

referentinummer 2
datum 8 oktober 2024
aan Frencken Scholl Architecten B.V.
van 5.1.2e
kopie
projectnummer 0495846.100
project Vkond Bemelergrubbe Maastr.
betreft 0495846 Memo Verkeersonderzoek Bemelergrubbe

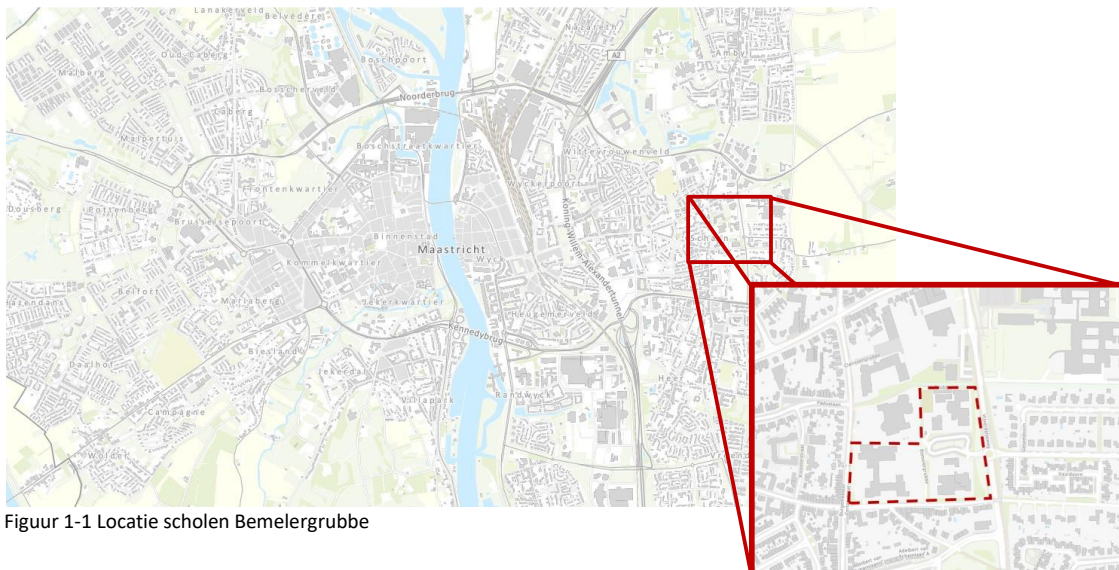
1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In opdracht van Frencken Scholl Architecten B.V. is voor de schoollocatie Bemelergrubbe onderzoek gedaan naar de gevolgen van een mogelijke herontwikkeling en uitbreiding van de schoolgebouwen op deze locatie. Eerder is in opdracht van Limburgs Voortgezet Onderwijs (LVO) Maastricht onderzoek gedaan naar 5 potentiële schoollocaties binnen de gemeente. In deze memo staat het onderzoek/mobiliteitsscan van een zesde locatie.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit verkeerskundig onderzoek is inzichtelijk maken wat de verkeerskundige effecten zijn van de beoogde school uitbreiding aan de Bemelergrubbe, Hierbij is gekeken naar de effecten op de parkeerbehoefte, verkeersgeneratie, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de schoollocatie. In Figuur 1-1 is aangegeven waar de locatie is gelegen in Maastricht.



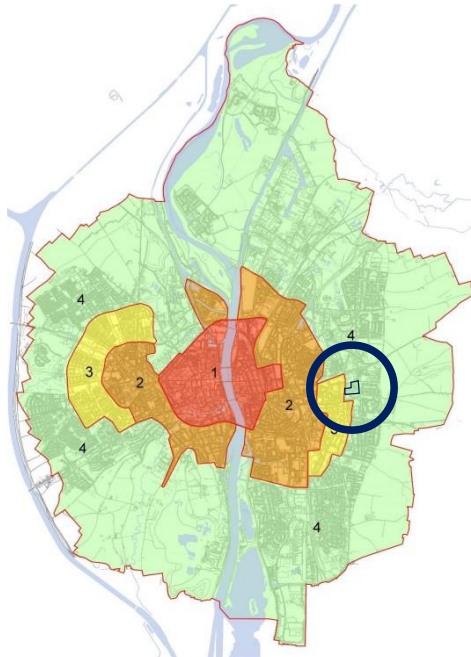
Figuur 1-1 Locatie scholen Bemelergrubbe

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

2. Parkeerbehoefte

2.1 Uitgangspunten

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is uitgegaan van de parkeernormen van de gemeente Maastricht, te vinden in de 'Nota parkeernormen 2021'. Hierbij is de berekening van de autoparkeernorm afhankelijk van in welke 'zone' van de gemeente de schoollocatie zich bevindt (een centrum-periferie-schaal). De Bemelergrubbe ligt in zone 4 (zie Figuur 2-1), wat beschreven wordt als 'overig grondgebied'.



Figuur 2-1 Locatie Bemelergrubbe binnen 'Gebiedsindeling in zones' (gem. Maastricht Nota parkeernormen 2021)

Om de parkeerbehoefte voor auto's te berekenen, is verder het aantal leerlingen vereist. Voor het berekenen van de fietsparkeerbehoefte is het bruto vloeroppervlak vereist. In dit rapport is conform de indicatieve cijfers die door 5.1.2e op 21 augustus 2024 zijn doorgegeven:

Tabel 2-1 Uitgangspunten aantal leerlingen en m² BVO.

School	Aantal leerlingen	Aantal m ² BVO
Vmbo-havo	1.200	10.665
VSO	157	2.285
Terra Nigra College	250	3.889

Er wordt van uitgegaan dat de buitensportfaciliteiten alleen door de scholen gebruikt worden en daardoor geen extra parkeerdruk met zich meebrengen. Daarnaast zijn alle scholen voorzien van eigen parkeervoorzieningen. De parkeerbehoefte wordt vergeleken met de in het plan benoemde aantal parkeerplaatsen per school.

2.2 Parkeerbehoefte auto

Op basis van de "Nota Parkeernormen 2021" van de Gemeente Maastricht, bedraagt de parkeernorm 3,3 parkeerplaatsen per 100 leerlingen voor middelbare scholen gelegen in zone 4, zie Tabel 2-2 op de volgende pagina.

Het Vmbo-havo heeft een parkeerbehoefte van 40 parkeerplaatsen met een bezoekers aandeel van 5 parkeerplaatsen. De school voorziet 55 parkeerplaatsen dus voldoet.

Het VSO heeft een parkeerbehoefte van 6 parkeerplaatsen met een bezoekersaandeel van 1 parkeerplaats. De school voorziet 4-7 parkeerplaatsen, uitgaande van 7 parkeerplaatsen voldoet het aantal voorziene plaatsen.

Het Terra Nigra College heeft een parkeer behoefte van 9 parkeerplaatsen met een bezoekersaandeel van 1 parkeerplaats. De school voorziet 12 parkeerplaatsen dus voldoet.

Tabel 2-2 Bepaling parkeerbehoefte auto.

School	Aantal leerlingen	Kengetal per 100 leerlingen	Parkeerbehoefte	Bezoekers aandeel (11%)	Voorzien	Balans
Vmbo-havo	1.200	3,3	40	4,4	55	15
VSO	157	3,3	6	0,6	4/7	2/-1
Terra Nigra College	250	3,3	9	0,9	12	3

2.3 Parkeerbehoefte fiets

In Tabel 2-3 zijn de gemeentelijke fietsparkeernormen uit, de “Nota Parkeernormen 2021” van de Gemeente Maastricht, voor middelbare scholen opgenomen. De norm bedraagt per 100 m² bvo 10 fietsparkeerplaatsen voor leerlingen en 0,2 fietsparkeerplaatsen voor medewerkers.

Het Vmbo-havo heeft een fietsparkeerbehoefte van 1.089 fietsparkeerplaatsen, waarvan 22 fietsparkeerplaatsen voor docenten. De school voorziet 1.140 fietsparkeerplaatsen dus voldoet.

Het VSO heeft een fietsparkeerbehoefte van 234 fietsparkeerplaatsen waarvan 5 fietsparkeerplaatsen voor docenten. Het is nog niet bekend hoeveel fietsparkeerplaatsen bij deze school worden voorzien.

Het Terra Nigra College heeft een fietsparkeerbehoefte van 397 fietsparkeerplaatsen, waarvan 8 fietsparkeerplaatsen voor docenten. De school voorziet 200 fietsparkeerplaatsen dus voldoet niet in de fietsparkeerbehoefte. Echter is de fietsparkeerbehoefte in de praktijk lager, omdat een deel van de leerlingen met busjes van- en naar school vervoerd worden. Naar schatting zijn dit 40 leerlingen. Hiermee komt het tekort in de praktijk neer op 157.

Tabel 2-3 Bepaling parkeerbehoefte fiets.

School	Aantal m2 BVO	Kengetal leerlingen per 100m ² BVO	Kengetal medewerkers per 100m ² BVO	Parkeerbehoefte fiets	Voorzien	Balans
Vmbo-havo	10.665	10		1.067		
	10.665		0.2	22		
Totaal				1.089	1.140	51
VSO	2.285	10		229		
	2.285		0.2	5		
Totaal				234	n.t.b.	
Terra Nigra College	3.889	10		389		
	3.889		0.2	8		
Totaal				397	200	-197

2.4 Conclusie

Voor alle scholen zijn er genoeg parkeerplaatsen voor auto's, er zijn ongeveer 18 parkeerplaatsen voor auto's over. Terwijl op dit moment voor het VSO geen fietsparkeerplaatsen zijn voorzien en voor het Terra Nigra college te weinig fiets parkeerplaatsen zijn. Scholieren komen vooral op de fiets naar school, voor die stalling is op dit moment niet genoeg plaats voor alle fietsen.

Nu kan er gekeken worden of de scholen fietsparkeerplaatsen kunnen delen. Dan is er nog steeds een te kort aan parkeerplaatsen omdat in het ontwerp op dit moment nog geen fiets paarkeerplaatsen zijn voorzien voor VSO. Om fietsgebruik niet te ontmoedigen, juist in deze tijd waarin duurzaamheid belangrijk is, is het belangrijk om te voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen

3. Verkeersgeneratie

3.1 Uitgangspunten

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie zijn de kencijfers uit CROW-publicatie 'Parkeerkencijfers 2024' gehanteerd. Daarbij is voor de berekening het aantal leerlingen én de stedelijkheidsgraad vereist. In dit rapport is conform de indicatieve cijfers in de plandocumenten uitgegaan van de gegevens in Tabel 2-1 in het vorige hoofdstuk. De stedelijkheidsgraad dient te worden gemeten op gemeentelijk niveau, waarbij Maastricht met een omgevingsadressendichtheid van 2.577 per km² onder de stedelijkheidsklasse 'zeer sterk stedelijk' valt. Net als de autoparkeernorm is de verkeersgeneratie afhankelijk van een vierledige centrum-periferie-zonering, de indeling van het CROW komt niet overeen met de 'Nota parkeernormen 2021' van de gemeente. De Nota beschrijft zone 4 'overig grondgebied' aan gezien deze locatie zich aan de rand van de stad bevindt komt dit het meest over een met 'rest bebouwde kom'

3.2 Bepaling verkeersgeneratie huidige situatie

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

De verkeersgeneratie in de huidige situatie is 108 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm), waarvan een deel (37) een inschatting is. Al dit verkeer verlaat de school via de rotonde op de Vijverdalseweg. De aantallen van Kids garden & Kentalis, Hai-5 en de Jehova's getuigen zijn niet bekend. De verkeersgeneratie van deze instellingen is geschat op basis van het aantal parkeerplaatsten dat zij tot hun beschikking hebben.

3.3 Bepaling verkeersgeneratie toekomstige situatie

In hoofdstuk 4.7 van CROW-publicatie 'Parkeerkencijfers 2024' zijn de kencijfers voor verkeersgeneratie per onderwijsfunctie te vinden. In Tabel 3-1 is met de combinatie van de aantal leerlingen en het kengetal de verkeersgeneratie per uitgang (zie Tabel 3-1) bepaald.



Figuur 3-1 Toekomstige uitgangen Bemelergrubbe. Links uitgang Burgemeester Cortenstraat, rechts Vijverdalseweg.

Tabel 3-1 Bepaling verkeersgeneratie toekomstige situatie.

School	Aantal leerlingen	Kengetal per 100 leerlingen	Verkeersgeneratie
Vmbo-havo	1.200	11	132
VSO	157	11	17
Terra Nigra College	250	11	28
Totaal Vijverdalseweg			178
Busjes Terra Nigra College			32
Totaal Burgemeester Cortenstraat			32

De verkeersgeneratie voor uitgang Vijverdalseweg is 178 mvt/etmaal. De Verkeersgeneratie voor uitgang Burgemeester Cortenstraat is de verkeersgeneratie 32 mvt/etmaal. De verkeersgeneratie op de burgemeester Cortenstraat is wat er meer bij komt op die straat. De verkeersgeneratie in de toekomst op de Vijverdalseweg is 70 mvt/etm meer dan in de huidige situatie, deze stijging is verwaarloosbaar en zal weinig tot geen invloed hebben op de doorstroming van de Vijverdalseweg.

4. Bereikbaarheid

4.1 Uitgangspunten

De ontsluiting voor auto en fiets zijn beredeneerd op basis van de ligging van de locatie, het beschikbare verkeersnetwerk en expert judgement. Voor de looproute naar de dichtstbijzijnde bushalte is bepaald wat de kortste looptijd en afstand is. De OV-bereikbaarheid is in beeld gebracht door te kijken naar de afstand die afgelegd kan worden binnen verschillende tijdsbestekken, waarbij ook gekeken is naar de dienstregeling van de buslijnen. Voor auto's wordt een onderscheid gemaakt tussen de twee uitgangen. Fietsers en voetgangers kunnen gebruik maken van beide uitgangen en de uitgang ter hoogte van Bemelerweg 40.

4.2 Ontsluiting auto en fiets

In Figuur 4-1 zijn de aanrijroutes voor fietsers en auto weergegeven. De vrijliggende fietsroutes zijn in het rood aangegeven, en de straten voor auto's in het donkerblauw. Op alle straten waar geen exclusieve fietsroutes zijn fietsen fietser op de rijbaan of een suggestiestrook.

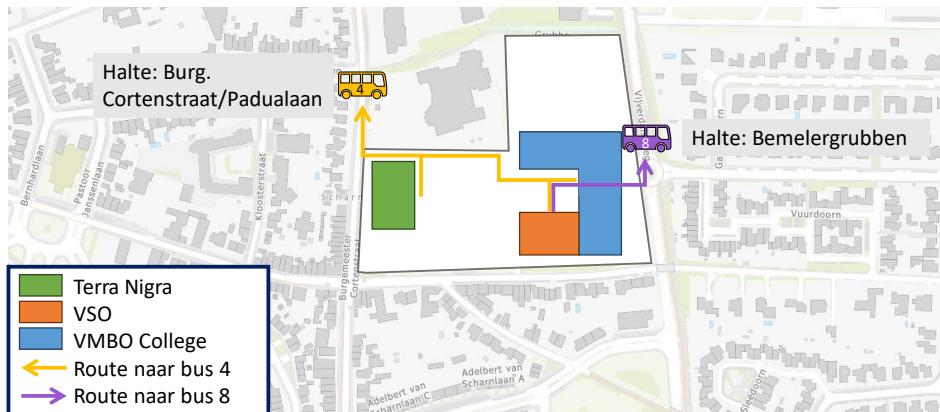


Figuur 4-1 Aanrijroutes naar Bemelergrubbe in de nieuwe situatie.

4.3 Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde ov-halte bij Terra Nigra is Burg. Cortenstraat/Padualaan waar bus 4 richting Maastricht-west/Valkenburg stopt. De halte ligt op 190 meter afstand van de ingang, ongeveer 3 minuten lopen. Bus 4 heeft een frequentie van 2 keer per uur per richting.

Voor het VMBO College en VSO is Bemelergrubbe de dichtstbijzijnde ov-halte waar bus 8 richting Maastricht-noordwest/Valkenburg stopt. Deze halte is 200 meter van de ingang van VSO, ongeveer 3 minuten lopen en 75 meter van de ingang van het VMBO College, ongeveer 1 minuut lopen. Deze bus heeft een frequentie van 1 keer per uur. Hierdoor zullen leerlingen van deze school ook bus 4 gebruiken, dezelfde halte als Terra Nigra. Die halte is 340 meter van de ingangen, ongeveer 4 minuten lopen. De haltes en looproutes zijn weergegeven in Figuur 4-2.



Figuur 4-2 Looproutes naar de bushaltes rondom de Bemelergrubbe.

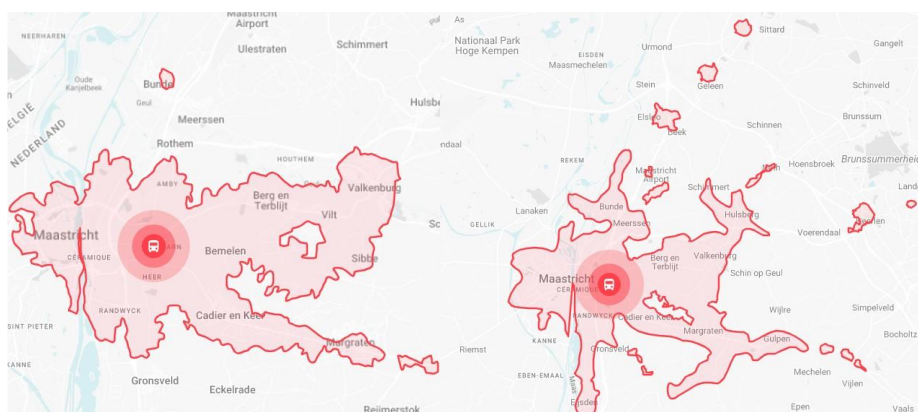
In Figuur 4-3 is de bereikbaarheid van de Bemelergrubbe met het openbaar vervoer binnen 30 minuten en 45 minuten weergegeven. Binnen het half uur zijn duidelijk de routes van bus 4 en 8 richting Valkenburg zichtbaar. Bus 8 is een kleine bus waar niet veel mensen in passen en daardoor niet geschikt voor het vervoeren van scholieren.

Op 550 meter, 8 minuten lopen, is bushalte Scharn Kerk, naast bus 4 stopt hier ook bus 2. Deze bus volgt richting west voor een groot gedeelte de route van bus 4 en gaat daarna richting het zuidoosten van Maastricht. Het bedieningsgebied van bus 2 is grotendeels per fiets sneller bereikbaar.

In de ochtend rijden ook scholierenlijnen 650 en 659 vanuit het Heuvelland richting Maastricht. De routes volgen echter voor een groot deel de route van bus 350, waardoor die in veel gevallen een aantrekkelijker alternatief vormt

Verder is te zien dat Maastricht west binnen een half uur te bereiken is en de route van bus 350 is zichtbaar. Deze bus is een snelbus die elke 15 minuten richting Maastricht station/Vaals of Aachen gaat. De dichtstbijzijnde bushalte (Akersteenweg) is 850 meter, ongeveer 12 minuten lopen van de scholen.

Met 45 minuten zijn de trein routes in Zuid-Limburg, bussen waarvoor overgestapt moet worden beter zichtbaar. Waardoor de bereikbaarheid van de scholen groter wordt.



Figuur 4-3 Bereikbaarheid ov in 30 minuten en 45 minuten.

4.4 Conclusie

De Bemelergrubbe is goed toegankelijk met zowel de fiets als de auto. Bushaltes op een paar minuten lopen zorgt dat naast de fiets en auto Bemelergrubbe ook met het openbaar vervoer bereikbaar is. Echter gezien de frequentie van het openbaar vervoer en het materieel dat wordt ingezet is er voor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer nog wel ruimte voor verbetering. Ondanks dat de bussen voor de dorpen aan lijn 4 en 350 buiten Maastricht voor leerlingen een alternatief kunnen zijn, voor de fiets of auto, is het sneller om met de fiets of auto te gaan.

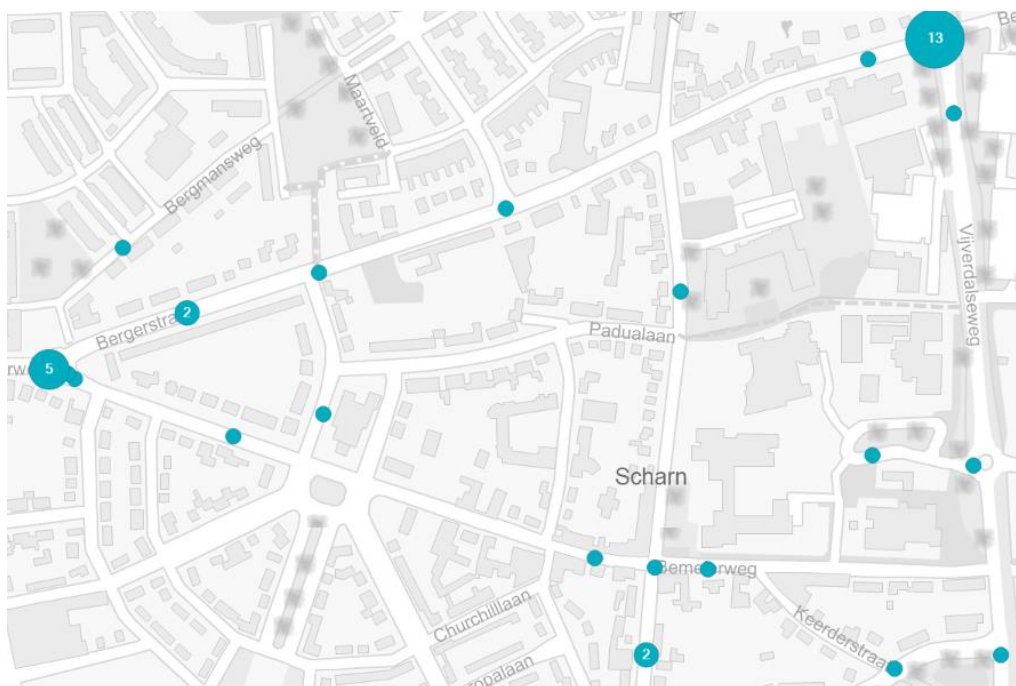
5. Verkeersveiligheid

5.1 Uitgangspunten

Met de verkeersongevallenregistratie VIA is in beeld gebracht hoeveel verkeersongevallen plaats hebben gevonden in de omgeving van de Bemelergrubbe, en waar de knelpunten op gebied van verkeersveiligheid zich bevinden. Zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** het opgenomen gebied voor de verkeersongevallen analyse.

Voor de scope van meegenomen ongevallen is uitgegaan van de afgelopen 5 jaar (sinds 2019). Er is aanvullende informatie verzameld van de ongevallen met fietsers (inclusief bromfietsers, snorfietzers en E-bikers). Ook is geïndiceerd of deze fietsers op basis van geregistreerde leeftijd en dag/tijdstip, leerlingen van het College op weg naar/van school kunnen betreffen. De volgende uitgangspunten zijn gebruikt om te indiceren of een fietser een schoolgaande leerling is; een leeftijd van 12 tot en met 18 jaar, op weekdays, tijdstippen in de vroege morgen (7.30-10u) of in de middag (12-18 u).

5.2 Analyse verkeersveiligheid



Figuur 5-1 Aantal ongevallen in de omgeving van de Bemelergrubbe. Bron Via.nl

In Figuur 5-1 zijn de 39 ongevallen die tussen 2019 en 2024 zijn gemeld bij de politie dit kan betekenen dat niet alle ongelukken gemeld staan. Een paar locaties vallen op, dat zijn de rotondes. De rotonde Bergerstraat en Vijverdalseweg hebben 13 ongevallen plaatsgevonden tussen 2019 en 2024. Van de 13 ongevallen zijn er 10 met fietsers. Dit is mogelijk te verklaren dat de fietsstrook direct naast de auto rijstrook. Deze situatie is niet wenselijk, verder op de Bergerstraat is de rotonde met de Scharnerweg die ook op deze manier is ingericht waar 5 ongelukken met fietsers hebben plaats gevonden tussen 2019 en 2024. Verder heeft op de omliggende wegen vaak 1 ongeval plaatsgevonden. Van de overige 19 ongevallen zijn 6 ongevallen met fietsers.

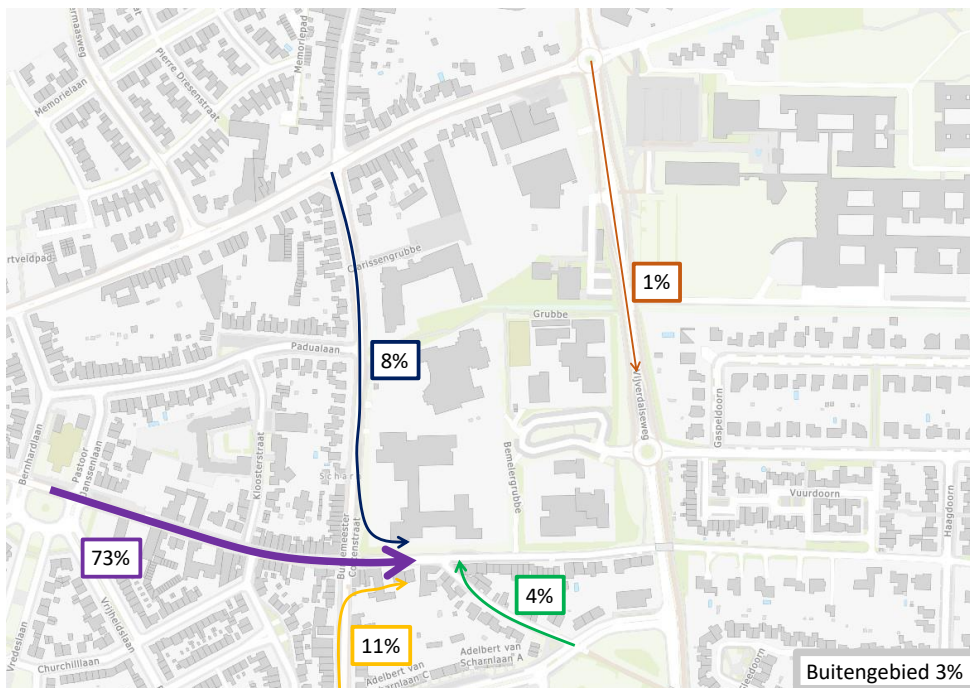
Op de rotondes na, zijn vanuit het oogpunt van de ongevallen, de straten in de omgeving verkeersveilig.

5.3 Fietsonderzoek

De gemeente Maastricht heeft aangegeven waar de leerlingen, van de scholen, vandaan komen (zie bijlage 1). Op basis van deze gegevens en met behulp van de fietsroute planner van Google Maps is in kaart gebracht welke route de leerlingen naar de school nemen en welke knelpunten hierdoor ontstaan. In Tabel 5-1 is de verdeling van de herkomst van de leerlingen in de toekomstige situatie te zien.

Tabel 5-1 Verdeling leerlingen per fiets richting.

	Aantal leerlingen	Noord-oost	Noord	West	Zuid	Zuid-oost	Buiten gebied
Verdeling	100%	1%	8%	73%	11%	4%	3%
Toekomstig situatie	1.607	16	129	1.173	177	64	48



Figuur 5-2 Herkomst leerlingen.

Het grootste aandeel van de leerlingen fietst over Scharnerweg en Wethouder van Caldenborghlaan van uit het westen naar de scholen. De Scharnerweg is een GOW 50 met een fietsstrook en langsparkeren, zie Figuur 5-3. Dit betekent dat langs de drukste fietsroute richting de scholen auto's 50 km/u rijden en op elk moment auto's kunnen parkeren of uit het parkeervak kunnen rijden. Volgens de beelden van Cyclomedia is deze situatie al voor 2001. Ook zijn de fietsvoorzieningen op een rotonde niet ideaal voor een grote stroom fietsers, waarvan veel in groepjes fietsen. Voor een veiligere weg naar de scholen moet gekeken worden naar verschillende factoren: de snelheidsverschillen tussen de fietsers en de auto's. Naast de snelheidsverschillen zijn de auto's die over de fietsstrook moeten om te kunnen parkeren een risico, net als de openslaande deuren van de net geparkeerde auto's



Figuur 5-3 Scharnerweg ter hoogte van nummer 79.
 Bron: Cyclomedia november 2023.

Op de rotondes vanaf het centrum richting het oosten/Bemelergrubbe zijn de fietsers niet gescheiden van de motorvoertuigen, zie Figuur 5-4. Zoals omschreven in paragraaf 5.2.1 zijn op rotondes zoals deze veel ongelukken. Bij de rotonde met de Sibemaweg 4 ongelukken waarvan 2 met fietsers. Op de rotonde met de Bergerstraat en Wethouder van Caldenborghlaan 7 ongelukken waar van 5 met fietsers.



Figuur 5-4 Rotonde Scharnerweg-Sibemaweg.
Bron: Cyclomedia november 2023.

Het leerlingenaantal op locatie Bemelergrubbe zal meer dan verdubbelen ten opzichte van de huidige situatie. Dit betekent dat ook de fietsinfrastructuur deze groei aan moet kunnen. Zoals hier eerder beschreven is de huidige situatie niet optimaal. De gemeente zal moeten kijken of deze situatie aangepast kan worden zodat het veiliger is en voelt. Hierbij kan gekeken worden naar bredere fietsstroken, fietsstroken langs alle wegen, fietsstroken gescheiden van de rijstrook vooral op rotondes, parkeren langs de weg zonder dat daar een fietsstrook tussen zit.



Figuur 5-5 Wethouder van Caldenborghlaan ter hoogte van nummer 43. Bron: Cyclomedia november 2023.

De Wethouder van Caldenborghlaan is net als de Scharnerweg een GOW 50 met fietsstrook en tussen de rotonde met de Scharnerweg en Bernhardlaan langsparkeren. De fietsstrook aan de noordkant ontbreekt tussen Wethouder van Caldenborghlaan 43 en het kruispunt met de Burgemeester Cortenstraat, zie Figuur 5-5. Dat zijn parkeerplaatsen. Dit betekend dat fietsers gemengd met motorvoertuigen moeten rijden. Dit is niet gewenst voor fietsroute naar scholen. Hier moete gekeken worden naar het door trekken van de fietsstrook tot de kruising met de Burgemeester Cortenstraat.

5.4 Conclusie

In de omgeving van de Bemelergrubbe zijn, tussen januari 2019 en augustus 2024, 9 ongevallen gebeurd die geregistreerd zijn bij de politie. Geen van die ongevallen hadden gewonden als gevolg. Op rotondes in de omgeving zijn fietsstroken direct langs de autorijbaan. Dit voelt niet als veilig en op die rotondes gebeuren meer ongevallen dan de kruispunten/VRI gestuurde kruispunten in de omgeving.

De grootste fietsverkeersstroom komt vanuit het westen, deze route gaat over Scharnerweg en Wethouder van Caldenborghlaan. Beide wegen zijn GOW 50, met een fietsstrook en langsparkeren. Op een deel van de Wethouder van Caldenborghlaan is geen fietsstrook meer en moeten de fietsers tussen de auto's rijden. Punten waarnaar gekeken kunnen worden zijn:

- Bredere fietsstroken;
- Fietsstroken langs alle doorgaande wegen;
- Fietsstroken gescheiden van rijstroken;
- Losse fietspaden rond rotondes;
- Geen fietsstroken tussen de rijbaan en de parkeervakken;

6. Conclusie

Het doel van dit onderzoek was door het uitvoeren van een mobiliteitsscan de locatie Bemelergrubbe te beschouwen op de aspecten parkeren, verkeersgeneratie, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Overzicht conclusie:

Parkeren auto: voldoende

Parkeren fiets: onvoldoende

Toekomstige verkeersgeneratie: beperkte toename, acceptabel

Bereikbaarheid: acceptabel, verbetering mogelijk

Verkeersveiligheid: acceptabel, verbetering mogelijk

Toelichting/advies:

Uitbreiding is verkeerskundig gezien acceptabel. Wel raden we aan oog te hebben voor onderstaande aandachtspunten:

- Verhoog fietsparkeerplaatsen
- Verbeter inrichting van de fietsroutes in de wijk Scharn, met name de route vanuit het westen, met het grootste deel fietsers kan veiliger ingericht worden
- OV kan beter benut worden als frequentie hoger wordt en groter materieel.

Fietsparkeerplaatsen

De uitbreiding en verplaatsing van scholen naar de Bemelergrubbe zorgt dat de parkeerbehoefte in totaal 55 parkeerplaatsen voor personenauto's en 1720 fietsparkeerplaatsen is. Rondom de scholen wordt de auto parkeerbehoefte wel voorzien met 71 parkeerplaatsen, maar zijn nu te weinig fietsparkeerplaatsen gepland rondom de scholen om aan de fietsparkeerbehoefte te voldoen. Bij de VSO is het aantal toekomstige fietsparkeerplaatsen nog niet bekend. Het is belangrijk om te voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen. Om fietsgebruik vanuit duurzaamheid en gezondheid te stimuleren, is het belangrijk dat het aantal fietsparkeerplaatsen ruim voldoende is.

Inrichting fietsroutes

De verkeersgeneratie is in totaal 210 mvt/etm. Verdeeld over 178 voor ingang Vijverdalseweg en 32 voor ingang Burgemeester Cortenstraat, deze verkeersgeneratie zorgt niet voor problemen voor de doorstroming op de Vijverdalseweg en de Burgemeester Cortenstraat.

De grootste fietsstroom komt vanuit het centrum via de Scharnerweg en Wethouder van Caldenborghlaan naar de Bemelerweg en Bemelergrubbe. Op deze route is de fietsstrook niet gescheiden van het autoverkeer en zijn er naast de fietsstroken langsparkerplaatsen. Hierdoor kunnen de fietsroutes naar de scholen onveilig voelen. Omdat het aantal leerlingen die naar de Bemelergrubbe toe gaat in de toekomstige situatie toeneemt, moet worden nagegaan of de infrastructuur deze groei aankan. Vooral op de Scharnerweg en Wethouder van Caldenborghlaan.

Vanuit een risico gestuurd beleid vanuit het strategisch plan verkeersveiligheid adviseren wij om een vervolgonderzoek te (laten) doen naar veiligere fietsroutes in de wijk Scharn van Maastricht. Hoewel de ongevallencijfers het niet direct uitwijzen, zien wij wel een risico bij de fietsstroken met langsparkeren op wegen met een snelheidsregime van 50 km per uur. De fietsers naar de scholen zijn voornamelijk adolescenten, die vaak in groepen fietsen en hun aandacht niet altijd onverdeeld bij het verkeer hebben. Afzonderlijk zijn het al risicofactoren om rekening mee te houden, maar gecombineerd is dat als risico niet te onderschatten. In een vervolgonderzoek kan gekeken worden naar bredere fietsstroken, fietsstroken langs alle wegen, fietsstroken gescheiden van de rijstrook vooral op rotondes, parkeren langs de weg zonder dat daar een fietsstrook tussen zit.

Betere benutting OV

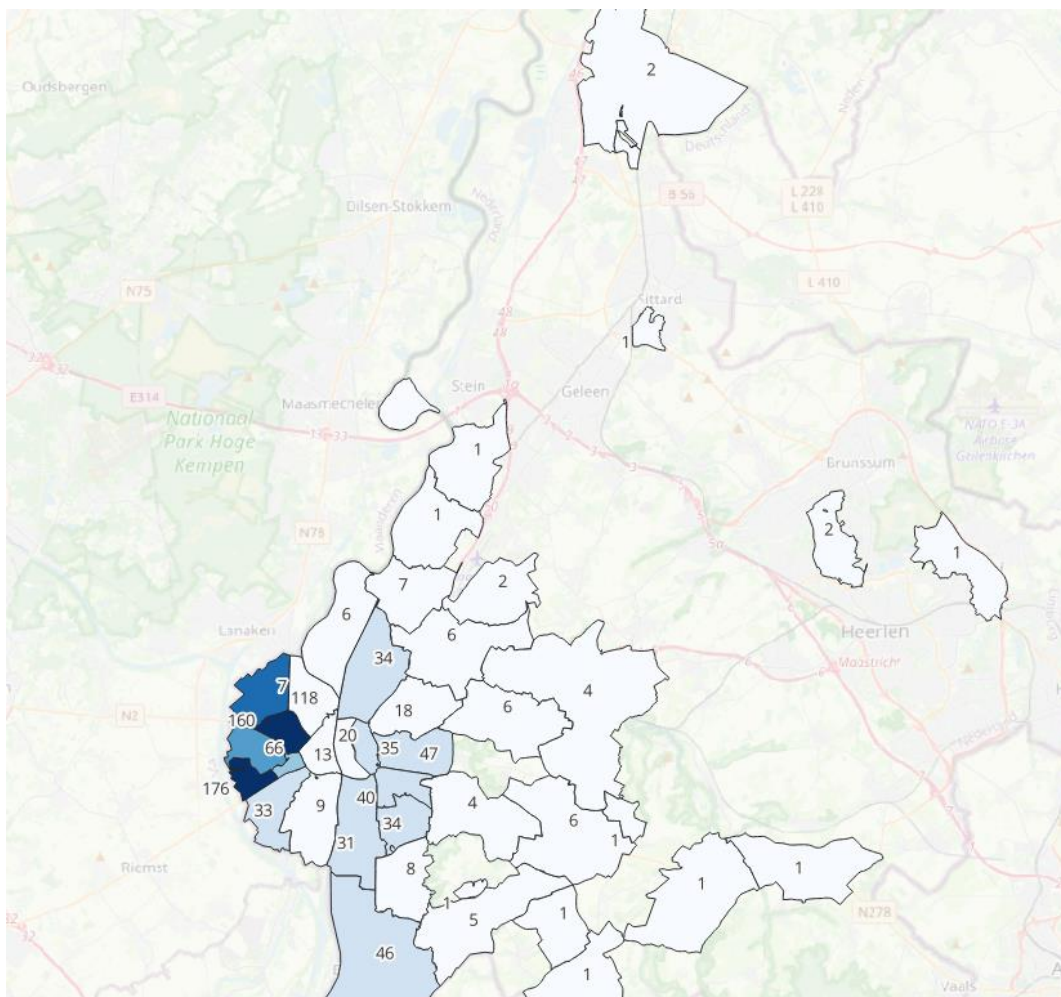
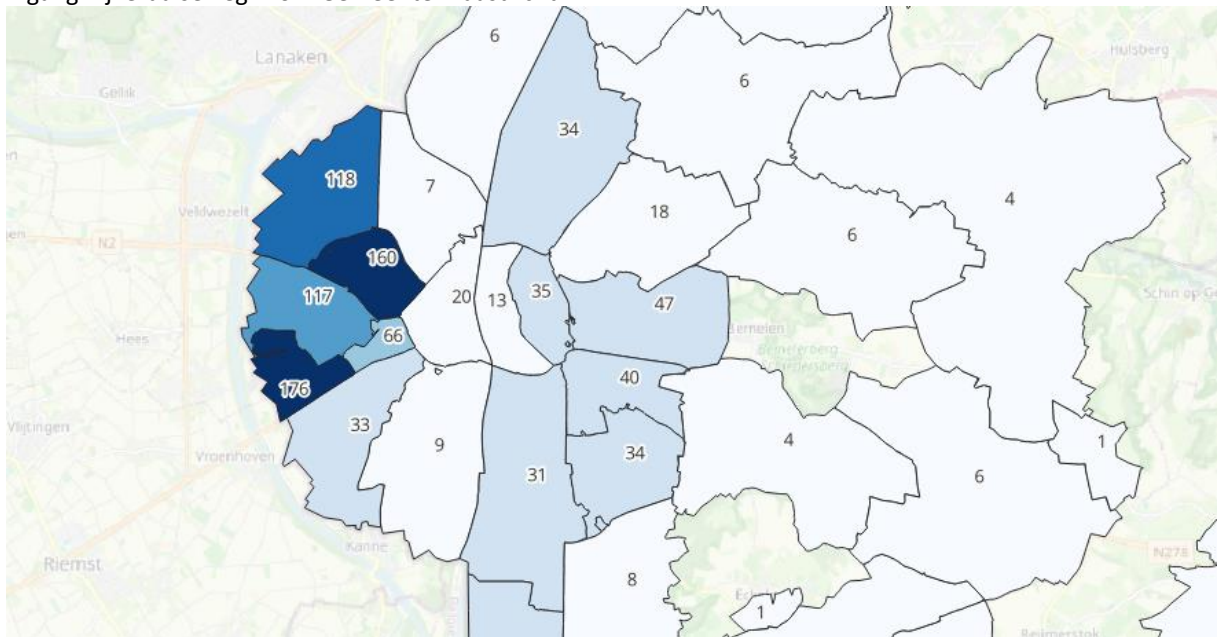
De Bemelergrubbe is met de auto en de fiets goed te bereiken

Er zijn twee bushaltes binnen 10 minuten van de scholen, maar bus 4 rijdt om de 30 minuten en bus 8 om het uur. Bus 8 rijdt bovendien met kleine bussen die niet geschikt zijn voor grote aantallen leerlingen. De bussen hebben daarnaast een lage frequentie waardoor dit niet direct een alternatief voor de auto of fiets is.

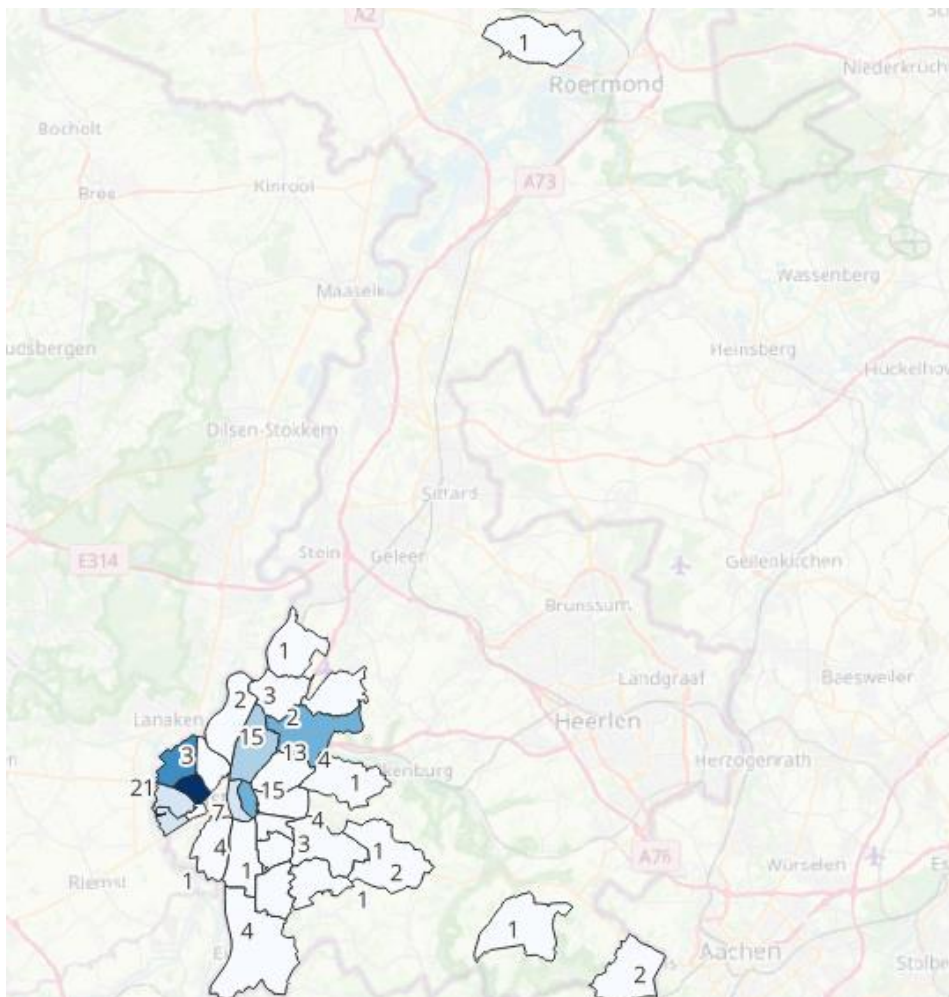
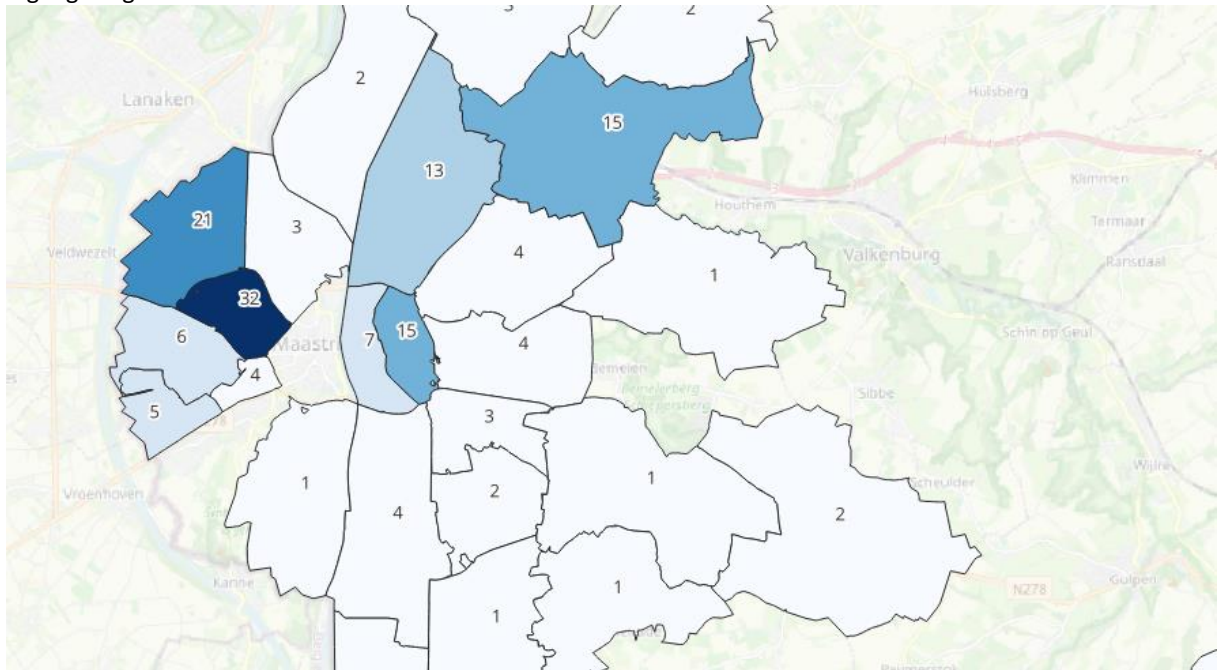
In overleg met de vervoerder (Arriva 2024) kan gekeken worden of bijvoorbeeld de spitsfrequentie omhoog kan en of bus 8 met groter materieel gereden kan worden, mits de infrastructuur op de route dat toelaat.

7. Bijlage 1 Herkomst leerlingen verdeeld per ingang.

Ingang Vijverdalseweg Bron: Gemeente Maastricht



Ingang Burgemeester Cortensstraat Bron: Gemeente Maastricht



Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2