

BINNENGEKOMEN
TEAM POSTBEHANDELING EN
ARCHIVERING
D.D. 03-02-2025
No. 2025-00425 (Raad)
No. 2025-00424 (Beleid Jeugd en Onderwijs)

Van:

Verzonden: zondag 2 februari 2025 14:15

Aan: Griffie <griffie@gemeenteraadmaastricht.nl>

Onderwerp: IHP V(S)O - Kritische Vragen mbt Memo Verkeersonderzoek Bemelergrubbe Antea Group dd 08 oktober 2024

Buurtcomité Scharn-Oost

Maastricht, 02 februari 2025

Gemeente Maastricht

t.a.v. de Gemeenteraad

Betreft: Kritische Vragen mbt Memo Verkeersonderzoek Bemelergrubbe Antea Group dd 08 oktober 2024

Geachte Raadsleden,

In het licht van de voorgenomen uitbreiding en herinrichting van de infrastructuur rondom de Bemelergrubbe, willen wij u wijzen op serieuze knelpunten in de huidige mobiliteitsprognoses. Onze kritische analyse bestrijkt de verkeersgeneratie, de effecten op fiets- en voetgangersstromen, de haalbaarheid van het openbaar vervoer en de parkeerproblematiek.

Bovendien werpen wij specifieke vragen op omtrent de omvang van de geplande extra fietsparkeerplaatsen, die niet stroken met het officieel geprojecteerde leerlingenaantal.

Vandaag hebben we de bijgevoegde brief naar het College van Burgemeester en Wethouders gestuurd. Formeel zouden we eerst een reactie van het College op onze brief moeten afwachten. Maar vanwege de korte termijn tot de Raadsvergadering over dit onderwerp op 25 februari aanstaande, zijn wij zo vrij om nu reeds deze brief aan u als gemeenteraad te sturen.

Met vriendelijke groet,

Kerngroep Buurtcomité Scharn-Oost

Mede namens de 110 betrokken huishoudens die deelnemen aan de Whatsappgroep Buurtcomité Scharn-Oost.

"DISCLAIMER gemeente Maastricht"

"De informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor de persoon of personen aan wie dit bericht is verzonden. Het bericht kan mogelijk vertrouwelijke informatie bevatten. Mocht dit bericht bij vergissing aan u zijn toegezonden, stuurt u het bericht dan s.v.p. retour afzender en verwijdert u het bericht uit uw

bestanden. Het is, zonder onze toestemming, niet toegestaan de u toegezonden informatie te publiceren, te bewerken of verder te verspreiden. In het bericht mogelijk naar voren gebrachte informatie en ideeën zijn in de eerste plaats des schrijvers en vormen niet zonder meer de mening van de gemeente Maastricht."

Buurtcomité Scharn-Oost

Maastricht, 02 februari 2025

Gemeente Maastricht

t.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders

Betreft: Kritische Vragen mbt Memo Verkeersonderzoek Bemelergrubbe Antea Group dd 08 oktober 2024

Geacht College,

In het licht van de voorgenomen uitbreiding en herinrichting van de infrastructuur rondom de Bemelergrubbe, willen wij u wijzen op serieuze knelpunten in de huidige mobiliteitsprognoses. Onze kritische analyse bestrijkt de verkeersgeneratie, de effecten op fiets- en voetgangersstromen, de haalbaarheid van het openbaar vervoer en de parkeerproblematiek. Bovendien werpen wij specifieke vragen op omtrent de omvang van de geplande extra fietsparkeerplaatsen, die niet stroken met het officieel geprojecteerde leerlingenaantal.

Verkeersgeneratie

De memo (**Memo Verkeersonderzoek Bemelergrubbe van de Antea Group van 08 oktober 2024**) stelt dat de huidige situatie 108 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) betreft, waarvan 37 op basis van een schatting (Paragraaf 3.2 Bepaling verkeersgeneratie huidige situatie - zie blad 4).

School	Aantal leerlingen	Kengetal per 100 leerlingen	Verkeersgeneratie
Vmbo-havo	325	11	36
NOVO college	318	11	35
Kids garden & Kentalis			15*
Hai-5 (jeugdzorginstelling)			7*
Koninkrijkszaal Jehova's getuigen			15*
Totaal	643		108*

* Schatting

Voor de toekomstige situatie wordt gerekend met een toename van 178 mvt/etmaal langs de Vijverdalseweg en 32 mvt/etmaal langs de Burgemeester Cortenstraat, wat leidt tot een totaal van 210 mvt/etmaal na uitbreiding – een stijging van 102 mvt/etmaal. De analyse maakt tevens een onderverdeling per school:

- Vmbo-havo: 132 mvt/etmaal
- VSO: 17 mvt/etmaal
- Terra Nigra: 28 mvt/etmaal, vermeerderd met 32 busbewegingen

Wij constateren echter dat de memo, die uitgaat van de CROW-standaarden, te optimistische aannames hanteert. Zo blijkt dat in de praktijk de percentages leerlingen en personeel die met de

auto komen vaak hoger liggen. Voor het Vmbo-havo, waarbij de memo uitkomt op 132 mvt/etmaal, is een realistischer bereik – mede door de minder optimale OV-dekking – eerder 180 tot 220 mvt/etmaal. Eveneens lijkt voor het VSO een hogere inzet van busjes en taxi's te gelden, waardoor een bereik van 35 tot 50 mvt/etmaal aannemelijk is. Terra Nigra, met een bijzonder profiel, zou zelfs een verkeersgeneratie van 45 tot 60 mvt/etmaal kunnen genereren, waarbij de 32 busbewegingen mogelijk onderschat zijn. Wij schatten dat de totale verkeersgeneratie, op basis van realistische aannames, eerder tussen de 260 en 330 mvt/etmaal zal liggen – een onderschatting van circa 25 tot 50%.

Fietsverkeer en Voetgangers

De memo gaat ervan uit dat het merendeel van de scholieren met de fiets komt. Tegelijkertijd wordt al gewezen op een bestaand tekort aan fietsparkeerplaatsen bij Terra Nigra en VSO. Wij merken echter op dat de infrastructuur op de Bemelergrubbe knelpunten kent, met name bij rotondes en kruispunten, waardoor de veiligheid van fietsers in het geding komt. Bij een verwachte instroom van ongeveer 1.500 extra leerlingen tijdens piekmomenten, zal het aandeel fietsers – zeker bij onvoldoende OV-dekking – waarschijnlijk substantieel hoger uitvallen dan aangenomen. Dit kan resulteren in honderden extra fietsers en voetgangers, wat de druk op trottoirs, fietsparkeerplaatsen en de algehele verkeersveiligheid verder vergroot.

Openbaar Vervoer

De memo veronderstelt impliciet dat het openbaar vervoer (OV) een voldoende alternatief biedt. Echter, met bus 8 die slechts één keer per uur rijdt en bus 4 twee keer per uur, is de frequentie te laag voor een school met meer dan 1.500 leerlingen. Bij een te lage OV-dekking zal het gebruik van de auto en, in mindere mate, de fiets toenemen. Bovendien ontbreekt een concrete onderbouwing dat aanvullende OV-maatregelen worden getroffen om de piekuren adequaat te bedienen.

Parkeerproblematiek

Voor het Vmbo-havo is in de memo 55 parkeerplaatsen voorzien, wat aansluit bij een berekende behoefte van 40 plus een correctiefactor van 5. In de praktijk gelden parkeernormen echter als minimale uitgangspunten. Er is dan ook ruime kans dat de werkelijke vraag, mede door zoekverkeer en dubbelgebruik (zoals bij sportactiviteiten en extra bezoekers), aanzienlijk hoger ligt. Daarnaast blijft de impact van extra parkeerdruk in de omliggende woonwijken onberekend, hetgeen kan leiden tot verkeerscongestie, onveilige situaties bij in- en uitrijden en negatieve effecten op de leefbaarheid.

Kritische Analyse van de Fietsparkeerbehoefte

Een bijzonder zorgwekkend aspect is de planning van maar liefst 1.700 extra fietsparkeerplaatsen. Dit cijfer lijkt er impliciet op te wijzen dat niet slechts 1.350 leerlingen (het officiële aantal) verwacht worden, maar dat het werkelijke leerlingenaantal eerder richting de 2.000 zal liggen. Deze discrepantie roept de volgende vragen op: -

1. Discrepantie tussen leerlingenaantal en fietsparkeercapaciteit
 - Waarom wordt voor een school met officieel 1.350 leerlingen een uitbreiding van 1.700 extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd?
 - Op welke empirische gegevens of trendanalyses is deze aanvullende capaciteit exact gebaseerd?
 - Wordt de uitbreiding gezien als een toevoeging op de bestaande voorzieningen, of betreft het de totale parkeercapaciteit?

- Indien het leerlingenaantal daadwerkelijk op 1.350 blijft, impliceert een aanleg met meer dan één fietsparkeerplek per leerling dat in de praktijk met een veel hoger aantal leerlingen gerekend wordt.
2. Indirecte bevestiging van een hoger leerlingenaantal
 - Suggereert de omvang van de geplande fietsparkeerplaatsen niet dat men uitgaat van een aanzienlijk hoger leerlingenaantal, mogelijk richting de 2.000?
 - Hoe verklaart de gemeente dat de cijfers voor extra fietsparkeerplaatsen bijna 30% hoger liggen dan wat logisch zou zijn voor 1.350 leerlingen?
 - Wordt er rekening gehouden met een reservering voor toekomstige groei, en zo ja, wat is de verhouding tussen deze ingecalculeerde reserve en het huidige aantal?
 - Kan de wethouder garanties bieden dat het officiële leerlingenaantal niet later alsnog wordt opgeschroefd, gezien de omvangrijke infrastructuraanpassingen?
 3. Verkeers- en parkeerstromen: onderbouwing of strategische verdraaiing?
 - Hoe sluit de berekening van de extra fietsparkeerplaatsen exact aan bij de berekeningen van de motorvoertuig- en busgeneratie?
 - Indien 1.700 extra fietsenstallingen nodig zijn, zou men verwachten dat het autoverkeer in de omgeving evenredig toeneemt. Waarom reflecteert de memo dit niet?
 - Wordt er in het mobiliteitsplan evenwichtig rekening gehouden met zowel de toegenomen parkeerbehoefte voor auto's als met de extra fietsstromen, of wordt er selectief gerekend om parkeerproblemen in woonwijken te bagatelliseren?
 - Is er een gedetailleerde onderbouwing van de aannames omtrent het gebruik door docenten, sporters en bezoekers? Hoe realistisch is de veronderstelling dat zij massaal de fiets nemen in plaats van met de auto te komen?
 4. Transparantie en betrouwbaarheid van de cijfers
 - Zijn de cijfers voor het verwachte leerlingenaantal en de bijbehorende vervoersstromen gevalideerd door een onafhankelijk bureau, of berusten ze uitsluitend op interne aannames van de gemeente en het schoolbestuur?
 - Waarom wordt in de memo gesproken over een “beperkte groei” terwijl de fysieke infrastructuur duidelijk is ontworpen voor een veel hoger aantal leerlingen?
 - Kan de wethouder schriftelijk garanderen dat het uiteindelijke leerlingenaantal niet later alsnog wordt opgeschroefd?
 -
 5. Alternatieve verklaringen en tegenargumenten
 - Er wordt soms aangevoerd dat de extra fietsplekken ook bedoeld zijn voor sporters en bezoekers. Echter, sportfaciliteiten worden primair buiten schooltijden gebruikt, terwijl tijdens schooltijden de fietsenstallingen cruciaal zijn.
 - Ook wordt er gesproken over het inbouwen van extra ruimte voor toekomstige flexibiliteit. Indien flexibiliteit inderdaad de intentie is, impliceert dit juist dat er op termijn een veel hoger leerlingenaantal verwacht wordt.
 - Tot slot wordt gesteld dat de bestaande fietsenstallingen niet aan de norm voldoen, maar een dergelijke tekortkoming zou slechts een bescheiden uitbreiding rechtvaardigen – zeker niet een toename van 1.700 plekken.

Voorts hebben we de volgende specifieke vragen over de memo: -

6. Methodologie en Uitgangspunten

Gebruikte verkeersmodellen

- Welk verkeersmodel is exact toegepast voor de berekening van de verkeersgeneratie? Geef een gedetailleerd overzicht van de onderliggende aannames en licht toe op de validatie van deze aannames met recente, real-time verkeersmetingen.
- Hoe zijn seizoensgebonden en dagelijkse variaties kwantitatief verwerkt in de prognoses? Wordt er onderscheid gemaakt tussen piek- en daluren en welke data zijn daarvoor gebruikt?
- Het lijkt erop dat bij de bepaling van de verkeersgeneratie voor de huidige en de toekomstige situaties geen rekening is gehouden met de leerlingen van Adelante. Waarom is er niet gekeken naar de verkeersgeneratie m.b.t. Adelante?

Toekomstige verkeersgroei

- De memo stelt dat een toename van 70 motorvoertuigen per etmaal "verwaarloosbaar" is. Is deze toename vergeleken met historische piekurenmetingen? Licht toe met concrete cijfers en de gehanteerde analysemethoden.
- Hoe worden toekomstige ontwikkelingen (zoals extra bebouwing, functiewijzigingen of nieuwe voorzieningen) meegenomen in de verkeersprognoses? Welke scenario's zijn er gesimuleerd en hoe is de impact van deze ontwikkelingen op de verkeersstroom gekwantificeerd?

Fietsgebruik en veiligheid

- Het tekort aan fietsparkeerplaatsen bij Terra Nigra College (en mogelijk VSO) wordt genoemd. Welke concrete effecten verwacht men op het fietsgebruik en de verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving? Is hier een kwantitatieve impactanalyse voor uitgevoerd?
- Gezien de gevaarlijke situatie op de rotonde Bergerstraat/Vijverdalseweg, waar veel fietsers bij ongevallen betrokken zijn, is de vraag welke specifieke infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld herinrichting, verkeersdrempels of gescheiden fietspaden) zijn overwogen of getest om de veiligheid voor scholieren en fietsers te verbeteren? Zijn er al simulaties of voorlopige resultaten beschikbaar?

7. Verkeersveiligheid en Knelpunten

Rotondes en ongevallen

- Op de rotonde Bergerstraat/Vijverdalseweg blijkt uit de cijfers dat 10 van de 13 ongevallen fietsers betroffen. Welke concrete infrastructuurmaatregelen (bijv. herinrichting, extra verkeersdrempels) zijn geëvalueerd om deze hoge incidentie te reduceren? Geef tevens een inschatting van de verwachte effectiviteit van deze maatregelen.
- Hoe is vastgesteld dat de overige wegen rondom de Bemelergrubbe als "verkeersveilig" kunnen worden beschouwd, ondanks melding van het dubbelgebruik van fietsstroken door auto's?
Welke criteria en onafhankelijke analyses ondersteunen deze beoordeling?

Schoolroutes en conflictpunten

- Aangezien een groot deel van de leerlingen via de Scharnerweg en Wethouder van Caldenborghlaan naar school fietst, waar auto's met 50 km/u langsrijden en parkeren, is de

vraag welke maatregelen (zoals snelheidsverlaging of fysieke afscheidingen) zijn overwogen of gepland om de veiligheid van fietsers te verhogen?

- Hoe wordt het risico van in- en uitstappend verkeer van auto's op schoolroutes systematisch aangepakt? Beschrijf de specifieke maatregelen en of hier een risicoanalyse voor is uitgevoerd.

Voetgangersveiligheid

- Welke concrete plannen zijn er voor de aanleg van oversteekplaatsen op de Bemelergrubbe, gezien de verwachte toename in voetgangersstromen? Zijn deze plannen gebaseerd op recente verkeerssimulaties en veiligheidsanalyses?
- Hoe zijn de piekmomenten bij aankomst en vertrek van de school geïntegreerd in het verkeersplan? Is er een gedetailleerde tijdslijn en capaciteitsanalyse uitgevoerd voor deze periodes?

8. Parkeerbehoefte en Realisme

Onderbenutting van parkeernormen

- De berekening van de parkeerbehoefte sluit exact aan op de beschikbare capaciteit. Hoe is er rekening gehouden met de kloof tussen theoretische normen en de vaak hogere werkelijke vraag, zoals bij andere scholen is gebleken? Is er een veiligheidsmarge of correctiefactor toegepast in de berekeningen?
- Is er een analyse uitgevoerd waarin de impact van dubbelgebruik van parkeerplaatsen (door docenten, bezoekers en sporters buiten schooluren) wordt meegenomen? Welke scenario's zijn hiervoor gesimuleerd en wat waren de conclusies?

Parkeerdruk in woonwijken

- Hoewel wordt uitgegaan van eigen parkeervoorzieningen bij de scholen, is de vraag welke maatregelen (zoals fysieke barrières of vergunningensystemen) worden ingezet om te voorkomen dat bezoekers en scholieren in de woonwijken parkeren?
- Zijn er plannen om parkeerverboden of vergunningen in de omliggende woonwijken in te voeren? Wat is de haalbaarheid en handhavingsstrategie van dergelijke maatregelen?

9. Openbaar Vervoer en Duurzaamheid

OV-frequentie en capaciteit

- De memo stelt dat de OV-bereikbaarheid "goed" is, ondanks dat bus 8 slechts 1x per uur rijdt en bus 4 2x per uur. Welke onderbouwing ligt ten grondslag aan deze stelling, met name gezien de grootte van de te bedienen scholierenpopulatie? Is er een capaciteitsanalyse voor de piekuren beschikbaar die rekening houdt met wachttijden en instapgemak?
- Welke gegevens ondersteunen de conclusie dat de huidige buscapaciteit tijdens piekuren toereikend is? Zijn er scenario's of studies uitgevoerd waarin de noodzaak voor extra scholierenlijnen is geëvalueerd?

Stimuleren van alternatief vervoer

- Welke concrete beleidsmaatregelen worden ingezet om de overstap naar fietsen en openbaar vervoer te bevorderen? Wordt er bijvoorbeeld gewerkt met gratis busabbonementen, verbeterde fietspaden of andere financiële en infrastructurele prikkels? Welke impact wordt verwacht van deze maatregelen op de modal shift?

10. Conclusies en Alternatieve Maatregelen

Alternatieve verkeersontsluiting

- Welke alternatieve scenario's voor de afwikkeling van de verkeersstroom (zoals het invoeren van eenrichtingsverkeer, extra uitgangen of aangepaste verkeerscirculatie) zijn uitvoerig geanalyseerd? Geef per scenario de geïdentificeerde voor- en nadelen en de verwachte impact op de doorstroming tijdens piekuren.
- Welke specifieke maatregelen zijn overwogen voor de ontlasting van piekverkeer rond de Vijverdalseweg en de Burgemeester Cortenstraat? Wat waren de bevindingen met betrekking tot hun haalbaarheid en effectiviteit?

Mismatch tussen verkeersstromen en bestemmingen

- De memo suggereert dat veel verkeer via de Vijverdalseweg wordt afgehandeld. Welke strategieën zijn er ontwikkeld om te voorkomen dat scholieren, sportbezoekers en lokaal verkeer op dezelfde smalle wegen terechtkomen? Wordt er gedacht aan gescheiden routes of duidelijke verkeersafbakening, en hoe is dit onderbouwd?

Monitoring en bijsturing

- Welke concrete monitoring- en evaluatieprotocollen zijn vastgelegd voor de periode na ingebruikname van de school? Beschrijf de tijdslijn, de toegewezen verantwoordelijkheden en de methodologie om verkeersknelpunten tijdig te signaleren en bij te sturen.

Samenvattende Conclusie en Aanbevelingen

Op basis van bovenstaande analyses concluderen wij het volgende: -

- Verkeersgeneratie: De memo geeft een toename van 102 mvt/etmaal weer (van 108 naar 210), maar een herberekening op basis van realistische aannames wijst op een totale verkeersgeneratie van 260 tot 330 mvt/etmaal – een onderschatting van 25 tot 50%.
- Fiets- en voetgangersstromen: De verwachte instroom van ongeveer 1.500 extra leerlingen zal naar alle waarschijnlijkheid resulteren in honderden extra fietsers en voetgangers, wat de verkeersdruk op bestaande knelpunten aanzienlijk verhoogt.
- Openbaar vervoer: De huidige OV-diensten, met name de lage frequenties van bus 8 en bus 4, lijken onvoldoende om de toegenomen vervoersvraag tijdens piekuren op te vangen. Hierdoor zal een groter aandeel op de auto en fiets vallen dan de memo veronderstelt.
- Parkeerdruk: De berekeningen m.b.t. parkeercapaciteit zijn te optimistisch. De werkelijke vraag, mede door zoekverkeer en dubbelgebruik, zal waarschijnlijk leiden tot structurele problemen in de omliggende woonwijken.
- Fietsparkeerbehoefte: De omvang van de geplande 1.700 extra fietsparkeerplaatsen suggereert impliciet dat er gerekend wordt met een aanzienlijk hoger leerlingenaantal dan officieel wordt geclaimd. Dit roept ernstige vragen op over de onderbouwing en betrouwbaarheid van de gepresenteerde cijfers.
- Er zijn veel onbeantwoorde vragen naar aanleiding van de memo.

Eis: -

Gezien de genoemde onzekerheden en de structurele onderschatting van de werkelijke verkeers- en vervoersimpact, eisen wij een grondige herziening van de verkeers- en leerlingprognoses. Deze heranalyse dient te worden uitgevoerd op basis van onafhankelijke, op real-world data gebaseerde onderzoeken. Op die manier kunnen de daadwerkelijke effecten op verkeersveiligheid, infrastructuur en leefbaarheid in de omgeving van de Bemelergrubbe op een realistische wijze worden ingeschat en passende maatregelen worden getroffen.

Wij verzoeken u deze aanbevelingen in overweging te nemen, zodat omwonenden en betrokken partijen niet voor voldongen feiten komen te staan.

Vanwege de korte termijn tot de Raadsvergadering over dit onderwerp op 25 februari aanstaande, zijn wij zo vrij om nu reeds een afschrift van deze brief aan de gemeenteraad te sturen. Om die reden hopen we een spoedige reactie van u te ontvangen.

Met vriendelijke groet,

Kerngroep Buurtcomité Scharn-Oost

Mede namens de 110 betrokken huishoudens die deelnemen aan de Whatsappgroep Buurtcomité Scharn-Oost.