afgekruist'. Hier is een doorsteek voor fietsers voorzien. Dit is geen veilige aansluiting vanwege het zicht en de ligging in de bocht. Daarnaast moeten fietsers een relatief fors hoogteverschil overbruggen tussen de rijbaan en het paviljoen en vice versa. Op dit hellende stuk is tevens het fietsparkeren voorzien. De kans op omvallende fietsen is groot.	Overwogen om de toegang voor fietsers bij voorkeur te verplaatsen naar het kruispunt Huls – Sint Remigiusstraat. Daar waar in de bestaande situatie het autoverkeer het parkeerterrein kan bereiken. Vanuit het oogpunt verkeersveiligheid is het niet wenselijk om de toegang voor fietsers in de bocht van de Huls te situeren. Daarnaast ligt deze op een relatief steile helling en in ontwerp is een doorsteek voorzien tussen de parkeervakken. Bij geparkeerde voertuigen wordt volledig het zicht ontnomen. Daarnaast verwachten automobilisten op deze locatie geen overstekende fietsers. Om de ontsluiting bij het bestaande kruispunt te situeren – met eventuele aanpassing, zie 1.6 – ontstaat een veilige ontsluiting voor het fietsverkeer. Aan deze route kan dan tevens het fietsparkeren worden gesitueerd.
1.10	Bereikbaarheid paviljoen Hoe is de bevoorrading en het ophalen van vuil van/bij het paviljoen voorzien?	Nagaan in hoeverre bevoorradingsverkeer en vuilophaaldiensten het paviljoen moeten kunnen bereiken of dat de bevoorrading e.d. vanaf de doorgaande weg kan plaatvinden.

4. Toetsing water

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de waterhuishoudkundige toetsing opgenomen. In het ontwerp zijn vooralsnog geen waterhuishoudkundige voorzieningen opgenomen. In overleg met de gemeente wordt dit aspect in de technische toetsing wel meegenomen.

Voor de toetsing zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Zoveel mogelijk hemelwater afvangen naar wadi in plangebied, liefst ook van Hulsbergweg;
- Bergingseis gemeente voor afkoppelen hemelwater is 36 mm.

Hemelwater

Er is momenteel geen concrete wateroverlast bekend. Voor de waterhuishoudkundige toetsing is gekeken of de ontwikkeling een toename van verhard oppervlak betekent.

Bestaande parkeerplaats met picknickplaatsen betreft ca. 1.900 m²

Nieuwe verharding parkeren en paden betreft ca. 2.250 m² (waarvan ca. 1.790 m² halfverharding).

Dit betekent een toename van ca. 350 m² verharding.

Benodigde berging op basis van toename verhard oppervlak is ca. 12,6 m³

MEMO

Daarnaast bestaat de wens om zoveel mogelijk hemelwater van de Hulsbergweg af te vangen. Vanaf de bestaande parkeerplaats is de Hulsbergweg een holle weg. Om hemelwater afkomstig van de rijbaan af te vangen, dient een groot hoogteverschil te worden overbrugd. Om de kruising Hulsbergweg - Sint Remigiusstraat en het gedeelte van de Hulsbergweg ter hoogte van de parkeerstrook af te vangen in een wadi is sprake van ca. 850 m². Hiervoor is ca. 30 m³ berging benodigd.

In het plangebied is weliswaar ruimte om één of meerdere wadi's aan te leggen, maar gezien het hellende karakter van het gehele plangebied worden dit dan diepe kuilen. Deze diepe kuilen zijn dan erg beeldbepalend.

Direct ten zuiden van de parkeerstrook aan de Hulsbergweg is het terrein relatief vlak en in de zuidoost hoek van het plangebied is voldoende ruimte om een wadi te realiseren. Rekening houdende met de bomen en de vlonders conform ontwerp kan direct ten zuiden van de parkeerstrook een wadi met een bergend vermogen van maximaal 10 m³ aangelegd worden. In de zuidoosthoek kan een wadi van ca. 30 m³ gerealiseerd worden. Gezien de extra kosten, het kleine effect op de waterhuishouding en de impact op het beeld vinden wij het niet wenselijk om deze voorzieningen te realiseren.

Vuilwater

Voor de afvoer van huishoudelijk afvalwater van het paviljoen dient een huisaansluiting gerealiseerd te worden. In de Sint Remigiusstraat is een gemengd riool aanwezig. Wij hebben echter geen hoogtegegevens van dit rioolstelsel. Op basis van maaiveldniveau 's is het aannemelijk dat er een dwa-afvoer voor het paviljoen gerealiseerd kan worden ter hoogte van de kruising met het doodlopende deel van de Sint Remigiusstraat.

5. Ontwerptechnische opmerkingen

In dit hoofdstuk zijn enkele algemene opmerkingen toegelicht zoals ze op de tekening in de bijlage zijn meegenomen (voor de overige opmerkingen geldt dat ze geen toelichting nodig hebben):

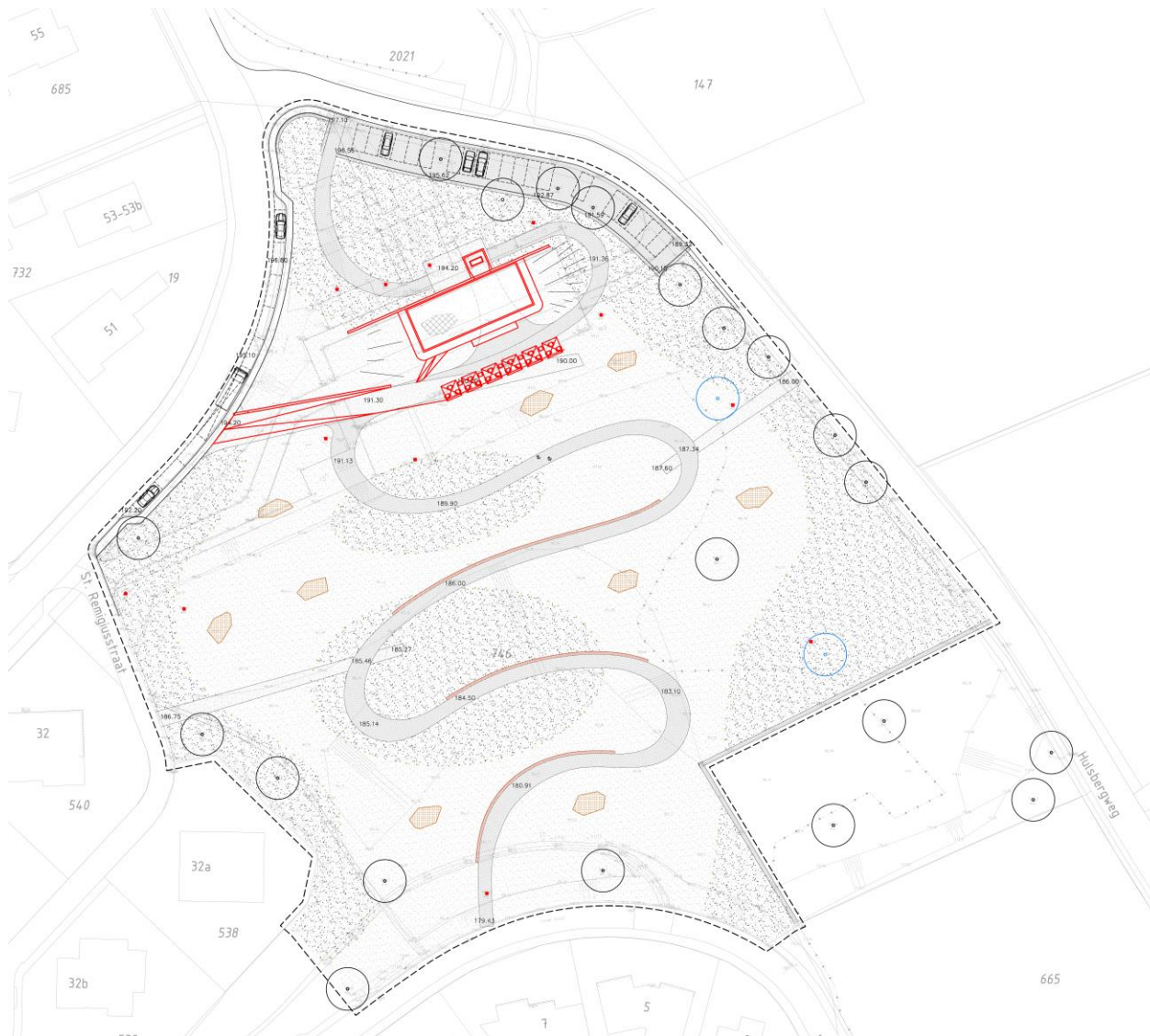
- Bereikbaarheid voor mindervaliden lijkt niet optimaal, de hellingspercentages lopen op tot 14% (noordoosten paviljoen) in de hellingbanen;
- Helling betonpad richting paviljoen loopt op tot 11%, dit lijkt niet gunstig met betrekking tot bevoorrading en fietsparkeren;
- De laad/losvoorziening in de langshelling van 10% van de Sint Remigiusstraat is erg steil voor het laden en lossen en werken met containers;
- Deels worden de nieuwe taluds tussen de hellingen vrij steil, tot 1 op 3. Kunnen deze in- en extensieve grasvlaktes goed machinaal onderhouden worden?

Voor wat betreft kabels en leidingen:

- Lichtmasten, camera, tijdswaarneming verplaatsen t.b.v. uitbreiden parkeerstrook Sint Remigiusstraat, ook bij de parkeerstrook in de Hulsbergerweg staat een nutskast in de weg;
- Dienen de paden verlicht te worden?
- Welke nutsvoorzieningen moeten aangelegd worden voor het paviljoen?

MEMO

Bijlage 1 – ontwerp uitzichtpunt Huls



Bijlage 2 – ontwerp uitzichtpunt Huls, voorzien van opmerkingen RA infra d.d. 2 november 2020, met als kenmerk 20336.1 OOT-01-0

Bijlage 3 – ontwerp uitzichtpunt Huls, voorzien van de KLIC gegevens.