



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Domeinvergadering 4-2-2025 IHP VO en
binnensportaccommodaties
BEHANDELD DOOR
M (Marc) Hendriks

DATUM
30 januari 2025
Verzonden: 30-01-2025
TELEFOONNUMMER
043 350 4720

BIJLAGEN
4
ONZE REFERENTIE
2025.00389

E-MAILADRES
Marc.Hendriks@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

Ter voorbereiding op de komende domeinvergadering van 4 februari waarin het IHP VO en binnensportaccommodaties wordt besproken, sturen wij u bijgaande vraag en antwoord document waarin we antwoord geven op vragen die wij tijdens de stadsronde van 21 januari jl. hebben gekregen

Morgen zult u een vergelijk document ontvangen waarin de vragen over Sport beantwoord zullen worden.

Wij verheugen ons op een constructief en plezierig debat.

Hoogachtend,

Johan Pas
Wethouder Wonen, Onderwijs, Studentenstad en Welstand

en,

Manon Fokke
Wethouder Financiën, Personeel & Organisatie, Burgerparticipatie en Lobby

Raadsinformatiebrief

Vraag en antwoord Integraal Huisvestingsplan Voortgezet Onderwijs en Binnensport (IHP VO)

Aanname- en plaatsingsbeleid Stichting LVO

In de stadsronde van 21 januari jl. heeft de bestuurder van LVO de hardnekkige geruchten over invoering van een lotingsprocedure en/of postcodebeleid ontkracht. We kunnen ook niet helemaal plaatsen waarom dit nu bij het integraal huisvestingsplan een groot thema wordt aangezien er sprake is van aanzienlijke capaciteitsuitbreiding. Loting gebeurt nu al bij het Bernard Lievegoed College omdat er geen plek is. En het Sint Maartenscollege heeft helemaal geen capaciteit meer om te groeien op de huidige locatie. M.a.w. de kans dat een leerling geplaatst wordt vanuit huisvestingsperspectief, wordt alleen maar groter in de voorliggende plannen.

Kijkende vanuit onderwijsperspectief hebben we onderstaande **reactie van LVO** ontvangen: “VO-Maastricht: de vrije keuze van de leerling staat voorop daarom realiseren wij meerdere scholen met een breed aanbod.

Er worden vragen gesteld over de invoering van een loting en over het plaatsen bij de scholen van Maastricht op basis van postcode. We plaatsen op basis van de keuze van de leerling. Voor onze scholen in Maastricht geldt dat bij plaatsing de postcode niet relevant is. Er is dus voor de scholen in Maastricht geen sprake van plaatsing op basis van postcode.

Wanneer vindt er mogelijk loting plaats?

Om te komen tot een Toekomstbestendig voortgezet onderwijs in Maastricht heeft een onafhankelijke commissie, de Commissie ARVO, in 2022 en 2023 een breed onderzoek gehouden onder belanghebbenden. De Commissie heeft vervolgens een advies uitgebracht over de inrichting van het voortgezet onderwijs. De kern van dit advies waren de onderstaande ontwerpcriteria:

1. Keuzemogelijkheid per schoolsoort, dus per schoolsoort in ieder geval meer dan één school.
2. Onderwijsaanbod aan zowel de west- als de oostzijde van de Maas.
3. Creëer brede scholen tot een maximum van ca. 1200 leerlingen.
4. Hanteer de vuistregels voor levensvatbare scholen per schoolsoort.
5. Vmbo- basis/kader in Maastricht verzorgt zoveel mogelijk profielen.
6. Het vmbo met praktijkruimten op de mooiste locatie.

Deze criteria zijn door LVO overgenomen en zijn de basis voor ons toekomstige voortgezet onderwijs. We creëren brede scholen aan beide zijden van de Maas met een eigen profiel en breed aanbod. Voor vmbo basis/kader-leerlingen bieden we verschillende profielen. Toekomstige leerlingen hebben dus veel keuzemogelijkheden in Maastricht.

We gaan op basis van de leerlingenprognoses, keuzes van de huidige leerlingen en bovenstaande ontwerpcriteria vier brede scholen realiseren. Om alle toekomstige leerlingen te kunnen plaatsen is in het IHP het maximale aantal voor twee scholen structureel bijgesteld naar 1400 voor het Sint-Maartenscollege en 1500 voor het Porta Mosana College in plaats van 1200.

Zoals de commissie ARVO al heeft geconcludeerd: “de menselijke maat is belangrijk”, en daar houden wij graag aan vast. Dit betekent dat tijdelijk bijsturen nodig is als een school de maximumcapaciteit benadert of heeft bereikt. We stellen dan tijdelijk een maximum in op de instroom bij deze school. Om alle aanmelders evenveel kans te geven op een plek binnen deze school gaan we alleen in die situatie en voor die school bij te veel aanmeldingen loten.

We doen dit overigens al geruime tijd voor de aanmeldingen bij het Bernard Lievegoed College. Het bovenstaande is nog niet besloten en nog geen beleid. Een aanmeldprocedure is in ontwikkeling en wordt ter instemming voorgelegd aan de medezeggenschapsraden van de scholen.

Bij de ontwikkeling van deze procedure maken we gebruik van de ervaringen bij het Bernard Lievegoed College en voorbeelden in andere steden in het land. (o.a. Breda en 's-Hertogenbosch”).

1. Is er wettelijk kader voor het toelaten/weigeren van leerlingen?

Ja, voor het toelaten en weigeren van kinderen, moet de school ervoor zorgen dat het toelatingsbeleid bekend is. Leerlingen mogen niet willekeurig geweigerd worden. Weigering door de middelbare school is toegestaan als:

- De school vol is.
- Het kind wordt aangemeld op een ander niveau dan het schooladvies van de basisschool.
- De school een speciaal profiel heeft en je kind voldoet niet aan de extra voorwaarden daarvoor.
- De leerling de godsdienstige of levensbeschouwelijke richting van de school niet accepteert (dit criterium geldt niet voor een openbare school).
- De school de leerling niet de ondersteuning kan bieden die nodig is.

2. Moet openbaar onderwijs te allen tijde leerlingen aannemen, ook als de school vol zit?

Nee, ook een openbare school kan vol zitten en geen leerlingen meer aannemen. Wel zit het verschil dat bijvoorbeeld een Rooms-Katholieke school een leerling mag weigeren als de godsdienst of levensbeschouwing van de school niet ondersteund wordt. Een openbare school mag dit selectiecriterium niet gebruiken. Omdat de gemeente een verplichting heeft om toe te zien op voldoende openbaar onderwijs, kan er een (vervoers)verplichting voor de gemeente ontstaan. Bijvoorbeeld: de openbare scholen in Maastricht zijn vol (Porta Mosana en straks de nieuwe vmbo-havo school) en kunnen geen leerlingen meer toelaten. Dan is de gemeente verplicht om een alternatief te zoeken in een andere gemeente en vervoer aan te bieden bv. naar het Grotius College in Heerlen.

Besluitvorming en proces

3. Hoe is het IHP tot stand gekomen?

Het IHP VO realiseert de ambitie van de stad Maastricht om te ontwikkelen en het onderwijs een prominente plek te geven in de ontwikkeling. Hoe is dat gegaan?

1. Een democratisch proces is de basis: coalitieakkoord 2022-2026 (brede scholen Oost en West)
2. Ontwerpcriteria commissie Arvo:
 - Keuzemogelijkheid per schoolsoort (in ieder geval meer dan 1 school)
 - Onderwijsaanbod aan West en Oost
 - Brede school maximum van circa 1200 leerlingen
 - Levensvatbare school
 - Vmbo-clustering vmbo-b/k vanwege kwaliteit en haalbaarheid (financieel)
 - De volgende scholengemeenschappen: Sint Maartenscollege, nieuwe school voor vmbo-havo (school heeft nog geen naam), Porta Mosana College, aangevuld met Bernhard Lievegoed.
3. Ontwerp van toekomstig onderwijsaanbod op hoofdlijnen met instemming van medezeggenschapsraden

Deze basis heeft geleid tot concretisering van de huisvesting voor de toekomst:

4. Locatieselectie door gemeente en LVO samen
 - Haalbaarheidsstudies per locatie (breed)
 - Onderzoek alternatieve locaties

Iedereen heeft vanuit eigen rol en verantwoordelijkheden gewerkt: Onderwijs gaat over inrichting van het onderwijs en maakt hierin keuzes, de gemeente stelt locaties beschikbaar en faciliteert binnen de

geormerkte locaties huisvesting. De achterban van iedere organisatie is betrokken geweest bij het voorliggende plan.

4. Wat is de mate van uitwerking van de plannen en in hoeverre is nog invloed mogelijk?

Er is nog geen sprake van een (voor)ontwerp. De uitgevoerde haalbaarheidsonderzoeken laten schematische weergaven zien van de te realiseren onderwijslocaties. Om de haalbaarheid van het bouwen van een school/sporthal te toetsen zijn zogenaamde massastudies gedaan. Dit zijn geen ontwerpen. Maar ze zijn wel de basis om de ontwerpfasen op te starten.

Het traject tot de realisatie van een nieuw gebouw is onderverdeeld in fasen (zie onderstaande figuur). Elke fase wordt afgesloten met een voortgangsdocument en een besluit over het continueren van het proces.



Als de raad instemt met het IHP VO is de initiatieffase afgerond en kan door de bouwheer (het schoolbestuur voor de school en de gemeente voor de sporthallen) de definitiefase opgestart door het opstellen van een programma van eisen. Voordat het bevoegd gezag tot realisatie (feitelijk is dit het moment waarop de aannemingsovereenkomst wordt getekend) kan overgaan, wordt getoetst of aan alle voorwaarden inclusief omgevingsvergunning wordt voldaan. Pas als alles akkoord is, wordt een zogenaamd bekostigingsbesluit afgegeven door de gemeente en kan gestart worden met de realisatie.

5. Is een IHP verplicht?

Op grond van landelijke wetgeving nu nog niet. Volgens het ministerie van OC&W zal de aanstaande wetgeving waarin het IHP verplicht wordt, per 1-8-2025 ingevoerd worden.

Op grond van de lokale verordening is een IHP wel verplicht (artikel 28, specifiek lid 4 verordening voorzieningen huisvesting onderwijs 2021).

Toelichting:

Het Integraal Huisvestingsplan (IHP) is landelijk nog niet wettelijk verankerd. Dit zal naar verwachting wel gebeuren met inwerkingtreding van het 'Wetsvoorstel planmatige en doelmatige aanpak onderwijshuisvesting. Zie het voorgestelde nieuwe artikel 6.2a Wvo 2020, eerste lid:

1. *De gemeenteraad stelt ten minste eenmaal in de vier jaar een integraal huisvestingsplan vast voor de bekostiging van de voorzieningen in de huisvesting in de gemeente voor scholen als bedoeld in artikel 6.3.*

In het nieuwe voorgestelde artikel 6.2b, eerste lid Wvo 2020 wordt de gemeente verplicht over het IHP op overeenstemming gericht overleg te voeren:

1. *De gemeenteraad stelt het integraal huisvestingsplan, bedoeld in artikel 6.2a, of een wijziging daarvan, niet vast dan nadat daarover op overeenstemming gericht overleg is gevoerd met door het bevoegd gezag van de niet door de gemeente in stand gehouden scholen in de gemeente aan te wijzen vertegenwoordigers.*

De gemeenteraad van Maastricht sorteert nadrukkelijk voor op dit wetsvoorstel. Dit is zo vastgelegd in onze verordening. In artikel 28 lid 4 is opgenomen dat: "Alleen op basis van de IHP-uitvoeringsplanning kan een aanvraag worden ingediend voor een voorziening in de huisvesting bedoeld in artikels 6 en 7".

6. Kan het IHP VO opgeknipt worden?

Zoals beschreven onder punt 1 is het voorliggende IHP VO een integraal plan rekening houdend met alle ambities en opgaven voor de komende jaren. Een verandering in locatiekeuze of het deels of niet opnemen van een onderwijsvraagstuk heeft tot gevolg dat het IHP VO niet kan worden vastgesteld

zonder dat hierover het verplichte overleg met het bevoegd gezag (schoolbesturen) heeft plaatsgevonden. Dit moet in het op overeenstemming gericht overleg (OOGO).

De procedure omtrent het op overeenstemming gericht overleg met het bevoegd gezag van de school maakt onderdeel uit van onze verordening. Op grond van artikel 10 lid 5 kan de Onderwijsraad om advies gevraagd worden indien er geen overeenstemming kan worden bereikt over het voorliggende voorstel en de scholen een geschil aanhangig maken.

Op grond van onze eigen verordening (artikel 28 lid 4) is het niet mogelijk om een aanvraag voor nieuwbouw of uitbreiding met permanente bouwaard in te dienen als deze niet is opgenomen in het IHP. Hierdoor bestaat dus de kans dat bij het niet vaststellen van het IHP geen voorziening kan worden getroffen tenzij de raad afwijkt van haar eigen verordening.

Dus ja, het IHP mag opgeknipt worden indien een raadsmeerderheid hiervoor is en nadat er opnieuw overleg gevoerd is met het bevoegd gezag van LVO. Dit overleg (OOGO) is verplicht.

7. Welke consequenties heeft het wanneer het IHP VO wordt opgeknipt?

1. Er ligt dan geen integraal huisvestingsplan zoals het bedoeld is en landelijk verplicht wordt.
2. Er ontstaat nog meer focus op huisvesting dan nu al het geval is. Dit gaat ten koste van de aandacht op kwaliteit van het onderwijs.
3. Er is dan geen integrale sturing op financiën mogelijk. Er ligt nu een integraal financieel plaatje op basis waarvan integraal gestuurd kan worden. Bij opknippen zal het financieel overzicht bijgesteld moeten worden zonder dat de consequenties op voorhand bekend zijn en financieel zijn in te schatten.
4. De consequenties voor de onderwijsinrichting zijn op voorhand dan niet duidelijk. Dit geldt ook voor de spreiding van het onderwijs.
5. De sporthallen moeten opnieuw bekeken worden; als er geen VO-school in West komt zal de beoogde locatie en omvang van de sporthal aan de Eenhoornsingel opnieuw beoordeeld moeten worden.
6. Ouders hebben dan nog steeds geen duidelijkheid over het totale scholenlandschap van Maastricht.
7. Er zal opnieuw in overleg getreden moeten worden met het bevoegd gezag van LVO. Het ontbreken van consequenties op hierboven beschreven punt 4 zal hierbij zwaar wegen. De ontwerpcriteria zoals beschreven in het rapport van de commissie Arvo moeten opnieuw geformuleerd worden.
8. De schoolbesturen kunnen op grond van onze verordening (Artikel 28) geen aanvraag indienen voor nieuwbouw of uitbreiding met permanente bouwaard.

8. Welke scenario's zijn er als het IHP VO wordt opgeknipt en voor Sint Maartenscollege alternatieven worden gezocht en meer gesprekken worden gevoerd?

Wij zijn van mening dat er zorgvuldig en veelvuldig met het Sint Maartenscollege is gesproken en dat verdere gesprekken geen andere uitkomst zullen geven dan dat zij op de huidige locatie willen blijven c.q. een nieuwe locatie aan de Groene Loper krijgen. Dit scenario betekent dat:

- De gemeenteraad miljoenen (tussen €10 en €30 miljoen) extra moet willen voten voor de noodzakelijke onteigeningsprocedures op alternatieve locaties aan de Groene Loper en/of dat andere scholen minder financiële middelen krijgen. Het investeringstekort dat wij vanaf 2030 verwachten wordt dan nog groter.
- Het Sint Maartenscollege op de huidige locatie blijft met geen tot weinig mogelijkheid tot uitbreiding. Ook lopen we als gemeente het risico dat de Rechtbank bij het uitblijven van een geschikte locatie op termijn naar een andere gemeente verhuist. Naast werkgelegenheid verliezen we dan ook de koppeling met de Rechtenfaculteit van de Universiteit. Daarnaast druist dit scenario tegen het coalitieakkoord in (geen brede school in West), de ontwerpcriteria van de commissie Arvo en de gekozen onderwijsinrichting van LVO. Als de groei zich voortzet

in leerlingaantallen, ontkomt LVO er niet aan een aanname-/plaatsingsbeleid in te voeren voor het Sint Maartenscollege. Dat wederom betekent dat op de andere scholen het aantal leerlingen gaat toenemen en hier een aanvullende huisvestingsopgave ontstaat. Dat is met bij het Porta Mosana College (vwo) en de nieuwe school voor vmbo-havo het geval. Het Bernard Lievegoed College heeft geen extra capaciteit op de huidige locatie dan de gestelde maximale capaciteit (na uitbreiding) van 1.200 leerlingen.

9. Kan een besluit van een gemeenteraad over het IHP VO door een orgaan buiten de gemeentelijke organisatie teniet worden gedaan (bv. een MR)?

Het eenduidige antwoord van zowel Stichting LVO (zij bijlage brief LVO) als de gemeente op basis van extern juridisch advies is: néé. Een orgaan buiten de gemeentelijke organisatie kan het besluit van de gemeenteraad niet ongedaan maken. De gemeenteraad kan het IHP VO vaststellen.

Dit heeft te maken met de verdeling van verantwoordelijkheden tussen gemeente en school.

Gemeente bepaalt de locatiekeuze, gaat over de ruimtelijke ontwikkeling in haar stad, en verstrekt de middelen voor de realisatie van de huisvesting. School is bouwheer en bepaalt het onderwijsprofiel en –aanbod.

Locaties en alternatieven

10. Welke school komt nu waar? En wanneer?

Het is geen makkelijke opgave om in Maastricht goede locaties te vinden. Een vo-school heeft veel ruimte nodig en stelt eisen aan de omgeving: denk onder andere aan goede bereikbaarheid. Voor de locaties van de scholen, zie IHP. De jaartallen in het plan zijn de beoogde opleverdata van de nieuwbouw. Zoals je ziet kunnen we niet alles in een keer realiseren, dat gebeurt in fases. Uiterlijk in 2032 willen we alles hebben gerealiseerd.

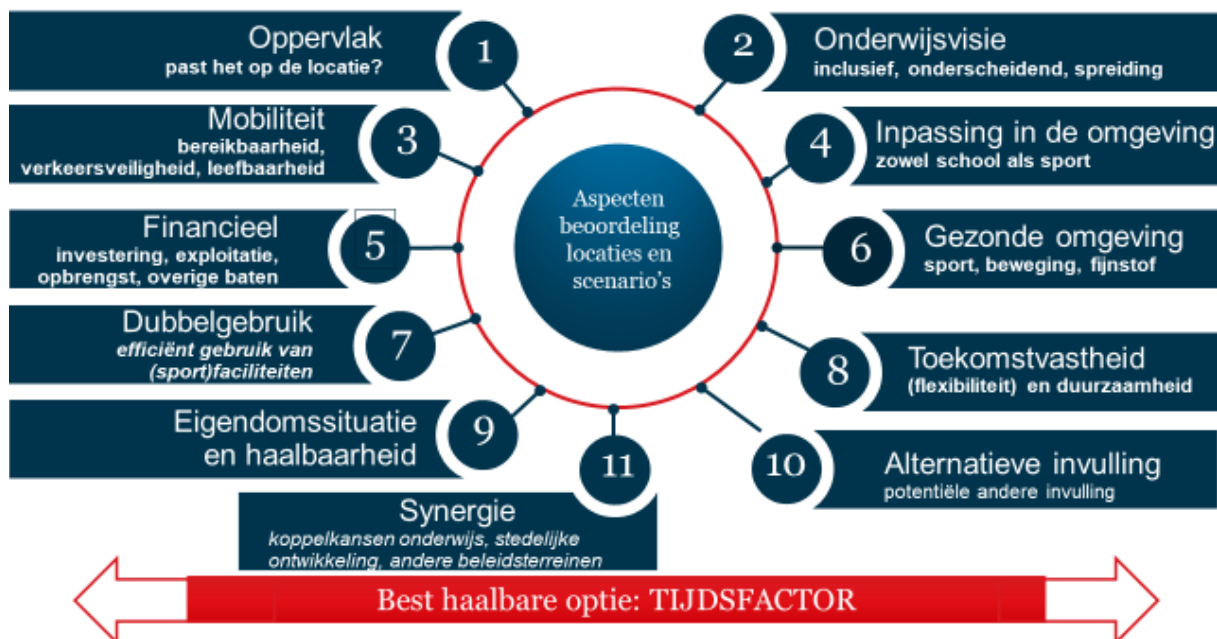
11. Waarom is de Groene Loper niet meer in beeld?

Kort geformuleerd: het past niet en kost te veel geld. Dit bleek uit de haalbaarheidsstudie. We willen het onderwijs zoveel mogelijk inclusief organiseren dus ruimte voor het voortgezet speciaal onderwijs en mogelijk in de toekomst het praktijkonderwijs is belangrijk. Op de Groene Loper zou je dan of de diepte of de hoogte in moeten bouwen. Dat is niet wenselijk en wederom kostenverhogend. Ook is de vormgeving een probleem omdat de praktijkruimten beperkingen m.b.t. inpasbaarheid kennen.

We hebben een mooi alternatief, 900 meter van de Groene Loper, waar ruimte is om ook de IvOO-diplomalijn en mogelijk op termijn ook Terra Nigra te vestigen. Hier kunnen we een mooie omgeving creëren voor onze leerlingen, nieuwe gebouwen met voldoende ruimte voor praktijklokalen en mooie buitenruimte.

12. Zijn er alternatieve locaties onderzocht?

Er zijn meerdere locaties beoordeeld aan de hand van afwegingskader opgesteld door de gemeente en het schoolbestuur. Verderop in dit document vindt u de locaties die primair zijn verkend. Later zijn nog alternatieve locaties onderzocht zoals ons eigen gebouw aan de Randwijcksingel en het terrein aan de Demertdwarstraat. De gekozen locaties zijn als best haalbare opties uit de onderzoeken naar boven gekomen.



De eigendomssituatie c.q. het verkrijgen van eigendom op een potentiële locatie, al dan niet in relatie tot financiën en de factor tijd, speelde in de afweging een belangrijke rol als de grond/het gebouw niet eigendom is van het schoolbestuur en/of de gemeente. Ligt de eigendomssituatie inderdaad bij de het schoolbestuur en/of de gemeente, hoeven er immers geen financiële middelen geïnvesteerd te worden voor de verwerving. Voordeel is ook dat er geen onteigeningsprocedures doorlopen hoeven te worden die niet alleen zorgen voor ongewenste afhankelijkheden maar ook vaak zeer lang duren. De noodzaak en wens om binnen afzienbare tijd stappen te zetten om te investeren in toekomstbestendige gebouwen, kan in de voorgestelde propositie het beste gerealiseerd worden. Voor de nieuwe vmbo-havo school is gezocht naar een centrale locatie, onder andere aan de Groene Loper. Dit bleek niet realiseerbaar, in het voorgestelde IHP VO is de best haalbare optie opgenomen.

13. Na al die jaren van onderzoeken naar de Groene Loper en uiteindelijk komen jullie dan toch uit op de Bemelergrubbe?

Dit is uiteindelijk het resultaat van een zorgvuldig doorlopen proces en het toepassen van het afwegingskader. In een stad zijn het aantal geschikte locaties die voldoen aan de belangrijkste criteria (omvang, financiën) beperkt. Daarnaast zullen we nu echt stappen moeten zetten. Tijdsfactor is belangrijk, want we hebben niet de luxe om jaren te wachten we moeten naar invulling van de wettelijke zorgplicht. Het is belangrijk dat leerlingen toekomstbestendige onderwijshuisvesting krijgen.

14. Waarom is er gekozen om het Sint-Maartenscollege te verplaatsen?

We sluiten zoveel mogelijk aan bij het advies van de Commissie Arvo en volgen het coalitieakkoord. Dit betekent spreiding over de stad en een brede school in West. Sint Maartenscollege heeft een breed opleidingsaanbod van vmbo-tl tot en met vwo. Door het Sint Maartenscollege te verhuizen realiseren we (LVO en gemeente) de gewenste spreiding over de stad en een breed aanbod in West. Deze school kan een prima bijdrage leveren voor de gebiedsontwikkeling aan deze zijde van de maas. Daarnaast heeft de school op grond van het aantal leerlingen behoefte aan capaciteitsuitbreiding die niet op de huidige locatie kan worden gerealiseerd.

Het Bonnefanten College is nu in West gevestigd maar dat gaat samen met VMBO Maastricht verder als de nieuwe vmbo-havo school voor Maastricht en omgeving. Voor het vmbo is er gezocht naar een zo centraal mogelijke locatie met goede bereikbaarheid. Door een clustering van het vmbo te realiseren kan het huidige aanbod (profielen) worden uitgebreid.

Het Bonnefanten College met enkel het havo profiel in stand te houden aan de Westzijde sluit niet aan bij ARVO-rapport en het Coalitieprogramma. Dan geven we geen goede invulling aan de wens om te spreiden. Daarnaast zal een school met zo'n beperkt onderwijsaanbod in financiële zin niet levensvatbaar zijn en draagt dit niet bij aan de kwaliteit van het onderwijs.

En voor alle duidelijkheid: de leerlingen van het Sint Maartenscollege krijgen als (een van de) eerste, een gloednieuw schoolgebouw dat past bij het beoogde onderwijsprofiel Science en wordt gerealiseerd, op het grootste perceel met mooie binnen- en buitensport voorzieningen. Zij gaan niet naar het huidige gebouw van het Bonnefanten.

Tot slot is van belang te benoemen dat de Rechtbank van Maastricht op zoek is geweest naar een nieuwe locatie nabij het station. De locatie aan de Noormannensingel is hiervoor geschikt. Door de verhuizing van Sint Maartenscollege naar West wordt niet alleen een goede school in Maastricht-West gerealiseerd, maar kan deze locatie vrij worden gemaakt voor een andere belangrijke ontwikkeling van de stad, het behoud van de Rechtbank in Maastricht. Dit is onder andere belangrijk voor het ondernemersklimaat in de stad, de werkgelegenheid en de verbinding met de rechtenfaculteit van de Universiteit Maastricht.

15. Wat zijn de resultaten van het onderzoek van het SMC?

- Een aantal medewerkers van het Sint Maartenscollege heeft onderzoek gedaan naar de kansen voor een school op West en wij hebben de locatieonderzoeken gedaan in de hele stad.
- Conclusie is dat we nu keuzes moeten maken voor de toekomst. Er ligt nu een degelijk en grondig opgesteld huisvestingsplan, goede vooruitzichten. In West is er één locatie die geschikt is om een brede school goed te huisvesten. Het Sint Maartenscollege heeft aan de Eenhoornsingel ruimte om te groeien. De medewerkers hebben zorgen over de leerlingaantallen in de toekomst. Het is nog niet gelukt deze zorgen weg te nemen. Wij hebben er vertrouwen in dat het Sint Maartenscollege voldoende leerlingen heeft in de toekomst in West in een mooi nieuw gebouw. Docenten hoeven zich geen zorgen om hun baan te maken.
- Onderzoeksrapport van de projectgroep en de formele reactie van de rectoren en het college van bestuur van LVO zijn beschikbaar gesteld aan de gemeenteraad zodat de raad dit mee kan wegen in zijn besluitvorming.
- Goed om te vermelden dat in het rapport terecht opmerkingen staan over bijvoorbeeld fietsveiligheid. Deze zijn meegenomen in de Mobiliteitsscans die als bijlagen voor u als raad beschikbaar is gesteld. In de ontwerpfase nemen we deze mobiliteitsvraagstukken mee.
- En volgens de prognoses is er voldoende potentieel voor een levensvatbare school aan de Westzijde. Het aantal leerlingen neemt de komende jaren significant toe. (zie Leerlingprognoses en het IHP VO voor de leerlingaantallen)

16. En wat is de reactie van LVO op het SMC-onderzoek?

Wij verwijzen hierbij naar de uitgebreide reactie van LVO te vinden via de navolgende link:

[Bijlage 11 - Definitieve reactie LVO onderzoeksrapport SMC.pdf](#)

De conclusie is dat de onderzoeksresultaten onvoldoende argumentatie geven om de locatie Eenhoornsingel aan te merken als minder of niet geschikt voor de huisvesting van onderwijs. We blijven in gesprek met elkaar en gaan ons richten op de toekomst en de nieuwbouw voor Sint Maartenscollege.

Het is logisch dat het mensen wat doet om over een aantal jaar waarschijnlijk te verhuizen naar een nieuwe locatie. Maar er is tijd om een prachtige nieuwe school neer te zetten én tijd om de verhuizing goed voor te bereiden zodat we iedereen kunnen laten landen.

17. Een nieuwe school voor vmbo-havo, kunnen jullie daar al meer over vertellen?

Zoals bekend zijn we van plan om het Bonnefanten College en VMBO Maastricht samen verder te laten gaan als één nieuwe school voor vmbo en havo. (We weten nog niet wanneer de nieuwe school start). Zij krijgen nieuwbouw voorzien van alle praktijklokalen. Een stad als Maastricht heeft echte vakmensen nodig en de huisvesting biedt straks ruimte om alle profielen en de bijbehorende faciliteiten te bieden aan de leerlingen. Denk aan ontwerpen, horeca, zorg, energie, groen/landbouw, techniek en bouw. Als het IHP VO wordt goedgekeurd besluiten we welke stappen we de komende jaren gaan zetten.

18. In hoeverre is rekening gehouden met verkeer/ontsluiting?

Er is voor iedere locatie een mobiliteitsscan uitgevoerd. Financieel is er voor mobiliteit en aanpassing infrastructuur voor het onderwijsgedeelte een toeslag van 5% (van de normkosten) opgenomen ter financiering van de noodzakelijke aanpassingen.

De mobiliteitsscans liggen sinds 19-11-2024 (na besluitvorming college van B&W) ter inzage. We zullen deze als bijlagen bij dit document toevoegen.

Participatie

19. Is er draagvlak voor deze plannen?

Er is veel draagvlak voor de plannen zoals ze nu voorliggen. Wij krijgen veel positieve reacties op het voorliggende IHP VO en binnensportaccommodaties. De scholen Porta Mosana College, Bernard Lievegoed College, Bonnefantencollege, VMBO Maastricht en Terra Nigra zijn positief over het IHP VO. Dit hebt u ook kunnen horen op de stadsronde van 21 januari jl. Binnen bepaalde groepen, zoals de projectgroep van het Sint Maartenscollege en het buurtcomité Scharn, is er inderdaad geen draagvlak. Moeilijk blijft in te schatten in hoeverre deze groepen representatief zijn voor de totale populatie. Wij horen enthousiaste docenten, ook onder docenten van het Sint Maartenscollege, net zoals er bewoners in Scharn/Heer die verheugd zijn dat er 'eindelijk' iets gaat gebeuren in de wijk. We horen ouders die aangeven dat de verhuizing van een school geen issue is omdat men kiest voor een school en niet een locatie. Kortom, niet iedereen zullen we tevreden kunnen stellen.

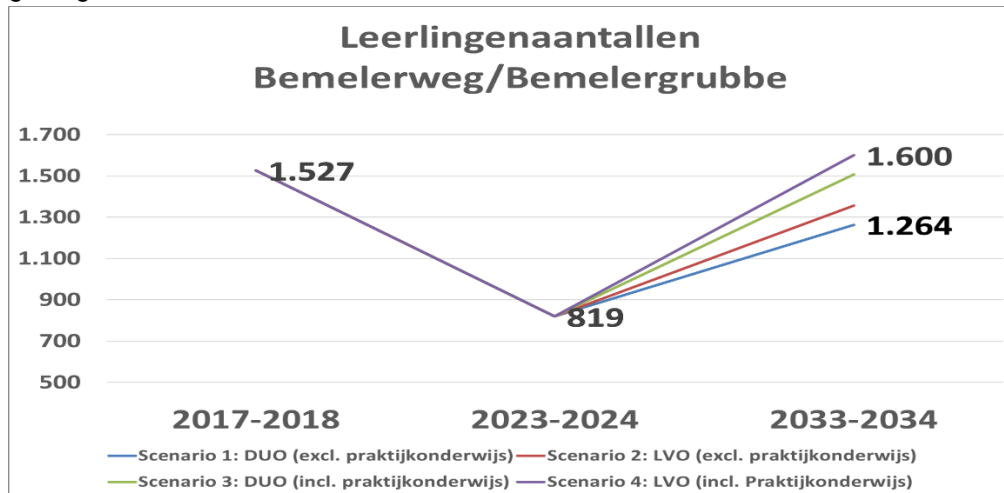
20. Waarom zijn de buurten niet actiever betrokken bij de totstandkoming van de locatiekeuzes?

Maastricht is een compacte stad met beperkte mogelijkheden om brede scholen te huisvesten. Gelijktijdig hebben we te maken met een wettelijke zorgplicht en zijn er in het verleden meerdere scenario's verkend. We moeten constateren dat we zeer lang geen keuzes hebben gemaakt. Daarnaast zien we een gemengd beeld onder inwoners; enerzijds een deel die het als kans ziet om hun buurt leefbaarder te maken, anderzijds een deel die vooral zorgen heeft over toenemende overlast en verkeersonveiligheid.

Wij zijn van mening dat door te kiezen van bestaande schoollocaties, de combinatie ontmoeting/maatschappelijke functies en een actief participatieproces na instemming van de raad met de geoordeelde locaties, er een kwaliteitsverbetering van de leefbaarheid zal plaatsvinden in de betreffende buurten. Door te kiezen van bestaande locaties zien we een kans om het gebouw en omgeving nieuw te ontwikkelen. We zien bij de inrichting van de nieuwe onderwijsgebouwen kansen om de school een verbindend karakter te geven in de wijk. Een ontmoetingsplek voor buurtbewoners, jeugdigen en medewerkers van de school. Hoe we hier invulling aan geven, daarover gaan we in gesprek met buurtbewoners en andere betrokken partners tijdens de ontwikkelfase. Immers, ook na schooltijd kunnen schoolgebouwen een maatschappelijke functie hebben, waardoor ze een bredere functie krijgen binnen de wijk of buurt.

21. Het buurtcomité Scharn is niet tegen een school maar vindt de beoogde aantallen te hoog. Hoe kijkt u hier tegenaan?

In de oude huisvestingsplannen zouden er veel meer leerlingen gehuisvest worden op de Bemelergrubbe: 3.000 (in geval spreiding aanbod tussen met name Bemelergrubbe en Groene Loper) en 5.000 (VO-aanbod vooral op Bemelergrubbe). We hebben dit teruggebracht naar 1.350 leerlingen met een mogelijk aantal van maximaal 1.600 als besloten zou worden om Terra Nigra ook te verhuizen naar de Bemelergrubbe. We zijn van mening dat dit een redelijk aantal is dat ook in de andere buurten gehuisvest wordt. Historisch gezien heeft op deze locatie dit aantal leerlingen, ook les gekregen.



22. Hoe verloopt het participatieproces verder?

Na besluitvorming gaan we starten met de ontwikkeling/ realisatie van de schoolgebouwen en sporthallen en dan gaan we ook de buurt hierbij betrekken. We werken aan een plan van aanpak inzake participatie. We streven naar een grote betrokkenheid van de buurt waarbij de participanten een representatieve afspiegeling zijn van de buurt. We volgen de participatieladder conform de participatieverordening gemeente Maastricht. Hierin worden drie vormen van participatie onderscheiden:

1. Meepraten: de mogelijkheid om meningen, ervaringen en ideeën in te brengen.
2. Samenwerken: de mogelijkheid om de verantwoordelijkheid voor (een deel van) de uitvoering uit te dragen.
3. Meebeslissen: de mogelijkheid om direct bij te dragen aan het beleid.

23. Hoe zit het met de verkeersveiligheid? Of veiligheid in het algemeen/de wijken rond de Eenhoornsingel?

Dit is een terecht aandachtspunt en in de ontwerpfase gaan we hier concreet mee aan de slag, denk bijvoorbeeld aan de realisatie van veilige fietsroutes. In het financieel kader is er een toeslag voor o.a. mobiliteit en infrastructuur (in totaal 5% van de normkosten) opgenomen (zie ook bijlage 7).

24. Hoe zit het nu met de leerlingaantallen?

We volgen de criteria zoals deze in onze verordening zijn vastgelegd. Het opstellen van prognoses is verplicht. Er zijn verschillende prognosemodellen. Historisch gezien zijn de prognoses van DUO niet goed bruikbaar voor Maastricht omdat deze prognoses beleidsarm zijn d.w.z. geen rekening houden met de lokale omstandigheden en beleidskeuzes. De aanwezigheid van de universiteit van Maastricht en de hoge studentenaantallen leidt bijvoorbeeld tot een vertekend beeld in beleidsarme prognoses. De studenten van de universiteit die in Maastricht wonen, vertrekken vaak na afloop van hun studie. Hier wordt vaak geen rekening mee gehouden. Samen met de gemeenten Heerlen en Sittard-Geleen is er een aanbesteding geweest en worden prognoses gemaakt door Pronexus. Deze prognoses houden rekening met lokale omstandigheden. Deze zijn in het verleden ook betrouwbaarder gebleken.

Pronexus werkt landelijk voor veel gemeenten en is een zeer ervaren bedrijf in het maken leerlingprognoses. De software die Pronexus gebruikt is gebaseerd op VNG vastgestelde normen en de huidige wet- en regelgeving. De Pronexus prognoses zijn ook gebruikt voor het IHP PO dat unaniem door de raad is vastgesteld.

25. De projectgroep SMC adviseert om nog meer onderzoek te doen en te zoeken naar alternatieve locaties. Kan dat niet?

Dat maakt de bestaande opties niet anders. En dus ook de uitkomst niet. We zijn als stad beperkt in het aantal locaties.

Er zijn meerdere locaties onderzocht en die zijn niet geschikt bevonden of geschikt te maken. Er zijn weinig locaties waar vo en sportfaciliteiten gerealiseerd kunnen worden. In West is alleen de Eenhoornsingel geschikt. De alternatieve locatie 'De Koompe' die door de projectgroep SMC in de stadsronde van 21-1 jl. is aangedragen is niet haalbaar; op meerdere criteria (o.a. mobiliteit, eigendomssituatie, alternatieve invulling, gezonde omgeving, inpassing, sport/dubbelgebruik, financiën, koppelkansen) is deze locatie al in een vroeg stadium afgevallen.

Verder onderzoek heeft dan ook geen zin. Alle locaties zijn verkend en/of hebben inpassingsstudies plaatsgevonden. Het enige haalbare alternatief is dat het Sint Maartenscollege op de huidige locatie blijft. Capaciteitsuitbreiding is dan niet mogelijk hetgeen betekent dat de keuzevrijheid beperkter wordt. De geprognoseerde leerlingaantallen kunnen namelijk niet gehuisvest worden op deze locatie. En het betekent dat de voorziene stijging van leerlingen op andere locaties in de stad moet worden opgevangen. Dat houdt in dat deze locaties aan meer leerlingen les gaan geven en dat waar een grotere huisvestingsvraag krijgen.

26. De projectgroep stelt dat het SMC een regionale functie heeft, houden jullie daar geen rekening mee?

Onderstaande figuur geeft de herkomst van leerlingen per school weer.

School	Herkomst leerlingen absoluut			Herkomst leerlingen procentueel		
	Oost	West	Andere gemeente	Oost	West	Andere gemeente
SSVO Terra Nigra	75	82	64	34%	37%	29%
Bonnefantencollege	136	656	151	14%	70%	16%
Porta Mosana College	500	290	551	37%	22%	41%
VMBO Maastricht	169	50	106	52%	15%	33%
Sint Maartenscollege	505	364	397	40%	29%	31%
Bernard Lievegoedcollege	210	177	572	22%	18%	60%
Totaal	1595	1619	1841	32%	32%	36%

Figuur: herkomst leerlingen per onderwijslocatie op 1 oktober 2023, inclusief vavo-leerlingen (bron: leerlingprognose voortgezet onderwijs 2024 - Pronexus)

In de tabel is te zien dat de scholen uit West-Maastricht met name leerlingen uit hetzelfde stadsdeel trekken. De scholen die nu in Oost-Maastricht gehuisvest zijn trekken grotendeels leerlingen uit Oost-Maastricht, echter ook een aanzienlijk deel uit het westelijke stadsdeel en de omliggende gemeenten. Het ontstaan van deze situatie is afhankelijk van veel factoren, met name van de profilering van de scholen, het onderwijsaanbod en de veranderingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden.

Uit bovenstaande figuur is ook te herleiden dat het Sint Maartenscollege weliswaar leerlingen uit de hele regio bediend, maar dat de andere scholen vmbo, Porta Mosana College en Bernard Lievegoed College procentueel meer leerlingen uit andere gemeenten aantrekt en minder uit Maastricht-West bedienen.

Daarnaast verwachten we dat het voedingsgebied van het Sint Maartenscollege gaat wijzigen. Meer leerlingen uit West en minder uit het Heuvelland. Ook denken we dat met de combinatie nieuwbouw/school met goede reputatie ook leerlingen die nu naar België gaan, zal aantrekken.

27. Hoe zit het met leerlingen uit Eijsden-Meerssen?

Zie ook figuur bij vraag 24. Sint Maartenscollege heeft primair geen regionale functie. Daarnaast zijn wij van mening dat de impact voor de omliggende gemeente gering en zelfs positief is.

Voor Eijsden-Margraten geldt:

- Bernard Lievegoed School - blijft op dezelfde locatie en krijgt capaciteitsuitbreiding (meer aanbod)
 - Porta Mosana - blijft op dezelfde locatie en krijgt capaciteitsuitbreiding (meer aanbod)
 - Vmbo-havo op Bemelergrubbe – hier is nu geen havo – meer aanbod en uitstekende locatie qua bereikbaarheid voor de omringende gemeenten
 - Sint Maartenscollege – kent geen specifieke regionale functie maar de extra reistijd naar de nieuwe locatie is:
 - o Vanaf het station in Eijsden met bus:
 - Reistijd naar Noormannensingel – 19 minuten kortste reisalternatief
 - Reistijd straks naar Eenhoornsingel – 33 minuten kortste reisalternatief14 minuten extra reistijd in nieuwe plannen.
 - o Vanaf het station in Eijsden met fiets:
 - Reistijd nu fietsen naar Noormannensingel – 32 minuten kortste reisalternatief
 - Reistijd straks naar Eenhoornsingel met fiets – 44 minuten kortste reisalternatief
- 12 minuten extra reistijd in nieuwe plannen.

We gaan met de gemeente Eijsden-Margraten ambtelijk en bestuurlijk in gesprek over de nieuwe plannen en we kijken gezamenlijk of we de reisafstand met de bus kunnen aanpassen.

28. Wat betekenen de plannen van het IHP VO voor het aanname- en plaatsingsbeleid van Stichting LVO?

Vanuit onze gemeentelijke rol en verantwoordelijkheid om te voorzien in voldoende huisvesting, kunnen we aangeven dat de kans op plaatsing groter is in de toekomstige plannen dan in de status quo. Immers, met de plannen vindt er een flinke capaciteitsuitbreiding plaats. Ook is er straks meer keuzemogelijkheid gezien de realisatie van een praktische havo en uitbreiding van het aantal vmbo-profielen.

De gemeente Maastricht gaat overigens niet over het aanname- en plaatsingsbeleid van scholen, dit is een bevoegdheid van het bevoegd gezag van Stichting LVO. De bestuurder van LVO heeft in de stadsronde van 21 januari jl. een toelichting gegeven; keuzevrijheid blijft een belangrijk uitgangspunt, ook in de toekomstige situatie. Zie ook pagina 1, aannamebeleid!

29. Waarom is de structurele huisvesting van het Montessori College niet opgenomen in het IHP?

Onze verordening kent de mogelijkheid om te voorzien in tijdelijke danwel structurele huisvesting. Om voor structurele huisvesting in aanmerking te komen moet op basis van de bepalingen in de verordening prognoses laten zien dat de school levensvatbaar is met leerlingaantallen waarbij een doorkijk voor ten minste 15 jaar wordt gemaakt. Dit is in het geval van MCM nog niet te bepalen. MCM heeft gedurende zes schooljaren de tijd om de stichtingsnorm te behalen, namelijk 390 leerlingen. Indien dit niet wordt behaald voor het vwo-profiel wordt de bekostiging vanuit het Rijk gestopt en dient

de school te besluiten of zij stoppen of doorgaan als private school. Nieuwbouw voor een nieuwe school zonder referentie cijfers kent dus een groot financieel risico.

Daarom is gekozen voor een tijdelijke huisvestingssituatie (o.b.v. verordening ten minste 4 jaar). Op dit moment heeft MCM 22 leerlingen en kan men met de bestaande huisvesting goed uit de voeten. Met de aangrenzende Regenboog school die binnenkort vrijkomt en die voor MCM bestemd is, kan ook op korte termijn in huisvesting voor het vwo-profiel worden voorzien. Zouden de aantallen zich ontwikkelen dat de locatie te klein wordt, kan MCM een aparte huisvestingsaanvraag indienen. Dit is ook zodanig in het raadsvoorstel opgenomen.

Het MCM heeft in het kader van het wetsvoorstel Ruimte voor nieuwe scholen wederom een aanvraag ingediend voor een school met het vmbo-tl profiel. Voor 1 juni 2025 horen zij of dit verzoek door de minister wordt gehonoreerd. Daarnaast heeft het MCM al aangegeven een brede scholengemeenschap te ambiëren.

Voor de uitbreiding zijn er wettelijk gezien twee routes beschreven, namelijk via het Regionale Plan Onderwijsvoorzieningen (RPO) dan moet er afstemming plaatsvinden met de collega schoolbesturen in de regio over het aanbod. Of er wordt ervoor gekozen om een nieuwe school te stichten via het wetsvoorstel Ruimte voor nieuwe scholen. Het laatste lijkt het geval gezien het feit dat MCM een belangstellingsonderzoek heeft uitgevoerd. Samen met het schoolbestuur zal de benodigde onderwijscapaciteit worden bekeken en de huidige capaciteit in bestaande (gemeentelijke) gebouwen. Indien de gemeente geen geschikte locatie heeft of deze tijdig kan worden opgeleverd is het mogelijk om de huisvesting van de nieuwe school met een jaar uit te stellen.

Indien deze ontwikkeling ten koste gaat van een school die valt onder de verantwoordelijkheid van een ander schoolbestuur kan de overcapaciteit van een school worden gevorderd ten gunste van het MCM of het college kan ervoor kiezen bij de actualisatie van het IHP een voorstel te doen voor permante huisvesting welke kan bestaan uit het in gebruik nemen van een bestaand gebouw, nieuwbouw of een combinatie van ingebruikname van een bestaand gebouw en capaciteitsuitbreiding.

Risicomanagement/financieel

30. Wat is gedaan om de financiële risico's te beperken?

Er is een zeer gedetailleerde kostenberekening gemaakt waarbij in tegenstelling tot vroeger voor de raad alle locatie- en projectgebonden kosten inzichtelijk zijn gemaakt. Bij de berekening zijn alle wettelijke kaders gebruikt, alle ervaringscijfers, landelijke kengetallen (met name van Ruimte OK) en deze zijn getoetst door HEVO. Zij hebben deze berekeningen als realistisch beoordeeld. De opbouw is als volgt:

- a) Normkostenvergoeding - dit is wat wettelijk moet. Onze verordening volgt hierbij de VNG-normbedragen. Jaarlijks maakt de indexatie van deze normbedragen. Omdat de kostenopbouw 1-op-1 loopt met de VNG-bedragen, is bij een indexatie direct de financiële impact per project inzichtelijk.
- b) Beleidsrijke toevoegingen – dit zijn de bedragen waarop college- en raad kan sturen omdat deze wettelijk niet verplicht zijn, maar wel meegenomen zijn vanuit lokale wensen c.q. eerder afgesproken ambities van de raad (o.a. verduurzaming). Hier zijn de landelijke kengetallen van ruimte-OK gebruikt en zodra deze worden aangepast kunnen ook deze financieel verwerkt worden.
- c) De toeslagen (project- en locatiegebonden): dit zijn percentages berekend bovenop de normkostenvergoeding bedoeld voor de locatie- en projectgebonden kosten. Deze zijn met behulp van HEVO bepaald. Hier zitten o.a. opslagen voor aanpassingen van mobiliteit en infrastructuur bij. Dit zijn maximale bedragen. In de uitwerking van het project zullen deze definitief bepaald worden.

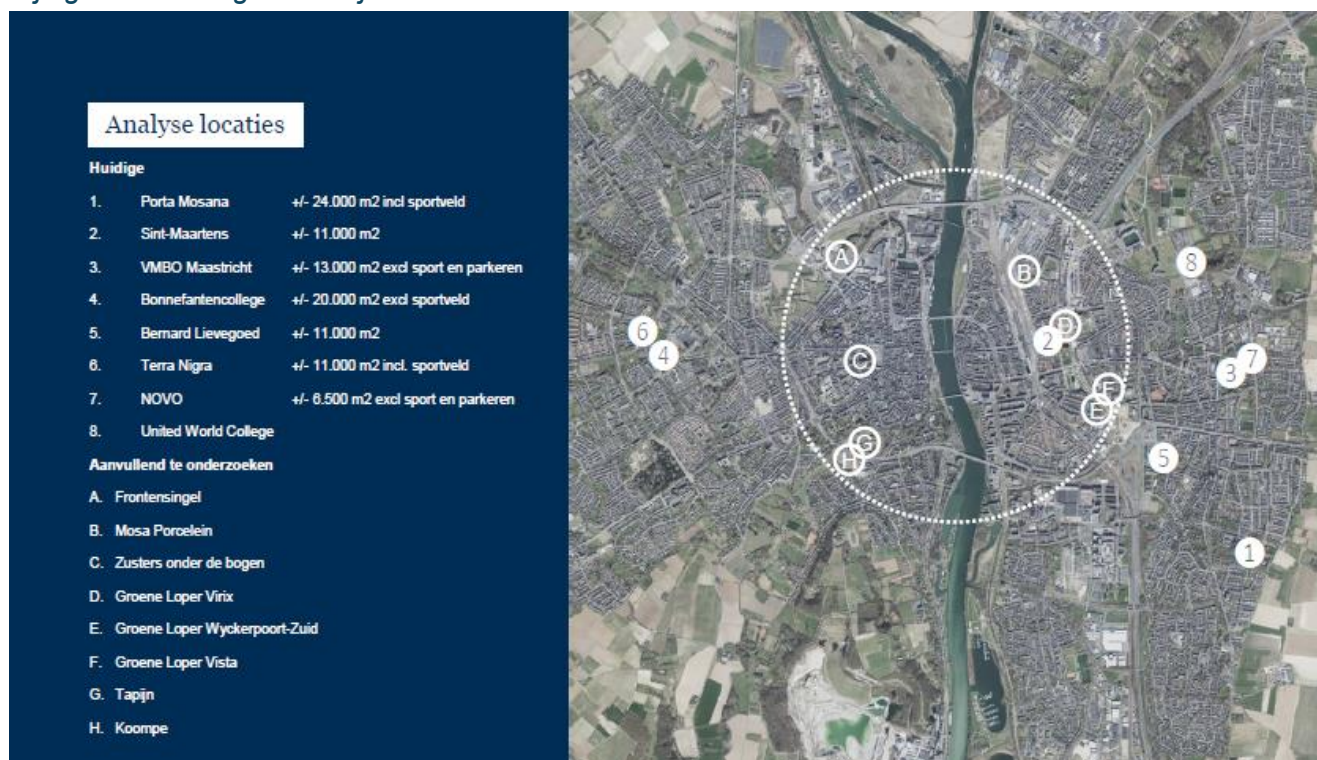
In financiële bijlage 7 staat e.e.a. verder uitgewerkt. Ook zijn de geheime bedragen gespecificeerd voor raadsleden in te zien bij de griffie.

31. Hoe kan de raad sturen op het risicomanagement?

Per project wordt een zogenaamde RISMAN-analyse uitgevoerd waarin naast de risico's ook de kans, de impact en de beheersmaatregelen worden verwerkt. Jaarlijks wordt in het kader van de jaarrekening de zogeheten Meerjaren Prognose Grond- en Vastgoedexploitaties (MPGV) als vaste bijlage opgesteld en ter besluitvorming voorgelegd aan de Raad. In deze MPGV wordt over alle majeure fysieke projecten, waar ook de onderwijs- en sportprojecten onderdeel van uitmaken, gerapporteerd en verantwoording afgelegd over het verloop van de projecten alsmede een doorkijk naar de komende periode gegeven. Deze MPGV zal daarmee als jaarlijkse bestuurlijke rapportage gaan dienen (besluitvorming raad in juli bij het vaststellen van de Jaarrekening).

Tevens, zoals toegezegd in het raadsvoorstel (conform afspraak IHP PO), zal er jaarlijks aan de raad apart gerapporteerd worden over het verloop van de projecten. In deze rapportage zal aan de raad worden gerapporteerd over de voortgang op inhoud en financiën conform weergave in de IHP-besluitvorming, te weten 1x per jaar in de laatste domeinvergadering Sociaal van het jaar (decembermaand). Daarnaast vindt waar nodig communicatie plaats via raadsinformatiebrieven en -presentaties. Bij ingrijpende wijzigingen wordt tussentijdse besluitvorming voorgelegd.

Bijlage verkenning onderwijslocaties



Uitslag verkenning onderwijshuisvestingslocaties

Welke locaties nemen we mee?

Locaties	1	2	3	4	5	A	B	C	D	E	F	G	H
Criteria	PMC	SMC	VMBO	BFC	BLC	Fronten	Mosa P	Zusters	Virix	Wyckerp	Vista	Tapijn	Koompe
Oppervlak													
Onderwijsvisie													
Mobiliteit													
Inpassing													
Gezonde omgeving													
Sport / Dubbelgebruik													
Financieel													
Toekomstvast													
Synergie / koppelkansen													
Eigendomssituatie													
Alternatieve invulling													
Fasering & bouw													
Niet geschikt			alt. brede sch.							alt. vmbo			
Onderzoek haalbaarheid	porta			smc							vmbo		
Overig					optimaliseren								

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

Aan gemeente Maastricht, ter attentie van J. Pas, wethouder
joan.pas@maastricht.nl

Sittard, 23 januari 2025
Kenmerk: UIT2500027
Behandelaar: college van bestuur
Doorkiesnummer: 046-4201212
Betreft: Besluitvorming door de gemeenteraad over het IHP VO

Geachte heer Pas,
Beste Johan,

U heeft ons de vraag gesteld of een besluit van de gemeenteraad over het IHP VO door een orgaan buiten de gemeentelijke organisatie teniet kan worden gedaan.

Bij de beantwoording van de vraag is het van belang om een onderscheid te maken tussen taken en verantwoordelijkheden van het bestuursorgaan de gemeente Maastricht en de taken en verantwoordelijkheden van de privaatrechtelijke rechtspersoon Stichting Limburgs Voortgezet Onderwijs (LVO). LVO is gehouden aan de Wet medezeggenschap op scholen (Wms). De gemeente Maastricht is hier niet aan gehouden.

Een privaatrechtelijke rechtspersoon kan een besluit van de gemeenteraad, zijnde een bestuursorgaan, niet ongedaan maken. De gemeenteraad kan derhalve het IHP vaststellen, rekening houdend met de kaders zoals in de Verordening opgenomen.

Mocht u nog vragen hebben dan zijn wij graag bereid tot een nadere toelichting.

Met vriendelijke groet,

Het college van bestuur van de
Stichting Limburgs Voortgezet Onderwijs,

5.1.2e

5.1.2e

Voorzitter college van bestuur

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

Memo



referentienummer
datum 4 maart 2024
aan
van
kopie
projectnummer 0490418.100
project ma schoollocaties Ivo
betreft Mobiliteitsscan Bernard Lievegoed College

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

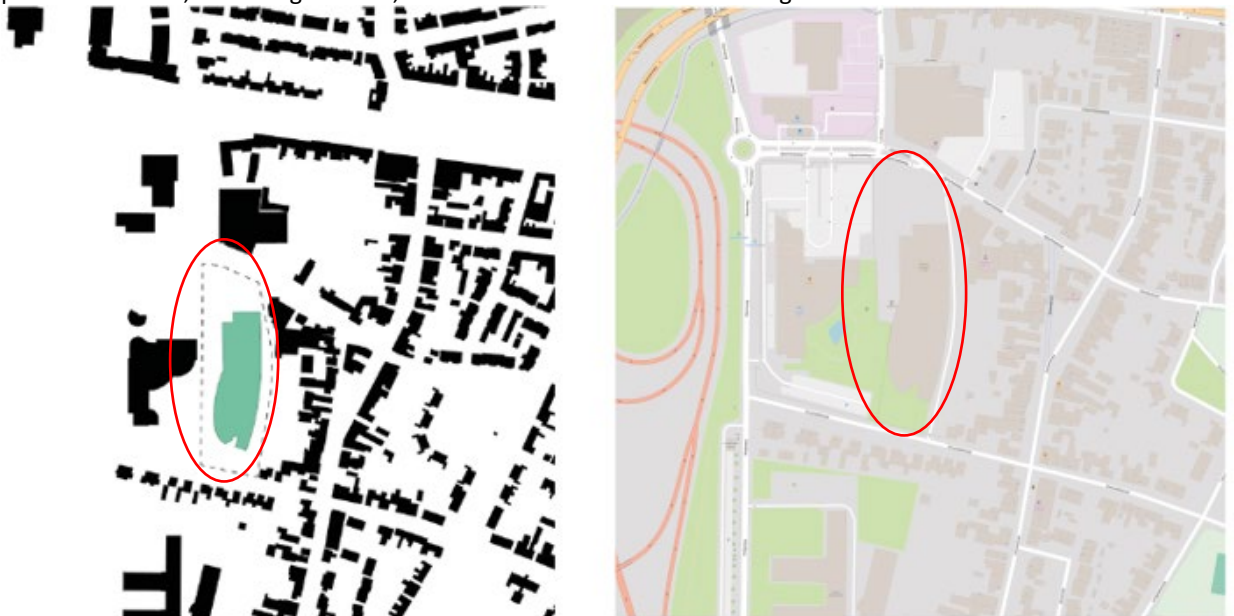
1. Inleiding

1.1 Aanleiding

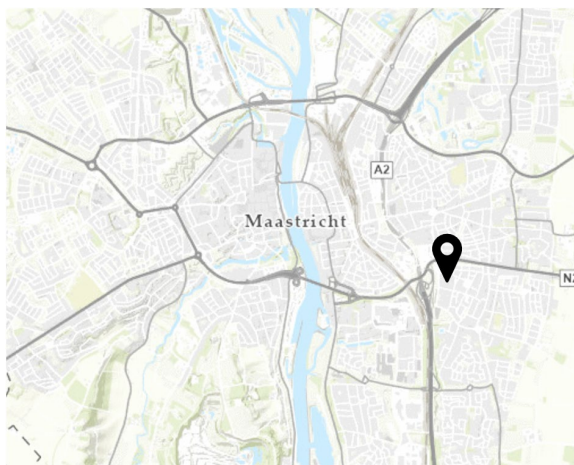
In opdracht van LVO Maastricht wordt op vier schoollocaties onderzoek gedaan naar herontwikkeling en uitbreiding van de schoolgebouwen. Het gaat om het Porta Mosana College aan de Oude Molenweg, het Bernard Lievegoed College aan de Nijverheidsweg, de Groene Loper Zuid aan de Regentesselaan naast het Vista College en het Bonnefanten College aan de Eenhoornsingel, waar het Sint-Maartenscollege heen zal verhuizen. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid tot een nieuwe sporthal aan de Demertdwarstraat, voorlopig onder de werktitel Sporthal Oost. De sporthal zal onder andere worden gebruikt door de eerstgenoemde drie scholen in de oostelijke wijken rond de geplande locatie.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit verkeerskundig onderzoek is het inzichtelijk maken wat de verkeerskundige effecten zijn van de geplande uitbreiding van het Bernard Lievegoed College aan de Nijverheidsweg 25. Hierbij is gekeken naar parkeerbehoefte, verkeersgeneratie, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de schoollocatie.



Figuur 1-1 Projectlocatie Bernard Lievegoed College



Figuur 1-2 Locatie Bernard Lievegoed College in Maastricht

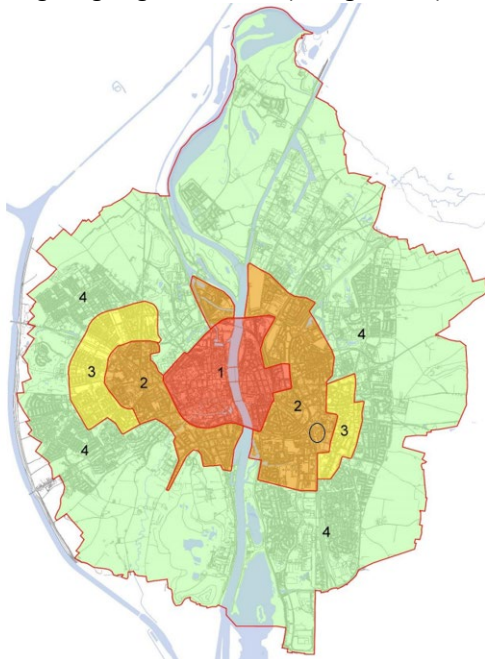
1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de nieuwe parkeerbehoefte bepaald. In hoofdstuk 3 wordt de nieuwe verkeersgeneratie bepaald. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de bereikbaarheid van de locatie, waarna in hoofdstuk 5 de verkeersveiligheid van de locatie en haar directe omgeving wordt geanalyseerd.

2. Parkeerbehoefte

2.1 Uitgangspunten

Voor 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-periferieschaal). Dit is af te lezen in bijlage 2 'Gebiedsindeling in zones', een kaart van de gemeente met duidelijk gestelde grenzen. Het Bernard Lievegoed College is gelegen in zone 2 (zie figuur 2-1), wat beschreven wordt als 'stedelijk gebied'.



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

Om de parkeerbehoefte voor auto's te berekenen, is verder het aantal leerlingen vereist. Voor de fietsparkeerbehoefte is slechts het bruto vloeroppervlak vereist. In dit rapport is conform de indicatieve cijfers in de plandocumenten uitgegaan van een uitbreiding naar ca. 1.150 tot 1.200 leerlingen met een bvo van 7.954 tot 8.257 m² voor onderwijsdoeleinden en een additionele 1.250 m² voor buitensportfaciliteiten. Aangenomen wordt dat de buitensportfaciliteiten alleen voor de school zelf zijn en daardoor geen extra parkeerdruk met zich meebrengen.

2.2 Berekening

2.2.1 Auto

Op basis van de gemeentelijke normen bedraagt de parkeernorm 2,6 parkeerplaatsen per 100 leerlingen voor middelbare scholen gelegen in zone 2 (zie tabel 2-1).

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk gebied)	Zone 3 (Parkwijken)	Zone 4 (Overig grondgebied)
Middelbare school	Per leerlingen	100	2,0	2,6	3,3

Tabel 2-1 Parkeernormen auto voor middelbare school

Voor een situatie met 1.150 tot 1.200 leerlingen betekent dit minimaal 30 parkeerplaatsen en maximaal 32 parkeerplaatsen.

Middelbare school	Parkeernorm leerlingen	per 100	Parkeerbehoefte
1.150 leerlingen	2,6		29,9
1.200 leerlingen	2,6		31,2

Tabel 2-2 Berekening parkeerbehoefte auto

2.2.2 Fiets

In tabel 2-3 zijn de gemeentelijke fietsparkeernormen voor middelbare scholen opgenomen. De norm bedraagt per 100 m² bvo 10 fietsparkeerplekken voor leerlingen en 0,2 fietsplekken voor medewerkers.

Functie	Eenheid	Heel Maastricht
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	10,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,2

Tabel 2-3 Parkeernormen fiets voor middelbare school

Voor een situatie met 7.954 tot 8.257 m² bvo betekent dit dat er minimaal 812 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk zijn en maximaal 843 fietsparkeerplaatsen.

Middelbare school	Parkeernorm leerlingen per 100 m ²	Parkeernorm medewerkers per 100 m ²	Parkeerbehoefte
7.954 bvo	10	0,2	811,3
8.257 bvo	10	0,2	842,2

Tabel 2-4 Berekening parkeerbehoefte fiets

2.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van de schoollocatie zijn minimaal 30 parkeerplaatsen voor personenauto's noodzakelijk en maximaal 32. Voor de fietsenstalling geldt dat de parkeerbehoefte minimaal 811 fietsparkeerplaatsen bedraagt en maximaal 843.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Uitgangspunten

Voor de verkeersgeneratie worden de kencijfers van het CROW aangehouden uit haar publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren' (2018, publicatienummer 381). 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 een uitbreiding naar ca. 1.150 tot 1.200 leerlingen. De stedelijkheidsgraad is afgeleid van CBS-data op buurtniveau, waarbij het Bernard Lievegoed College onder de buurt 'Heer' wordt gerekend. Met een omgevingsadressendichtheid van 2.099 valt Heer onder de stedelijkheidsklasse 2 'sterk stedelijk'.

Net als de autoparkeernorm is de verkeersgeneratie afhankelijk van een vierledige centrum-periferie-zonering; de categorieën betreffen 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Deze indeling komt niet overeen met de 'Nota parkeernormen 2021' van de gemeente. De Nota beschrijft zone 2 'stedelijk gebied' als volgt; 'Het stedelijk gebied vormt een *schil* rondom het dynamisch gebied [zone 1].' Hieruit is af te leiden dat zone 1 het 'centrum' betreft en zone 2 'schil centrum'. Dit plaatst het Bernard Lievegoed College, gelegen in zone 2 (zie hoofdstuk 2 Parkeerbehoefte -> Uitgangspunten), in 'schil centrum'.

3.2 Berekening

In deel A van de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' zijn de kencijfers voor verkeersgeneratie per functie/locatiesoort te vinden. Hierbij wordt uitgegaan van een mogelijk interval met een minimum en maximum aan realistische waarden.

Stedelijkheidsklasse	Centrum		Schil centrum		Rest kom	bebouwde		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	6,9	13,9	8,8	15,4	9,6	16,3	13,0	19,7	
Sterk stedelijk	8,0	15,0	10,0	16,7	11,0	17,6	13,0	19,7	
Matig stedelijk	9,4	16,4	11,7	18,3	12,8	19,4	13,0	19,7	
Weinig stedelijk	9,5	16,5	11,9	18,5	13,0	19,6	13,0	19,7	
Niet stedelijk	9,6	16,6	11,9	18,6	13,0	19,7	13,0	19,7	

Tabel 3-1 Kencijfers verkeersgeneratie voor middelbare school

Voor middelbare scholen is binnen 'schil centrum' in de stedelijkheidsklasse 'sterk stedelijk' de verkeersgeneratie 10 tot 16,7 motorvoertuigbewegingen per 100 leerlingen (zie tabel 3-1). Voor een situatie met 1.150 tot 1.200 leerlingen betekent dit een toename in verkeersgeneratie van minimaal 115 tot maximaal 192 motorvoertuigbewegingen bij 1.150 leerlingen en minimaal 120 tot maximaal 200 motorvoertuigbewegingen bij 1.200 leerlingen.

Middelbare school	Minimale norm per 100 leerlingen	Maximale norm per 100 leerlingen	Minimale verkeersgeneratie	Maximale verkeersgeneratie
1.150 leerlingen	10	16,7	115	192
1.200 leerlingen	10	16,7	120	200

Tabel 3-2 Berekening verkeersgeneratie

3.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van de schoollocatie geldt dat de verkeersgeneratie minimaal 115 motorvoertuigbewegingen bedraagt en maximaal 192 motorvoertuigbewegingen bij 1.150 leerlingen, en minimaal 120 motorvoertuigbewegingen bedraagt en maximaal 200 bij 1.200 leerlingen.

4. Bereikbaarheid

4.1 Uitgangspunten

De ontsluiting voor auto en fiets zijn beredeneerd op basis van expert judgement en de ligging van de locatie. De looproute naar de dichtstbijzijnde bushalte en de loop- en fietsroute naar de mogelijke toekomstige sporthal aan de Demertdwarstraat zijn berekend via Google Maps en uitgewerkt op kaart. Hierbij is uitgegaan van de poort aan de noordwestzijde als vertrekpunt. 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.

4.2 Ontsluiting auto en fiets

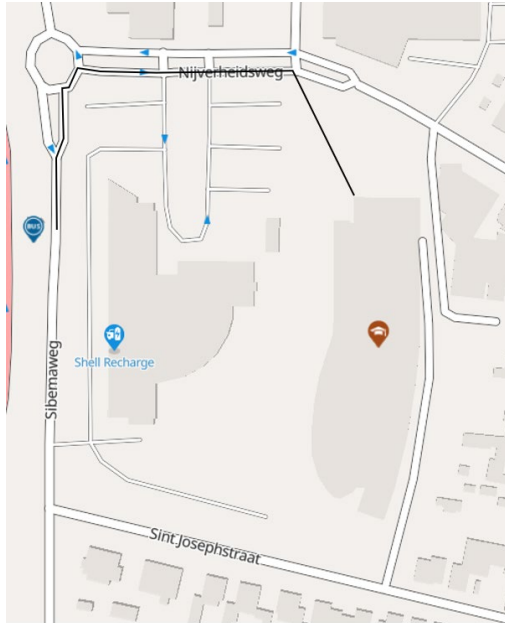
Het Bernard Lievegoed College ligt op een bedrijventerrein ten oosten van de snelweg. Hierdoor is er geen directe aansluiting naar het westen en is er in zuidelijke richting langs de Sibemaweg en de Philipsweg een flessenhals naar de Demertdwarstraat en Demertstraat, tot de afslag Joseph Bechlaan die over de snelweg heen gaat naar station Randwijk en het MECC. Aan de oostzijde langs de Demertstraat is er een dynamisch stratenpatroon de wijk Heer in. Het meeste verkeer zal vanuit het noorden komen; vanaf de N278 Akersteenweg uit het westen van de stad, met aansluiting op de 1 Juliweg en via de Sibemaweg onder de N278/Akersteenweg door voor verkeer uit het noordoosten en het centrale gebied tussen de snelweg en de Maas via de snelwegovergangen op de Groene Loper. Dit zal hetzelfde zijn voor auto en fiets, gezien al de genoemde wegen en straten voor zowel auto- als fietsverkeer toegankelijk zijn. Hoewel er een poort is aan de zuidkant van het terrein op de Sint Josephstraat, kan deze niet gebruikt worden vanwege hinder voor de bewoners. Hierdoor kan men de school alleen via de Nijverheidsweg bereiken.



Figuur 4-1 Ontsluiting Bernard Lievegoed College

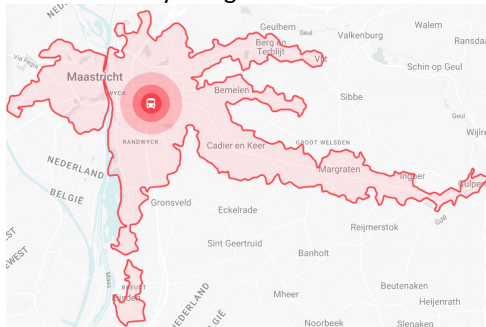
4.3 Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde ov-halte is bushalte Nijverheidsweg, 2 minuten lopen (210 m) langs de Nijverheidsweg naar het westen op de Sibemaweg.

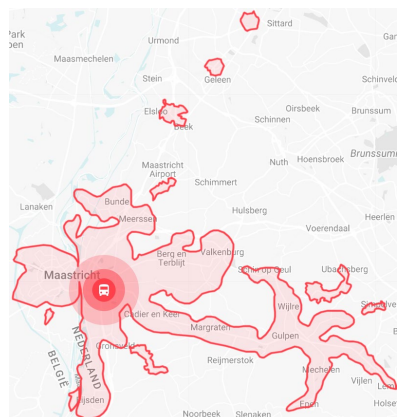


Figuur 4-2 Looproute naar bushalte Nijverheidsweg

Op de halte rijdt hoofdzakelijk lijn 7, twee keer per uur tussen Pottenberg en Forum MECC bij Station Randwyck. Ook lijn 10, die een lusroute maakt door Heer, doet de halte aan in de richting Heer (de lus in vanuit Station Randwyck). Één keer per dag in de ochtendspits doen de 'schoolbus'-lijnen 650 vanuit Bocholtz Groeneweg en lijn 659 vanuit Vaals de halte aan. Deze beide bussen rijden verder naar het station Maastricht, en lijn 650 rijdt door tot de Zuyd Hogeschool aan de Brusselseweg.



Figuur 4-3 Bereikbaarheid ov in 30 minuten



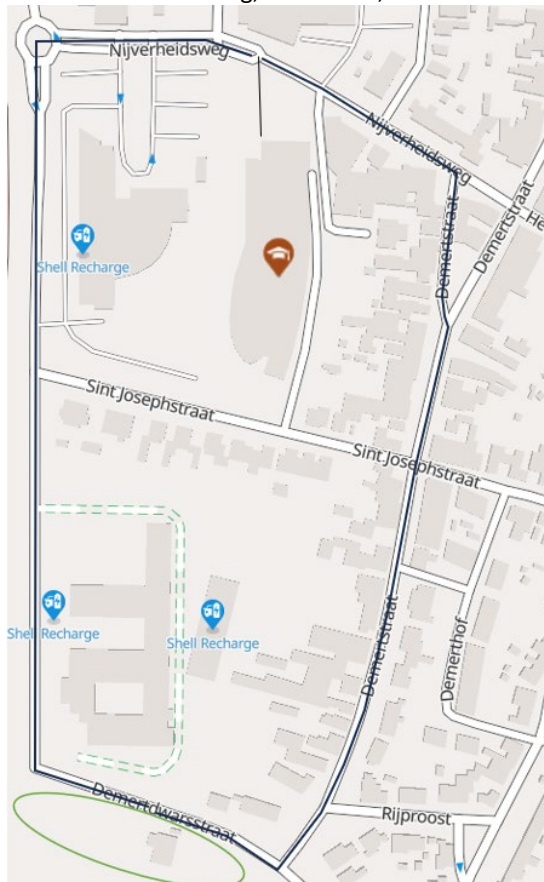
Figuur 4-4 Bereikbaarheid ov in 45 minuten

In de bovenstaande visualisaties is de bereikbaarheid van het College met het openbaar vervoer binnen 30 en 45 minuten weergegeven. Buiten oostelijk en centraal Maastricht, en een as door westelijk Maastricht via lijn 7 naar Pottenberg, is ook het Heuvelland relatief goed verbonden met de middelbare school. De dorpen langs de N278,

die vroeger tot aan Gulpen op lijn 10 aangesloten waren, hebben met lijn 350 een aansluiting op de halte Akersteenweg, 8 minuten (550 m) lopen van het College over de Akersteenweg in westelijke richting en vervolgens de 1 Juliweg in zuidelijke richting. De dorpen net ten noordoosten van Maastricht hebben met lijnen 4 en 8 een aansluiting op de halte Scharnerweg. Deze halte ligt aan de lijn 7, 2 haltes van de halte Nijverheidsweg af, én is ook lopend slechts 11 minuten (850 m) lopen ten noorden van het Bernard Lievegoed College via de Sibemaweg. De lijn 15 uit Eijsden heeft een verbinding met lijnen 7 en 10 bij de halte Forum MECC.

4.4 Route naar planlocatie Sporthal Oost (Demertdwarstraat)

De toekomstige Sporthal Oost aan de Demertdwarstraat ligt direct ten zuiden van het College, en kan via twee routes worden bereikt; over de Sibemaweg ten westen van het College, of over de Demertstraat ten oosten van het College. Wat sneller is hangt af van waar precies de (ingang van de) sporthal zich zou bevinden op de Demertdwarstraat, en eventueel verkeersdrukte. Uitgaand van het middelpunt van de Demertdwarstraat, zijn beide routes even lang; 600 meter, wat in 2 minuten fietsen of 8 minuten lopen afgelegd wordt.



Figuur 4-5 Route naar Demertdwarstraat

4.5 Conclusie

Het Bernard Lievegoed College ligt op een bedrijventerrein naast de snelweg en is vandaar niet vanuit westelijke richting te bereiken, waar vanuit zuidelijke richting een flessenhals te vinden is. Niet ver ten noorden van het College bevindt zich de N278. De dichtstbijzijnde ov-halte is de halte Nijverheidsweg ten westen van de school. De route naar de planlocatie van Sporthal Oost kan zowel via de as Sibemaweg-Philipsweg als via de Demertstraat worden afgelegd.

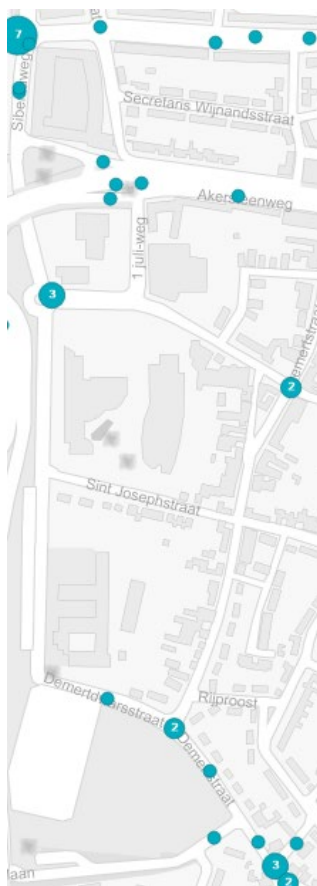
5. Verkeersveiligheid

5.1 Uitgangspunten

Met de verkeersongevallenregistratie VIA is in beeld gebracht hoeveel verkeersongevallen plaats hebben gevonden in de omgeving van het Bernard Lievegoed College, en waar de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid zich bevinden. De reikwijdte van de 'omgeving' is als volgt bepaald; aan de noordzijde de Adelbert van Scharnlaan, aan de oostzijde de Demertstraat, aan de zuidzijde de Joseph Bechlaan en aan de westzijde de snelweg (niet meegenomen). Aan de westzijde grenst het College aan de Sibemaweg en daarachter de snelweg en het spoor, waar aan de oostzijde er een dynamisch stratenpatroon de wijk in loopt vanaf de Demertstraat. Gezien de school zich op de noord-zuidas op een bedrijventerrein met flessenhals-achtige uitgangen bevindt, is de gedefinieerde omgeving vrij verticaal op de kaart. Hierbij is ook de Demertdwarsstraat inbegrepen, de planlocatie van de mogelijke toekomstige sporthal.

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, snorfietsers 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



Figuur 5-1 Verkeersongevallen in omgeving weergegeven op de VIA-kaart

In de omgeving van het Bernard Lievegoed College zijn sinds 2019 circa 36 verkeersongevallen geregistreerd, met als resultaat 12 gewonden. Bij 19 ongevallen is een fiets, bromfiets, snorfiets of E-bike betrokken geweest. In 4 van deze lijkt het op basis van de leeftijd van de fietser en het tijdstip te kunnen gaan over een schoolgaande

leerling van het College; hiervan raakten er 3 gewond. 13 van de fietsongevallen waren met een personenauto, 4 zonder ander voertuig, 1 tussen een bromfiets en een fiets en 1 tussen een bromfiets en een 'speelgoed bestuurder'. Van de 6 gewonden bij de ongevallen, zijn 3 fietsers, 2 bromfietzers en 1 E-biker; allen vallen ze onder de fietser-paraplu. De helft van de gewonden is gevallen bij ongevallen met personenauto's, de andere helft bij ongevallen zonder ander voertuig, ondanks haar significant kleinere aandeel in het aantal fietsongevallen.

De twee grote knelpunten aan ongevallen in de omgeving betreffen de rotonde tussen de Adelbert van Scharnlaan en de Sibemaweg en de dubbele kruising van de Demertstraat en de Op de Was en de Haspenhauw en de Kruisstraat. Deze registreerden respectievelijk 8 en 7 ongevallen waarvan bij 5 en 4 fietsers betrokken waren. Hiermee bevatten deze twee punten vrijwel de helft van de (fiets-)ongevallen in de omgeving van de school. De rotonde registreert geen gewonden, maar de dubbele kruising kent er 2. Bij alle fietsongevallen op deze twee knelpunten is ook een personenauto betrokken, behalve 1 ongeval op de Demertstraat voor Op de Was waarbij een bromfietser en een fietser betrokken zijn. De combinatie van fietser en personenauto lijkt bij deze locaties dus extra risicovol.

Er kan bij uitbreiding van de schoollocatie een nieuw knelpunt optreden op de rotonde Sibemaweg/Nijverheidsweg en de kruising Nijverheidsweg/1 Juliweg, gezien het merendeel van het autoverkeer via deze noordelijke wegen het bedrijventerrein aandoet. Bovendien is de kruising Nijverheidsweg/1 Juliweg tevens waar de noordwestelijke poort zich bevindt naar het schoolterrein inclusief fietsparkeerplekken. Wel moet hierbij benoemd worden dat door de sterk stedelijke ligging de verwachte verkeersgeneratie voor autoverkeer laag blijft, en de kans op knelpuntvorming daarmee aanzienlijk kleiner, vooral gezien op deze kruisingen met de verschillende huidige functies aan de Nijverheidsweg nog geen knelpunt gevormd heeft.

5.3 Toekomst

Naar het zuiden toe vanaf de rotonde Sibemaweg/Nijverheidsweg ligt een flessenhalsroute Sibemaweg-Philipsweg-Demertdwarstraat-Demertstraat, waar verkeer grotendeels één richting uit kan tot de Joseph Bechlaan. Gezien de industriële/commerciële functie van het terrein eromheen, is de weg hier erg autogericht en auto-intensief, met twee autorijbanen en alleen een fietsstrook op de Sibemaweg en Philipsweg. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden, vooral als de Sporthal Oost inderdaad op de Demertdwarstraat aan het eind van dit traject wordt gerealiseerd. In dat geval zouden veel scholieren fietsend of lopend deze autogerichte flessenhals afleggen tussen school en sporthal.

Mogelijk is de alternatieve ingang aan de zuidzijde van het terrein veiliger voor fietsers dan de poort aan de industriële Nijverheidsstraat. Hier ligt de Sint Josephstraat, een woonstraat waar autoverkeer van nature afremt. In dat geval kan meer school(-sporthal)verkeer over de Demertstraat verwacht worden, en dus minder over het bedrijventerrein. Daarnaast stimuleert de smalle, rustige (veiliger) aard van de straat fietsgebruik, waardoor er minder auto's de school aan zullen doen (vanuit het noorden) en ook daar knelpuntvorming wordt voorkomen. Er is hier beperkt parkeerruimte. De norm zou kunnen zijn om autoverkeer aan de noordzijde op het autogerichte bedrijventerrein te houden, met de grote parkeerplaats boven de Van der Valk naast de school, maar alle fietsende scholieren via de Sint Josephstraat het terrein op te laten rijden, om de school heen te gaan en te parkeren. Wel zou dat betekenen dat de bewoners van de Sint Josephstraat en de Demertstraat te maken krijgen met veel fietsverkeer in hun straat. Daarom lijkt deze mogelijkheid uitgesloten.

5.4 Conclusie

In de omgeving van het Bernard Lievegoed College zijn de afgelopen 5 jaar circa 36 verkeersongevallen geweest, met 12 gewonden. Bij 19 ongelukken was een fietser betrokken, hiervan raakten er 3 gewond. Bij uitbreiding kan er een knelpunt ontstaan aan de noordzijde van de school, waar veel autoverkeer plaatsvindt vanwege de locatie op een bedrijventerrein. Dit kan voorkomen worden door fietsers naar de zuidkant van het schoolterrein te leiden, maar deze optie lijkt uitgesloten vanwege overlast voor de bewoners.

6. Conclusie

Het Bernard Lievegoed College heeft na de geplande uitbreiding naar 1.150 tot 1.200 leerlingen en een bvo van 7.954 tot 8.257 m². Dit levert een totale parkeerbehoefte van 30 tot 32 parkeerplaatsen voor personenauto's op en een totale parkeerbehoefte van 811 tot 843 parkeerplaatsen voor fietsen. De verkeersgeneratie bedraagt tussen de 115 en 192 motorvoertuigen per etmaal bij 1.150 leerlingen en tussen de 120 en 200 motorvoertuigen per etmaal bij 1.200 leerlingen. Vanwege haar ligging op een auto-georiënteerd bedrijventerrein met beperkte aansluitingen zijn er verkeersveiligheidsrisico's voor fietsers.

Memo



referentienummer

datum 4 maart 2024

aan 5.1.2e

5.1.2e

kopie

projectnummer 0490418.100

project ma schoollocaties Ivo

betreft Mobiliteitsscan Bonnefanten College

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

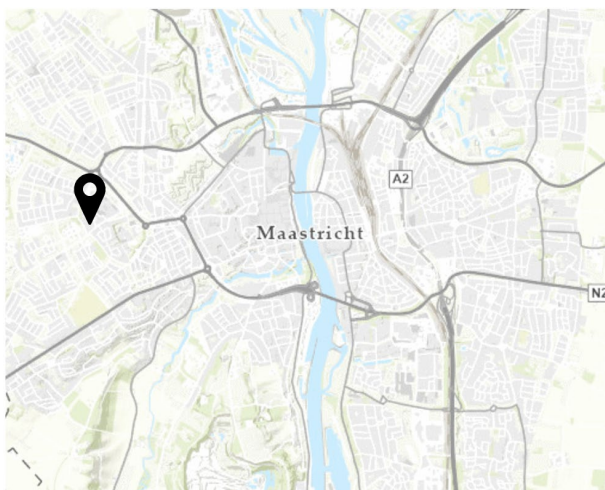
In opdracht van LVO Maastricht wordt op vier schoollocaties onderzoek gedaan naar herontwikkeling en uitbreiding van de schoolgebouwen. Het gaat om het Porta Mosana College aan de 5.1.2e, het Bernard Lievegoed College aan de 5.1.2e, de Groene Loper Zuid aan de 5.1.2e naast het Vista College en het Bonnefanten College aan de 5.1.2e, waar het Sint-Maartenscollege heen zal verhuizen. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid tot een nieuwe sporthal aan de 5.1.2e, voorlopig onder de werktitel Sporthal Oost. De sporthal zal onder andere worden gebruikt door de eerstgenoemde drie scholen in de oostelijke wijken rond de geplande locatie.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit verkeerskundig onderzoek is het inzichtelijk maken wat de verkeerskundige effecten zijn van de geplande uitbreiding bij het Bonnefanten College (van het Sint-Maartenscollege) aan de 5.1.2e. Hierbij is gekeken naar parkeerbehoefte, verkeersgeneratie, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de schoollocatie.



Figuur 1-1 Projectlocatie Bonnefanten College



Figuur 1-2 Locatie Bonnefanten College in Maastricht

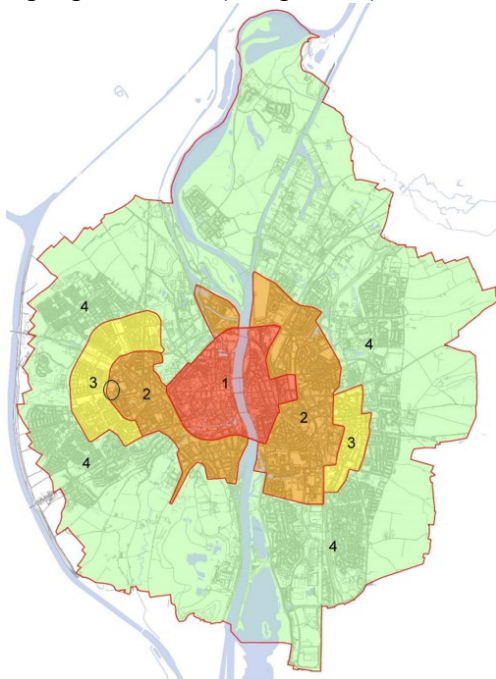
1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de nieuwe parkeerbehoefte bepaald. In hoofdstuk 3 wordt de nieuwe verkeersgeneratie bepaald. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de bereikbaarheid van de locatie, waarna in hoofdstuk 5 de verkeersveiligheid van de locatie en haar directe omgeving wordt geanalyseerd.

2. Parkeerbehoefte

2.1 Uitgangspunten

Voor 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-periferieschaal). Dit is af te lezen in bijlage 2 'Gebiedsindeling in zones', een kaart van de gemeente met duidelijk gestelde grenzen. Het Bonnefanten College is gelegen in zone 2 (zie figuur 2-1), wat beschreven wordt als 'stedelijk gebied'.



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

Om de parkeerbehoefte voor auto's te berekenen, is verder het aantal leerlingen vereist. Voor de fietsparkeerbehoefte is slechts het bruto vloeroppervlak vereist. In dit rapport is conform de indicatieve cijfers in de plandocumenten uitgegaan van een uitbreiding naar ca. 1.200 dan wel 1.573 leerlingen met een bvo van 8.249 dan wel 10.509 m² voor onderwijsdoeleinden en een additionele 1.350 m² voor buitensportfaciliteiten. Aangenomen wordt dat de buitensportfaciliteiten alleen voor de school zelf zijn en daardoor geen extra parkeerdruk met zich meebrengen.

2.2 Berekening

2.2.1 Auto

Op basis van de gemeentelijke normen bedraagt de parkeernorm 2,6 parkeerplaatsen per 100 leerlingen voor middelbare scholen gelegen in zone 2 (zie tabel 2-1).

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk gebied)	Zone 3 (Parkwijken)	Zone 4 (Overig grondgebied)
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,0	2,6	2,6	3,3

Tabel 2-1 Parkeernormen auto voor middelbare school

Voor een situatie met 1.200 leerlingen betekent dit 32 parkeerplaatsen. Voor een situatie met 1.573 leerlingen betekent dit 41 parkeerplaatsen

Middelbare school	Parkeernorm leerlingen	per 100	Parkeerbehoefte
1.200 leerlingen	2,6		31,2
1.573 leerlingen	2,6		40,9

Tabel 2-2 Berekening parkeerbehoefte auto

2.2.2 Fiets

In tabel 2-3 zijn de gemeentelijke fietsparkeernormen voor middelbare scholen opgenomen. De norm bedraagt per 100 m² bvo 10 fietsparkeerplekken voor leerlingen en 0,2 fietsplekken voor medewerkers.

Functie	Einheid	Heel Maastricht
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	10,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,2

Tabel 2-3 Parkeernormen fiets voor middelbare school

Voor een situatie met 8.249 m² bvo betekent dit dat er 842 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Voor een situatie met 10.509 m² bvo betekent dit dat er 1.072 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk zijn.

Middelbare school	Parkeernorm leerlingen per 100 m ²	Parkeernorm medewerkers per 100 m ²	Parkeerbehoefte
8.249 bvo	10	0,2	841,4
10.509 bvo	10	0,2	1.071,9

Tabel 2-4 Berekening parkeerbehoefte fiets

2.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van de schoollocatie zijn 32 parkeerplaatsen voor personenauto's noodzakelijk bij 1.200 leerlingen en 41 parkeerplaatsen voor personenauto's bij 1.573 leerlingen. Voor de fietsenstalling geldt dat de parkeerbehoefte 842 fietsparkeerplaatsen bedraagt bij 8.249 m² bvo en 1.072 bij 10.509 m² bvo.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Uitgangspunten

Voor de verkeersgeneratie worden de kencijfers van het CROW aangehouden uit haar publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren' (2018, publicatienummer 381). 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 een uitbreiding naar ca. 1.200 dan wel 1.573 leerlingen. De stedelijkheidsgraad is afgeleid van CBS-data op buurtniveau, waarbij het Bonnefanten College onder de buurt 'Brusselsepoort' wordt gerekend. Met een omgevingsadressendichtheid van 3.365 valt Brusselsepoort onder de stedelijkheidsklasse 1 'zeer sterk stedelijk'. Net als de autoparkeernorm is de verkeersgeneratie afhankelijk van een vierledige centrum-periferie-zonering; de categorieën betreffen 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Deze indeling komt niet overeen met de 'Nota parkeernormen 2021' van de gemeente. De Nota beschrijft zone 2 'stedelijk gebied' als volgt; 'Het stedelijk gebied vormt een *schil* rondom het dynamisch gebied [zone 1].' Hieruit is af te leiden dat zone 1 het 'centrum' betreft en zone 2 'schil centrum'. Dit plaatst het Bonnefanten College, gelegen in zone 2 (zie hoofdstuk 2 Parkeerbehoefte -> Uitgangspunten), in 'schil centrum'.

3.2 Berekening

In deel A van de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' zijn de kencijfers voor verkeersgeneratie per functie/locatiesoort te vinden. Hierbij wordt uitgegaan van een mogelijk interval met een minimum en maximum aan realistische waarden.

Stedelijkheidsklasse	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	6,9	13,9	8,8	15,4	9,6	16,3	13,0	19,7
Sterk stedelijk	8,0	15,0	10,0	16,7	11,0	17,6	13,0	19,7
Matig stedelijk	9,4	16,4	11,7	18,3	12,8	19,4	13,0	19,7
Weinig stedelijk	9,5	16,5	11,9	18,5	13,0	19,6	13,0	19,7
Niet stedelijk	9,6	16,6	11,9	18,6	13,0	19,7	13,0	19,7

Tabel 3-1 Kencijfers verkeersgeneratie voor middelbare school

Voor middelbare scholen is binnen 'schil centrum' in de stedelijkheidsklasse 'zeer sterk stedelijk' de verkeersgeneratie 8,8 tot 15,4 motorvoertuigbewegingen per 100 leerlingen (zie tabel 3-1). Voor een situatie met 1.200 leerlingen betekent dit een toename in verkeersgeneratie van minimaal 106 tot maximaal 185 motorvoertuigbewegingen. Voor een situatie met 1.573 leerlingen betekent dit een toename in verkeersgeneratie van minimaal 138 tot maximaal 242 motorvoertuigbewegingen.

Middelbare school	Minimale norm per 100 leerlingen	Maximale norm per 100 leerlingen	Minimale verkeersgeneratie	Maximale verkeersgeneratie
1.200 leerlingen	8,8	15,4	106	185
1.573 leerlingen	8,8	15,4	138	242

Tabel 3-2 Berekening verkeersgeneratie

3.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van de schoollocatie geldt dat de verkeersgeneratie minimaal 106 motorvoertuigbewegingen bedraagt en maximaal 185 motorvoertuigbewegingen bij 1.200 leerlingen en minimaal 138 motorvoertuigbewegingen en maximaal 242 motorvoertuigbewegingen bij 1.573 leerlingen.

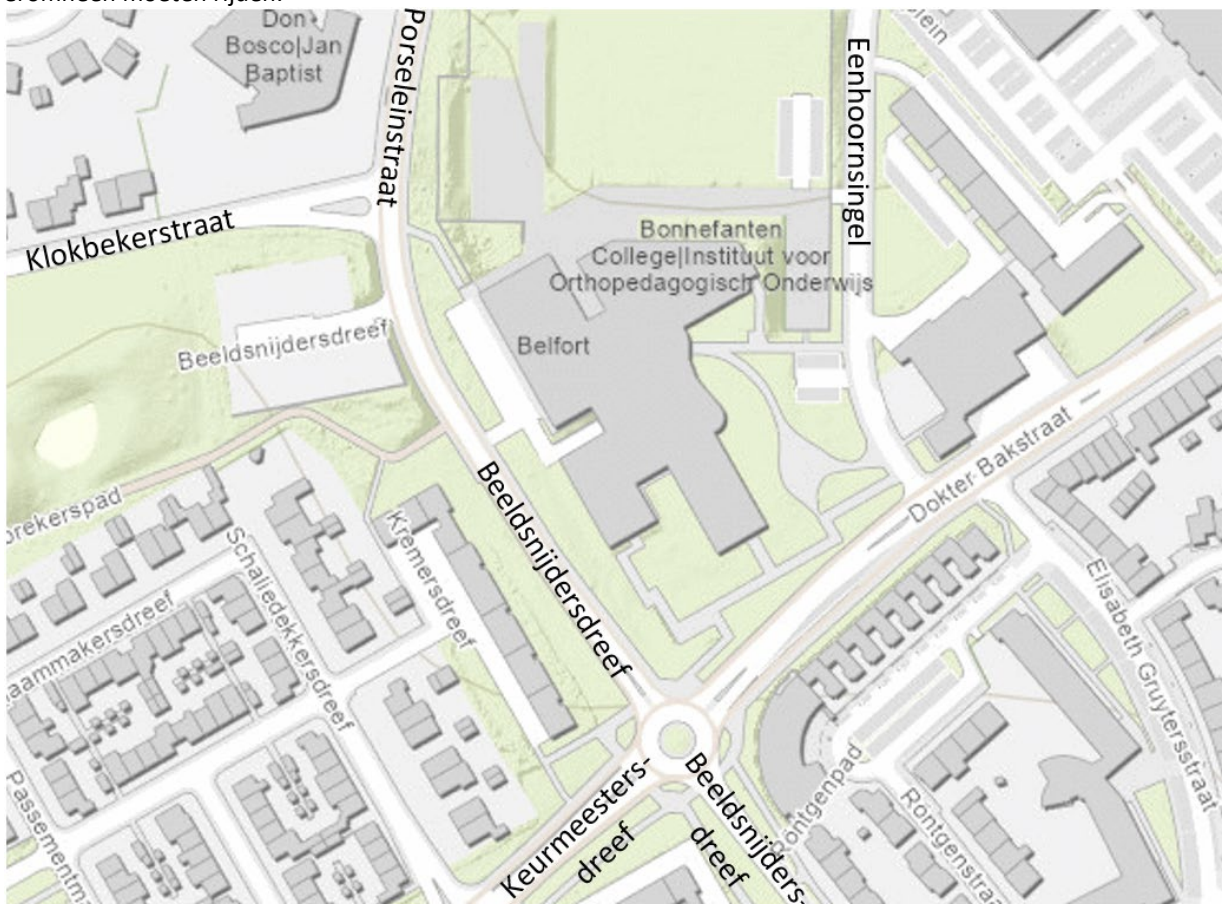
4. Bereikbaarheid

4.1 Uitgangspunten

De ontsluiting voor auto en fiets zijn beredeneerd op basis van expert judgement en de ligging van de locatie. De looproute naar de dichtstbijzijnde bushalte is berekend via Google Maps en uitgewerkt op kaart. Hierbij is uitgegaan van de entree aan de oostzijde aan de 5.1.2e als vertrekpunt. 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.

4.2 Ontsluiting auto en fiets

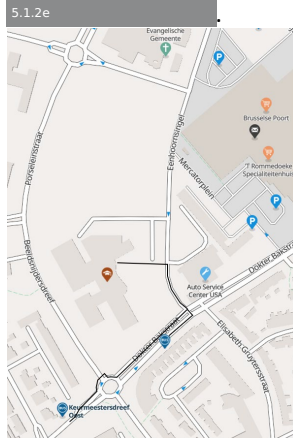
Het Bonnefanten College is gelegen in westelijk Maastricht naast Winkelcentrum Brusselse Poort, en is in alle richtingen ontsloten via wegen. De grootste wegen liggen ten zuiden van de school; de 5.1.2e in zuidwestelijke richting, naar woonwijken als Daalhof, en de 5.1.2e in noordoostelijke richting, naar de kruising met de 5.1.2e, deel van de belangrijkste ader van Maastricht-West die zowel naar de binnenstad, het oosten en de wijken in het noordwesten leidt. Men kan ook vanuit de wijken in het noordwesten binnendoor rijden en aan de noordzijde de school aandoen. Hierbij is de as 5.1.2e - 5.1.2e aan de westkant van de school breder dan de 5.1.2e aan de oostkant. Daarentegen is deze as onvoordelig voor fietsers vanwege hoogteverschillen; men fietst daarom grotendeels via de 5.1.2e richting de school. De 5.1.2e is eenrichtingsverkeer van noord naar zuid; fietsers en auto's vanuit zuidelijke richting zullen eromheen moeten rijden.



Figuur 4-1 Ontsluiting Bonnefanten College

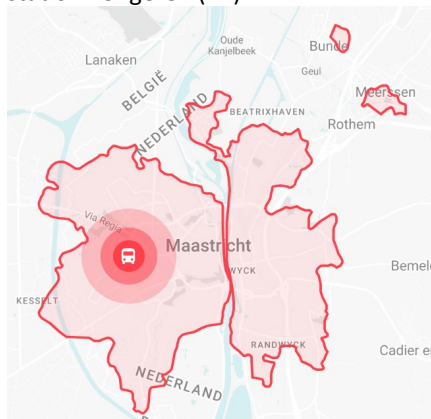
4.3 Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde ov-halte is bushalte 5.1.2e, waarbij er in beide richtingen aan weerszijden van de rotonde 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e moet worden opgestapt. Het haltepunt voor bussen in oostelijke richting is 2 minuten lopen (150 m) de 5.1.2e uit op de 5.1.2e, voor bussen in westelijke richting is dit 5 min (300m) waarbij men doorloopt voorbij de rotonde op de 5.1.2e

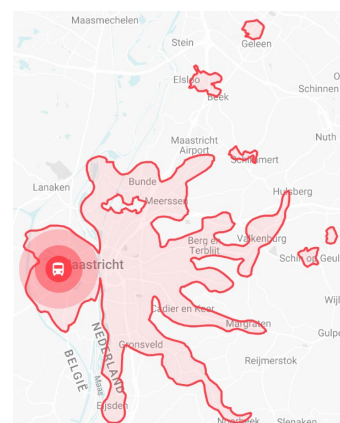


Figuur 4-2 Looproute naar bushalte 5.1.2e (beide richtingen)

Op de halte rijden hoofdzakelijk lijnen 5 Daalhof-Heugem, 6 Daalhof-Amby en de combinatie lijnen 4 Pottenberg-Valkenburg en 7 Pottenberg-Forum MECC, die dezelfde lus rijden in Maastricht-West in omgekeerde richting; 4 in westelijke richting en 7 in oostelijke richting vanaf 5.1.2e. Deze bussen gaan twee keer per uur in beide richtingen. Daarnaast rijdt er één keer per uur een bus van De Lijn tussen station Maastricht en station Tongeren (BE).



Figuur 4-3 Bereikbaarheid ov in 30 minuten



Figuur 4-4 Bereikbaarheid ov in 45 minuten

In de visualisaties op de vorige pagina is de bereikbaarheid van het College met het openbaar vervoer binnen 30 en 45 minuten weergegeven. Buiten Maastricht is ook het Heuvelland relatief goed verbonden met de middelbare school. De dorpen aan de N590 van Valkenburg tot Maastricht hebben een directe verbinding aan de 5.1.2e met lijn 4. De dorpen langs de N278 hebben met lijn 350 een snelle aansluiting op station Maastricht. De twee zuidelijke assen, lijn 57 vanuit Gulpen via de dorpen rond de zuidgrens en lijn 15 uit Eijsden, hebben beiden een verbinding aan lijn 7 bij de halte Forum MECC.

4.4 Conclusie

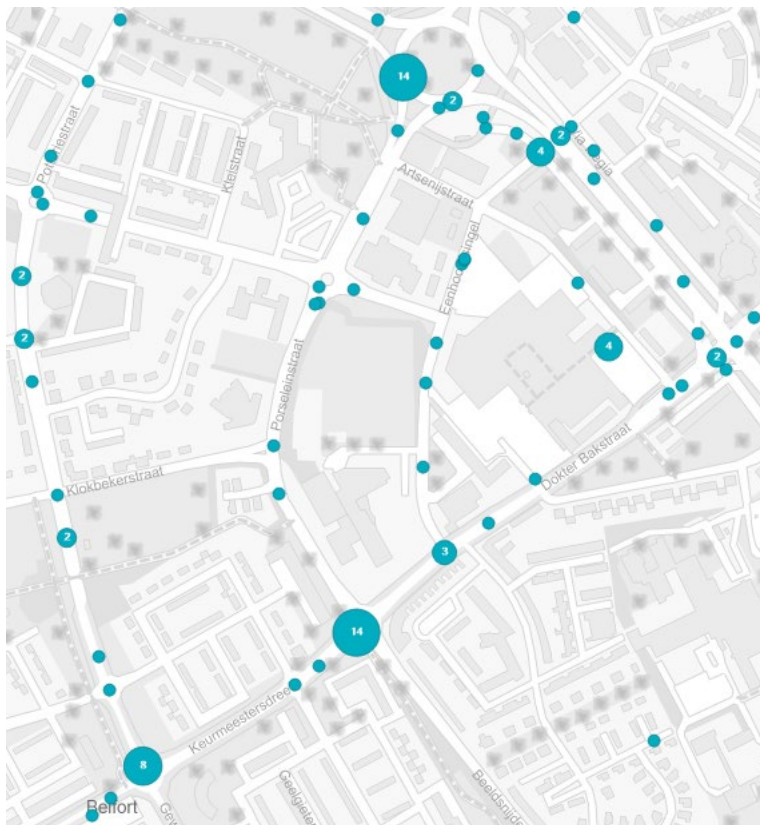
Het Bonnefanten College ligt in westelijk Maastricht en is van alle kanten bereikbaar voor verkeer. De belangrijkste aangrenzende wegen zijn de 5.1.2e en de 5.1.2e ten zuiden van de school. Hier bevindt zich ook de dichtstbijzijnde ov-halte, 5.1.2e.

5. Verkeersveiligheid

5.1 Uitgangspunten

Met de verkeersongevallenregistratie VIA is in beeld gebracht hoeveel verkeersongevallen plaats hebben gevonden in de omgeving van het Bonnefanten College, en waar de knelpunten op gebied van verkeersveiligheid zich bevinden. De reikwijdte van de 'omgeving' is als volgt bepaald; aan de noordzijde de rotonde Via ^{5.1.2e} /Nobellaan/^{5.1.2e}, aan de oostzijde de kruising ^{5.1.2e} /^{5.1.2e} /^{5.1.2e}, aan de zuidzijde de rotonde ^{5.1.2e} /^{5.1.2e} en aan de westzijde de Potter ^{5.1.2e} straat. 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, snorfietsers en E-bikers). Ook is geïndiceerd of deze fietsers op basis van geregistreeerde 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



Figuur 5-1 Verkeersongevallen in omgeving weergegeven op de VIA-kaart

In de omgeving van het Bonnefanten College zijn sinds 2019 circa 107 verkeersongevallen geregistreerd, met als resultaat 19 gewonden. Bij 43 ongelukken is een fiets, bromfiets, snorfiets of E-bike betrokken geweest. In 8 gevallen lijkt het op basis van de leeftijd van de fietser en het tijdstip te kunnen gaan over een schoolgaande leerling; hiervan raakten er 2 gewond. 34 van de fietsongevallen waren met een personenauto, 3 zonder ander voertuig, 2 met een bestelauto, 1 met een vrachtauto, en 3 tussen een bromfiets en een ander fietsvoertuig (e-bike, snorfiets en 2 bromfietsen). Van de 18 gewonden bij de fietsongevallen, vallen er 13 onder de fietserparaplu; 4 fietsers, 4 bromfietsers, 4 e-bikers en 1 snorfiets. 10 gewonden zijn gevallen bij ongevallen met personenauto's, 1 bij een ongeval met een vrachtauto, 1 bij een ongeval met een bestelauto en 1 bij een ongeval zonder ander voertuig.

De drie grote knelpunten aan ongevallen in de omgeving betreffen de rotonde van de 5.1.2e, Nobellaan en 5.1.2e, de rotonde van de 5.1.2e, 5.1.2e en 5.1.2e gelegen aan de zuidrand van het schoolterrein, en de net hierachter gelegen rotonde van de 5.1.2e en 5.1.2e. Deze registreerden respectievelijk 20, 14 en 10 ongevallen, waarvan bij 6, 10 en 4 fietsers betrokken waren. Hiermee bevatten deze drie punten meer dan 40% van de (fiets)ongevallen in de omgeving van de school. Alle drie de rotondes registreren drie gewonden. Op één na op de rotonde van de 5.1.2e, Nobellaan en 5.1.2e betreffen dit allen bestuurders van fietsvoertuigen.

9 van de 10 fietsongevallen op de rotonde van de 5.1.2e, 5.1.2e en 5.1.2e naast de school, inclusief alle 3 de gewonden, en alle 4 fietsongevallen op de rotonde van de 5.1.2e en 5.1.2e betreffen fietsvoertuigen in botsing met personenauto's. De combinatie van fietser en personenauto lijkt bij deze 2 rotondes aan de 5.1.2e dus extra risicovol. Ook bij de rotonde 5.1.2e, Nobel 5.1.2e en 5.1.2e is bij de helft van de fietsongevallen een personenauto betrokken.

5.3 Toekomst

Er kan bij uitbreiding van de schoollocatie een gevaarlijkere situatie verwacht worden langs de as 5.1.2e, 5.1.2e, waar 2 van de 3 knelpunten zich al bevinden, van waaruit verreweg het meeste autoverkeer de schoollocatie aan zal doen. Ook bijvoorbeeld de kruising 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e kan bij uitbreiding van de schoollocatie een groter risico op ongevallen krijgen, vooral bij verhuizing van het Sint-Maartenscollege uit een ander deel van de stad; voor auto's uit het oosten en de binnenstad is de 5.1.2e, 5.1.2e verreweg de snelste route naar de schoollocatie.

Ook kan de smalle 5.1.2e zich tot een knelpunt ontwikkelen, vooral i.c.m. vrachtverkeer voor het Winkelcentrum Brusselse Poort. Enerzijds kan het eenrichtingsverkeer in de singel de risico's verminderen door de verkeerssituatie voorspelbaarder te maken, anderzijds is er een groot risico dat fietsers vanaf de 5.1.2e, 5.1.2e niet bereid zijn helemaal om te fietsen via 5.1.2e en er zo juist meer onverwachte gevaarlijke situaties optreden. Wel moet hierbij benoemd worden dat door de sterk stedelijke ligging de verwachte verkeersgeneratie voor autoverkeer laag blijft, en de kans op knelpuntvorming daarmee aanzienlijk kleiner. Ook wordt er overwogen om de singel te transformeren tot een fietsdoorgang, waarbij verkeer voor de Brusselse Poort gescheiden wordt. Indien dit gerealiseerd wordt, kan dit de verkeersveiligheid versterken. Ook zou de eenrichtingsfunctie dan kunnen worden opgeheven, waardoor fietsverkeer vanaf de 5.1.2e de school aan zou kunnen doen.

5.4 Conclusie

In de omgeving van het Bonnefanten College zijn de afgelopen 5 jaar circa 107 verkeersongevallen geweest, met 19 gewonden. Bij 43 ongelukken was een fietser betrokken, hiervan raakten er 18 gewond. Bij uitbreiding kan er een knelpunt ontstaan aan de zuidzijde van de school, waar veel autoverkeer rijdt en al 2 van de 3 grootste huidige knelpunten in de omgeving zich bevinden, en op de nauwe 5.1.2e ten oosten van de school, waar vrachtverkeer het nabijgelegen winkelcentrum aandoet. Echter is hierbij de vraag of er wel een toename in autoverkeer zal plaatsvinden, vanwege de stedelijke ligging en de onderwijsfunctie. Daarnaast is er het plan om de 5.1.2e te transformeren tot een fietsdoorgang, wat de verkeersveiligheid ten goede zou komen.

6. Conclusie

Het Bonnefanten College heeft na de geplande uitbreiding naar 1.200 tot 1.573 leerlingen en 8.249 tot 10.509 m² bvo een totale parkeerbehoefte van 32 tot 41 parkeerplaatsen voor personenauto's en 842 tot 1.072 voor fietsers. De verkeersgeneratie bedraagt tussen de 106 en 185 motorvoertuigen per etmaal bij 1.200 leerlingen en tussen de 138 en 242 motorvoertuigen per etmaal bij 1.573 leerlingen. De gebiedsontsluitingswegen ten zuiden van de school kennen al enkele knelpunten en kunnen bij uitbreiding een toename zien in verkeersongelukken. Ook is de 5.1.2e aan de oostrand van de school een risico, gezien de beperkte breedte van de singel en het vrachtverkeer voor winkelcentrum Brusselse Poort.

Memo



referentienummer
datum 4 maart 2024
aan 5.1.2e
van
kopie
projectnummer 0490418.100
project ma schoollocaties Ivo
betreft Mobiliteitsscan Groene Loper Zuid

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

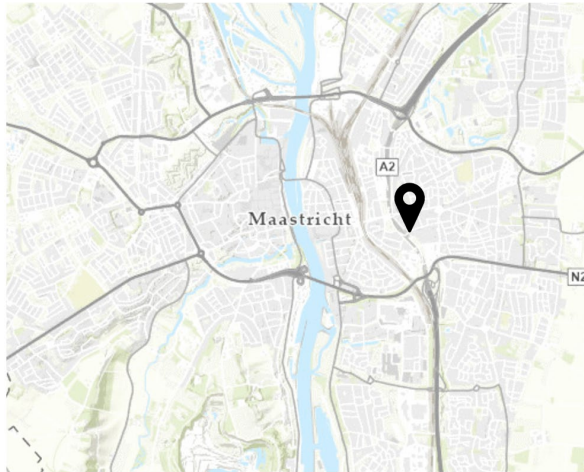
In opdracht van LVO Maastricht wordt op vier schoollocaties onderzoek gedaan naar herontwikkeling en uitbreiding van de schoolgebouwen. Het gaat om het Porta Mosana College aan de Oude Molenweg, het Bernard Lievegoed College aan de Nijverheidsweg, de Groene Loper Zuid aan de Regentesselaan naast het Vista College en het Bonnefant College aan de Eenhoornsingel, waar het Sint-Maartenscollege heen zal verhuizen. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid tot een nieuwe sporthal aan de Demertdwarstraat, voorlopig onder de werktitel Sporthal Oost. De sporthal zal onder andere worden gebruikt door de eerstgenoemde drie scholen in de oostelijke wijken rond de geplande locatie.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit verkeerskundig onderzoek is het inzichtelijk maken wat de verkeerskundige effecten zijn van de geplande uitbreiding van de Groene Loper Zuid aan de Regentesselaan, waarbij zij wordt losgekoppeld van het aangrenzende Vista College. Hierbij is gekeken naar parkeerbehoefte, verkeersgeneratie, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de schoollocatie.



Figuur 1-1 Projectlocatie Groene Loper Zuid en Vista College



Figuur 1-2 Locatie Groene Loper Zuid in Maastricht

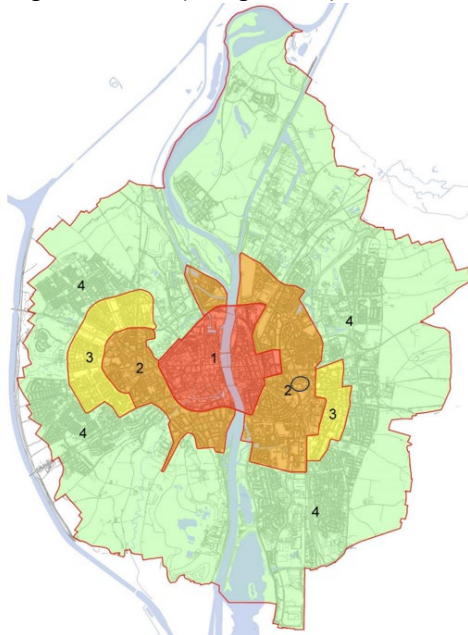
1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de nieuwe parkeerbehoefte bepaald. In hoofdstuk 3 wordt de nieuwe verkeersgeneratie bepaald. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de bereikbaarheid van de locatie, waarna in hoofdstuk 5 de verkeersveiligheid van de locatie en haar directe omgeving wordt geanalyseerd.

2. Parkeerbehoefte

2.1 Uitgangspunten

Voor 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-periferieschaal). Dit is af te lezen in bijlage 2 'Gebiedsindeling in zones', een kaart van de gemeente met duidelijk gestelde grenzen. De Groene Loper Zuid is gelegen in zone 2 (zie figuur 2-1), wat beschreven wordt als 'stedelijk gebied'.



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

Om de parkeerbehoefte voor auto's te berekenen, is verder het aantal leerlingen vereist. Voor de fietsparkeerbehoefte is slechts het bruto vloeroppervlak vereist. In dit rapport is conform de indicatieve cijfers in de plandocumenten uitgegaan van een uitbreiding naar ca. 1.200 leerlingen met een bvo van 10.162 m² voor onderwijsdoeleinden en een additionele 1.350-1.800 m² voor buitensportfaciliteiten. Aangenomen wordt dat de buitensportfaciliteiten alleen voor de school zelf zijn en daardoor geen extra parkeerdruk met zich meebrengen.

2.2 Berekening

2.2.1 Auto

Op basis van de gemeentelijke normen bedraagt de parkeernorm 2,6 parkeerplaatsen per 100 leerlingen voor middelbare scholen gelegen in zone 2 (zie tabel 2-1).

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk gebied)	Zone 3 (Parkwijken)	Zone 4 (Overig grondgebied)
Middelbare school	Per leerlingen	100	2,0	2,6	2,6
					3,3

Tabel 2-1 Parkeernormen auto voor middelbare school

Voor een situatie met 1.200 leerlingen betekent dit 32 parkeerplaatsen.

Middelbare school	Parkeernorm per 100 leerlingen	Parkeerbehoefte
1.200 leerlingen	2,6	31,2

Tabel 2-2 Berekening parkeerbehoefte auto

2.2.2 Fiets

In tabel 2-3 zijn de gemeentelijke fietsparkeernormen voor middelbare scholen opgenomen. De norm bedraagt per 100 m² bvo 10 fietsparkeerplekken voor leerlingen en 0,2 fietsplekken voor medewerkers te hebben.

Functie	Eenheid	Heel Maastricht
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	10,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,2

Tabel 2-3 Parkeernormen fiets voor middelbare school

Voor een situatie met 10.162 m² betekent dit dus dat er 1.037 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk zijn.

Middelbare school	Parkeernorm leerlingen per 100 m ²	Parkeernorm medewerkers per 100 m ²	Parkeerbehoefte
10.162 bvo	10	0,2	1.036,5

Tabel 2-4 Berekening parkeerbehoefte fiets

2.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van de schoollocatie zijn 32 parkeerplaatsen voor personenauto's noodzakelijk. Voor de fietsenstalling geldt dat de parkeerbehoefte 1.037 fietsparkeerplaatsen bedraagt.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Uitgangspunten

Voor de verkeersgeneratie worden de kencijfers van het CROW aangehouden uit haar publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren' (2018, publicatienummer 381). 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 een uitbreiding naar ca. 1.200 leerlingen. De stedelijkheidsgraad is afgeleid van CBS-data op buurtniveau, waarbij de Groene Loper Zuid onder de buurt 'Scharn' wordt gerekend. Met een omgevingsadressendichtheid van 2.581 valt Scharn onder de stedelijkheidsklasse 1 'zeer sterk stedelijk'.

Net als de autoparkeernorm is de verkeersgeneratie afhankelijk van een vierledige centrum-periferie-zonering; de categorieën betreffen 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Deze indeling komt niet overeen met de 'Nota parkeernormen 2021' van de gemeente. De Nota beschrijft zone 2 'stedelijk gebied' als volgt; 'Het stedelijk gebied vormt een *schil* rondom het dynamisch gebied [zone 1].' Hieruit is af te leiden dat zone 1 het 'centrum' betreft en zone 2 'schil centrum'. Dit plaatst de Groene Loper Zuid, gelegen in zone 2 (zie hoofdstuk 2 Parkeerbehoefte -> Uitgangspunten), in 'schil centrum'.

3.2 Berekening

In deel A van de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' zijn de kencijfers voor verkeersgeneratie per functie/locatiesoort te vinden. Hierbij wordt uitgegaan van een mogelijk interval met een minimum en maximum aan realistische waarden.

Stedelijkheidsklasse	Centrum		Schil centrum		Rest kom	bebouwde		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	6,9	13,9	8,8	15,4	9,6	16,3	13,0	19,7	
Sterk stedelijk	8,0	15,0	10,0	16,7	11,0	17,6	13,0	19,7	
Matig stedelijk	9,4	16,4	11,7	18,3	12,8	19,4	13,0	19,7	
Weinig stedelijk	9,5	16,5	11,9	18,5	13,0	19,6	13,0	19,7	
Niet stedelijk	9,6	16,6	11,9	18,6	13,0	19,7	13,0	19,7	

Tabel 3-1 Kencijfers verkeersgeneratie voor middelbare school

Voor middelbare scholen is binnen 'schil centrum' in de stedelijkheidsklasse 'zeer sterk stedelijk' de verkeersgeneratie 8,8 tot 15,4 motorvoertuigbewegingen per 100 leerlingen (zie tabel 3-1). Voor een situatie met 1.200 leerlingen betekent dit een toename in verkeersgeneratie van minimaal 106 tot maximaal 185 motorvoertuigbewegingen.

Middelbare school	Minimale norm per 100 leerlingen	Maximale norm per 100 leerlingen	Minimale verkeersgeneratie	Maximale verkeersgeneratie
1.200 leerlingen	8,8	15,4	106	185

Tabel 3-2 Berekening verkeersgeneratie

3.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van de schoollocatie geldt dat de verkeersgeneratie minimaal 106 motorvoertuigbewegingen bedraagt en maximaal 185 motorvoertuigbewegingen.

4. Bereikbaarheid

4.1 Uitgangspunten

De ontsluiting voor auto en fiets zijn beredeneerd op basis van expert judgement en de ligging van de locatie. De looproute naar de dichtstbijzijnde bushalte en de loop- en fietsroute naar de mogelijke toekomstige sporthal aan de Demertdwarstraat zijn berekend via Google Maps en uitgewerkt op kaart. Hierbij is zowel voor de planlocatie Groene Loper Zuid als het Vista College de route berekend. Bij het Vista College is uitgegaan van de entree aan de oostzijde met de brug als vertrekpunt; voor de Groene Loper Zuid wordt de zuidelijke ingang aan de Adelbert van Scharnlaan onder huisnummer Adelbert van Scharnlaan 210 als vertrekpunt gezien. 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.

4.2 Ontsluiting auto en fiets

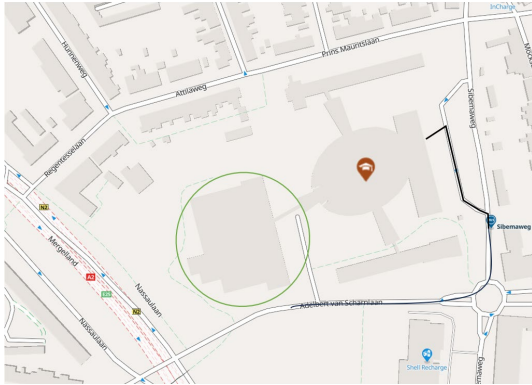
Ondanks het adres aan de Regentesselaan bevindt het betreffende gebouw zich meer richting de Adelbert van Scharnlaan, en is het slechts via de zuidzijde aan te doen voor autoverkeer. Auto's kunnen hier dan ook, in tegenstelling tot de Regentesselaan, de Groene Loper oversteken. Autoverkeer heeft op de Regentesselaan bovendien te maken met eenrichtingsverkeer op een smalle rijbaan. Fietsverkeer kan ook niet via de Regentesselaan de Groene Loper Zuid bereiken; dit gebeurt in de huidige situatie veelal via het Vista College, waar de school nu nog mee verbonden is, maar kan ook via de auto-ingang aan de Adelbert van Scharnlaan.



Figuur 4-1 Ontsluiting Groene Loper Zuid

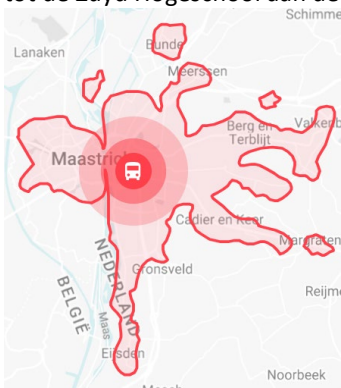
4.3 Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde ov-halte bij het Vista College is bushalte Sibemaweg, 1 minuut lopen (68 m) voor de school aan de Sibemaweg. Vanuit de Groene Loper Zuid is dit 3 minuten lopen (210 m), wat zowel langs de noordkant via de Atillaweg en prins Mauritslaan als via de zuidkant langs de Adelbert van Scharnlaan kan worden afgelegd. De noordelijke route is nipt korter, vandaar dat deze is weergegeven met een doorgetrokken lijn en de zuidelijke route met stippellijn.

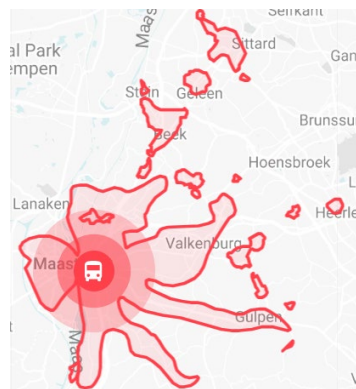


Figuur 4-2 Looproute naar bushalte Sibemaweg, zowel vanaf Groene Loper Zuid als Vista College

Op de halte Sibemaweg rijdt hoofdzakelijk lijn 7, twee keer per uur tussen Pottenberg en Forum MECC bij Station Randwyck. Één keer per dag in de ochtendspits doen de 'schoolbus'-lijnen 650 vanuit Bochtoltz Groeneweg en lijn 659 vanuit Vaals de halte aan. Deze beide bussen rijden verder naar het station Maastricht, en lijn 650 rijdt door tot de Zuyd Hogeschool aan de Brusselseweg.



Figuur 4-3 Bereikbaarheid ov in 30 minuten



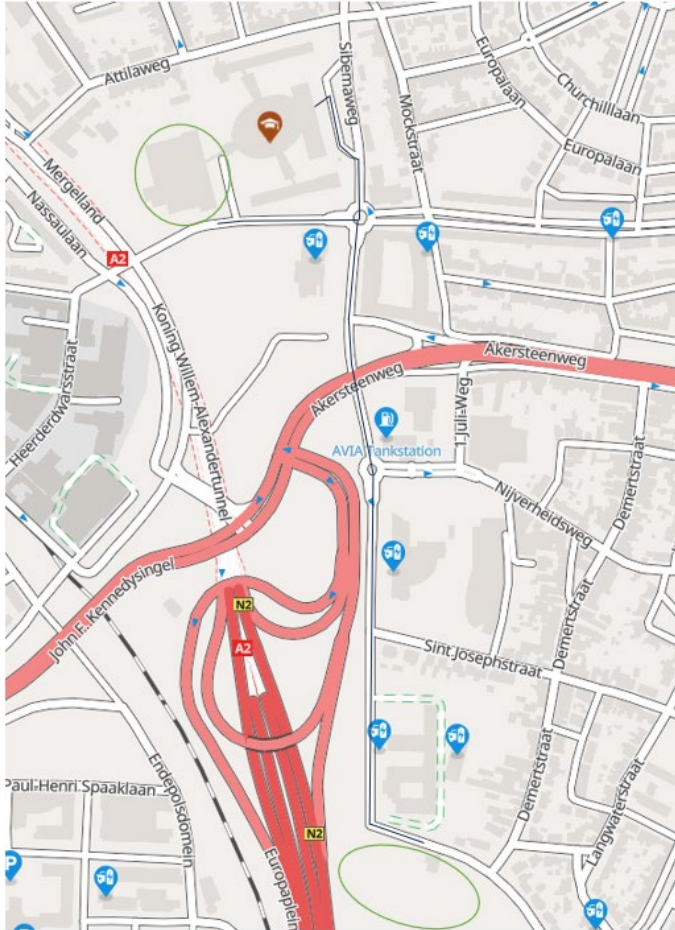
Figuur 4-4 Bereikbaarheid ov in 45 minuten

In de bovenstaande visualisaties is de bereikbaarheid van de Groene Loper Zuid met het openbaar vervoer binnen 30 en 45 minuten weergegeven. Buiten oostelijk en centraal Maastricht, en een as door westelijk Maastricht via lijn 7 naar Pottenberg, is ook het Heuvelland relatief goed verbonden met de laan. De dorpen langs de N278, die vroeger tot aan Gulpen op lijn 10 aangesloten waren, hebben met lijn 350 een aansluiting op de halte Akersteenweg, 14 minuten (1 km) lopen van de Groene Loper over de Akersteenweg in westelijke richting, vervolgens de Mockweg in noordelijke richting en de Adelbert van Scharnlaan in westelijke richting. De dorpen net ten noordoosten van Maastricht hebben met lijnen 4 en 8 een aansluiting op de halte Koningsplein, 9 min (650 m) lopen van de Groene Loper Zuid in zuidelijke richting over het Oranjeplein. 1 halte eerder op deze lijnen is bushalte Scharnerweg, van waaruit het Vista College binnen 3 minuten (300m) te bereiken is via de Mockweg

en Sibemaweg in zuidelijke richting. De twee zuidelijke assen, lijn 57 vanuit Gulpen via de dorpen rond de zuidgrens en lijn 15 uit Eijsden, hebben beiden een verbinding aan lijn 7 bij de halte Forum MECC.

4.4 Route naar planlocatie Sporthal Oost (Demertdwarstraat)

De toekomstige Sporthal Oost aan de Demertdwarstraat ligt direct ten zuiden van het Vista College, en kan via een vrij rechte route worden bereikt over de Sibemaweg ten oosten van het College. Vanaf de Groene Loper Zuid is de aansluiting iets naar het oosten op de Adelbert van Scharnlaan, door op de rotonde af te slaan op de Sibemaweg in zuidelijke richting.



Figuur 4-5 Route naar Demertdwarstraat

4.5 Conclusie

De Groene Loper Zuid ligt officieel aan de Regentesselaan, ten westen van het Vista College, maar ligt in de praktijk aan de beter toegankelijke Adelbert van Scharnlaan. Voor het aangrenzende Vista College bevindt zich de ov-halte Sibemaweg. De route naar de planlocatie van Sporthal Oost gaat vrij rechtstreeks via de as Sibemaweg-Philipsweg.

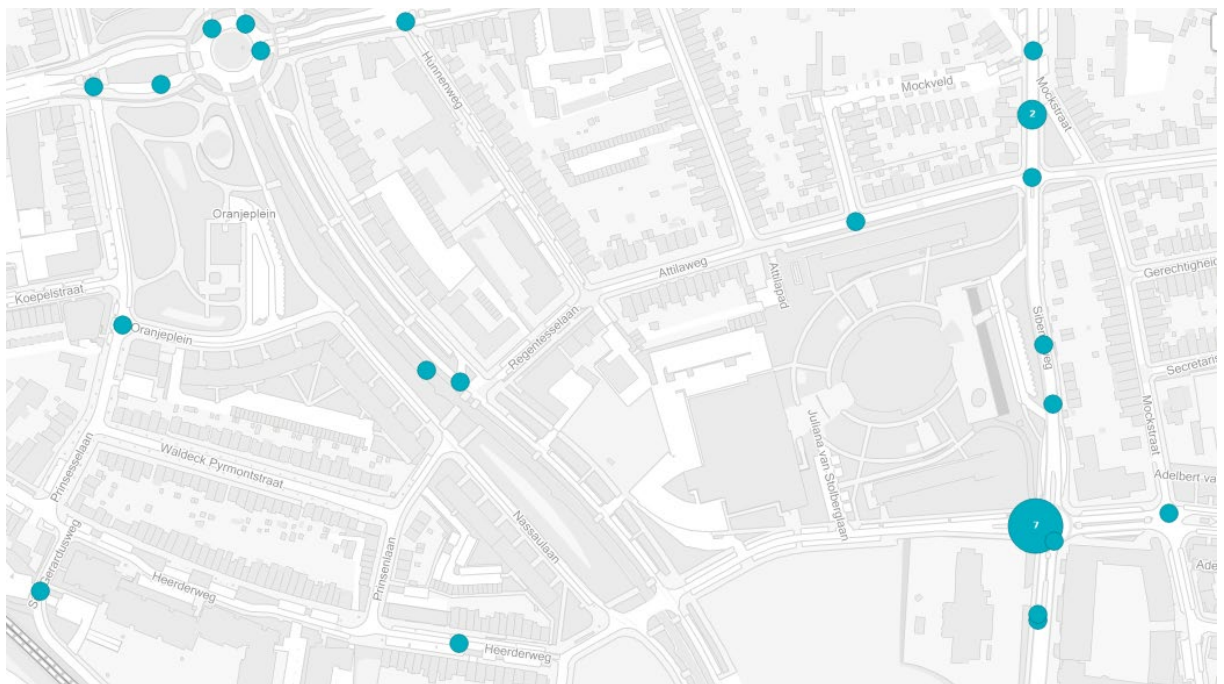
5. Verkeersveiligheid

5.1 Uitgangspunten

Met de verkeersongevallenregistratie VIA is in beeld gebracht hoeveel verkeersongevallen plaats hebben gevonden in de omgeving van de Groene Loper Zuid, en waar de knelpunten op gebied van verkeersveiligheid zich bevinden. De reikwijdte van de 'omgeving' is als volgt bepaald; aan de noordzijde de rotonde Koningsplein/Nassaulaan/ Oranjeplein/Scharnerweg, aan de oostzijde de Mockstraat, aan de zuidzijde de Heerderweg en Adelbert van Scharnlaan en aan de westzijde de Sint Gerardusweg, Prinsesselaan en het Oranjeplein. Aan de zuidzijde ligt vlak achter het College de grote Akersteenweg bij de snelwegafrit, en direct ten zuiden van de Akersteenweg via de Sibemaweg ligt een bedrijventerrein (geen woonfunctie), vandaar dat de Adelbert van Scharnlaan waar het College net boven ligt en de Sibemaweg tussen de Adelbert van Scharnlaan en de Akersteenweg de zuidelijkst meegenomen straten zijn. Dit bedrijventerrein huisvest ook het Bernard Lievegoed College, dat soortgelijk is geanalyseerd voor dit project; voor de verkeersongevallen aldaar wordt verwezen naar de betreffende mobiliteitsscan.

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, snorfietsers 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



Figuur 5-1 Verkeersongevallen in omgeving weergegeven op de VIA-kaart

In de omgeving van de Groene Loper Zuid zijn sinds 2019 circa 29 verkeersongevallen geregistreerd met als resultaat 2 gewonden. Bij 17 ongevallen is een fiets, bromfiets of snorfiets betrokken geweest. Beide gewonden vallen onder deze fietsersparaplu. In 3 van deze gevallen lijkt het op basis van de leeftijd van de fietser en het tijdstip te kunnen gaan over een schoolgaande leerling; hiervan raakte er 1 gewond. 10 van de fietsongevallen waren met een personenauto, 3 met een bestelauto, 2 zonder ander voertuig, 1 met een motor en 1 met een bus. Van de 2 gewonden bij de ongevallen, is 1 fietser en 1 bromfietser; beiden vallen ze onder de fietser-paraplu. Dit betrof de combinaties van motor met bromfietser en personenauto met fietser.

Het grootste knelpunt aan ongevallen in de omgeving betreft de rotonde tussen de Adelbert van Scharnlaan en de Sibemaweg. Op en naast de rotonde zijn 8 ongevallen geregistreerd, waarvan bij 5 (brom-) fietsers betrokken waren. Van deze 5 ongevallen met (brom-)fietsers was er bij alle 5 tevens een personenauto betrokken; de combinatie van fietser en personenauto lijkt op en naast de rotonde dus extra risicovol. Op de rotonde vielen echter geen gewonden bij de ongevallen.

5.3 Toekomst

Bij uitbreiding van de Groene Loper Zuid kan de rotonde Adelbert van Scharnlaan/Sibemaweg groeien als knelpunt, gezien de intersectie van verkeer vanaf de Groene Loper Zuid vanaf Adelbert van Scharnlaan en Vista College vanaf Sibemaweg. Ook valt te bezien of er aan de zuidwestrand van de planlocatie, een kruispunt en oversteekplek op de Groene Loper die de Adelbert van Scharnlaan verbindt met de Heerderweg, een knelpunt kan gaan vormen wanneer de Groene Loper Zuid niet alleen groeit in leerlingen maar ook wordt losgekoppeld van het Vista College aan de Sibemaweg, waardoor de ingang aan de Adelbert van Scharnlaan een grotere prominentie krijgt en dus meer verkeer genereert. Men bevindt zich hier bovendien net boven een afrit van de brede N278, waardoor automobilisten mogelijk nog harder rijden of minder op fietsers en voetgangers letten.

Een (auto-)ingang aan de Regentesselaan lijkt uitgesloten, niet alleen vanwege ongemak wegens eenrichtingsverkeer, een niet oversteekbare Groene Loper en een smalle rijbaan, maar ook vanwege knelpuntvorming als auto's aan het oosten de laan zullen moeten verlaten. Gezien de Hunnenweg een vrij smalle straat betreft, kan dit knelpunt verder naar het oosten worden getrokken naar waar de Prins Mauritslaan kruist met de Sibemaweg, de eerste bredere weg naar het zuiden vanaf de Scharnerweg, waarover de auto's vanuit het centrale gebied tussen snelweg en Maas zullen komen. Ook de Atillaweg is een smalle straat die niet berekend is op veel autoverkeer, en is bovendien niet in te rijden vanaf de Regentesselaan wegens eenrichtingsverkeer (en vice versa). De rotonde Koningsplein/Nassaulaan/Oranjeplein/Scharnerweg, de eerste oversteek over de Groene Loper voor auto's naar het noorden, heeft hierbij ook het risico een knelpunt te worden. Vanuit zuidelijke richting de laan in is er risico op de Groene Loper, waar auto's vanuit het westen van de stad over moeten schakelen van de brede N278 naar de dunne laan van de Groene Loper, én rekening moeten houden met overstekende fietsers en voetgangers.

Het zou nuttig kunnen zijn om op de Groene Loper net boven de Groene Loper-overgang Adelbert van Scharnlaan/Heerderweg een fietsoversteek te maken én een fietsingang aan de westzijde van de planlocatie te creëren. Hierdoor worden auto (zuid) en fietser (west) enigszins gescheiden in de aanrijdroute. Als alternatief zou er voor fietsers wél een ingang kunnen komen in het noorden, waar fietsers weinig gevaar lopen door de lage autosnelheden (wegens de smalle rijbaan) en de voorspelbare verkeerssituatie door het eenrichtingsverkeer voor auto's, mits het eenrichtingsverkeer voor hen hier niet geldt. Een goede kandidaat lijkt het Atillapad, wat al uitsteekt ter hoogte van de scheiding tussen Groene Loper Zuid en Vista College. Echter is de vraag bij een noordelijke ingang of dit te veel hinder brengt aan de bewoners van deze straten. Ook moet in het algemeen benoemd worden dat door de sterk stedelijke ligging de verwachte verkeersgeneratie voor autoverkeer laag blijft, en de kans op knelpuntvorming daarmee aanzienlijk kleiner.

5.4 Conclusie

In de omgeving van de Groene Loper Zuid hebben de afgelopen 5 jaar circa 29 verkeersongevallen plaatsgevonden. Bij 17 ongelukken was een fietser betrokken, hieronder vallen beide gewonden uit alle ongevallen. Bij uitbreiding van de Groene Loper Zuid en loskoppeling van het Vista College kan er een knelpunt ontstaan op de Groene Loper-overgang Adelbert van Scharnlaan/Heerderweg. Dit kan voorkomen worden met een westelijke fietsingang naar het noorden op de Groene Loper. Als alternatief zou er aan de smalle, slecht toegankelijke noordkant een fietsingang kunnen komen. Echter is de vraag of er wel een toename in autoverkeer zal plaatsvinden vanwege de stedelijke ligging en de onderwijsfunctie.

6. Conclusie

De Groene Loper Zuid heeft na de geplande uitbreiding een totale parkeerbehoefte van 32 parkeerplaatsen voor personenauto's en 1.037 voor fietsen. De verkeersgeneratie bedraagt tussen de 106 en 185 motorvoertuigen per etmaal. Bij uitbreiding van de Groene Loper Zuid en loskoppeling van het Vista College kan er een knelpunt ontstaan op de Groene Loper-overgang Adelbert van Scharnlaan/Heerderweg, wat opgelost kan worden met een westelijke fietsovergang over de Groene Loper. Het valt echter te betwijfelen of de toename van autoverkeer dusdanig groot is, dat er onveilige situaties ontstaan. Dit gezien de stedelijkheid van de locatie.

Memo



referentienummer
datum 4 maart 2024
aan 5.1.2e
van 5.1.2e
kopie
projectnummer 0490418.100
project ma schoollocaties Ivo
betreft Mobiliteitsscan Porta Mosana College

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

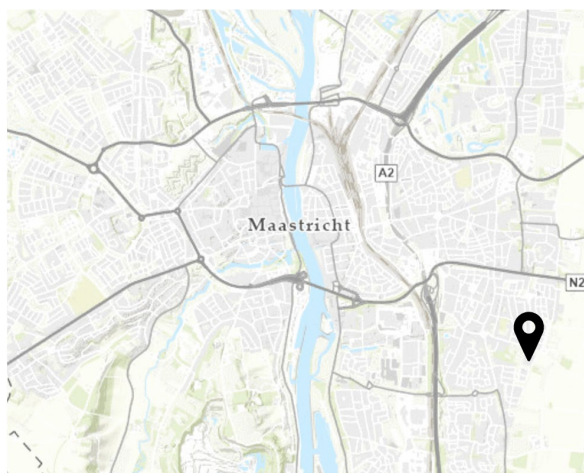
In opdracht van LVO Maastricht wordt op vier schoollocaties onderzoek gedaan naar herontwikkeling en uitbreiding van de schoolgebouwen. Het gaat om het Porta Mosana College aan de Oude Molenweg, het Bernard Lievegoed College aan de Nijverheidsweg, de Groene Loper Zuid aan de Regentesselaan naast het Vista College en het Bonnefanten College aan de Eenhoornsingel, waar het Sint-Maartenscollege heen zal verhuizen. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid tot een nieuwe sporthal aan de Demertdwarstraat, voorlopig onder de werktitel Sporthal Oost. De sporthal zal onder andere worden gebruikt door de eerstgenoemde drie scholen in de oostelijke wijken rond de geplande locatie.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit verkeerskundig onderzoek is het inzichtelijk maken wat de verkeerskundige effecten zijn van de geplande uitbreiding van het Porta Mosana College aan de Oude Molenweg 130. Hierbij is gekeken naar parkeerbehoefte, verkeersgeneratie, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de schoollocatie.



Figuur 1-1 Projectlocatie Porta Mosana College



Figuur 1-2 Locatie Porta Mosana College in Maastricht

1.3 Leeswijzer

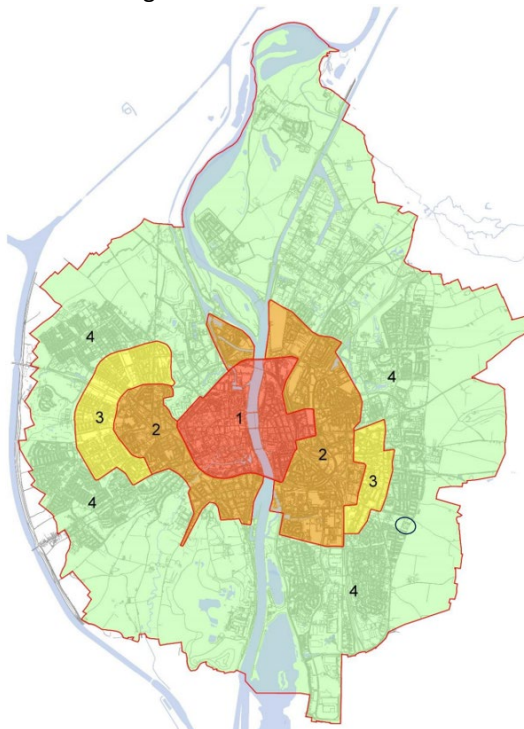
In hoofdstuk 2 wordt de nieuwe parkeerbehoefte bepaald. In hoofdstuk 3 wordt de nieuwe verkeersgeneratie bepaald. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de bereikbaarheid van de locatie, waarna in hoofdstuk 5 de verkeersveiligheid van de locatie en haar directe omgeving wordt geanalyseerd.

2. Parkeerbehoefte

In dit hoofdstuk wordt de parkeerbehoefte en daarmee de parkeeropgave van de uitbreiding berekend.

2.1 Uitgangspunten

Voor 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-periferieschaal). Dit is af te lezen in bijlage 2 'Gebiedsindeling in zones', een kaart van de gemeente met duidelijk gestelde grenzen. Het Porta Mosana College is gelegen in zone 4 (zie figuur 2-1), wat beschreven wordt als 'overig grondgebied', refererend naar de perifere delen van de gemeente.



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

Om de parkeerbehoefte voor auto's te berekenen, is verder het aantal leerlingen vereist. Voor de fietsparkeerbehoefte is slechts het bruto vloeroppervlak vereist. In dit rapport is conform de indicatieve cijfers in de plandocumenten uitgegaan van een uitbreiding naar ca. 1.200 dan wel 1.506 leerlingen met een bvo van 8.145 dan wel 9.972 m² voor onderwijsdoeleinden en een additionele 1.035-1.710 m² voor buitensportfaciliteiten. Aangenomen wordt dat de buitensportfaciliteiten alleen voor de school zelf zijn en daardoor geen extra parkeerdruk met zich meebrengen.

2.2 Berekening

2.2.1 Auto

Op basis van de gemeentelijke normen bedraagt de parkeernorm 3,3 parkeerplaatsen per 100 leerlingen voor middelbare scholen gelegen in zone 4 (zie tabel 2-1).

Functie	Eenheid	Zone 1 (Dynamisch gebied)	Zone 2 (Stedelijk gebied)	Zone 3 (Parkwijken)	Zone 4 (Overig grondgebied)
Middelbare school	Per 100 leerlingen	2,0	2,6	2,6	3,3

Tabel 2-1 Parkeernormen auto voor middelbare school

Voor een situatie met 1.200 leerlingen betekent dit 40 parkeerplaatsen. Voor een situatie met 1.506 leerlingen betekent dit 50 parkeerplaatsen.

Middelbare school	Parkeernorm leerlingen	per 100	Parkeerbehoefte
1.200 leerlingen	3,3		39,6
1.506 leerlingen	3,3		49,7

Tabel 2-2 Berekening parkeerbehoefte auto

2.2.2 Fiets

In tabel 2-3 zijn de gemeentelijke fietsparkeernormen voor middelbare scholen opgenomen. De norm bedraagt per 100 m² bvo 10 fietsparkeerplekken voor leerlingen en 0,2 fietsplekken voor medewerkers.

Functie	Eenheid	Heel Maastricht
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	10,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,2

Tabel 2-3 Parkeernormen fiets voor middelbare school

Voor een situatie met 8.145 m² bvo betekent dit dat er 831 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Voor een situatie met 9.972 m² bvo betekent dit dat er 1.018 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk zijn.

Middelbare school	Parkeernorm leerlingen per 100 m ²	Parkeernorm medewerkers per 100 m ²	Parkeerbehoefte
8.145 bvo	10	0,2	830,8
9.972 bvo	10	0,2	1.017,1

Tabel 2-4 Berekening parkeerbehoefte fiets

2.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van de schoollocatie zijn 40 parkeerplaatsen voor personenauto's noodzakelijk bij 1.200 leerlingen en 50 parkeerplaatsen voor personenauto's bij 1.506 leerlingen. Voor de fietsenstalling geldt dat de parkeerbehoefte 831 fietsparkeerplaatsen bedraagt bij 8.145 m² bvo en 1.018 bij 9.972 m² bvo.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Uitgangspunten

Voor de verkeersgeneratie worden de kencijfers van het CROW aangehouden uit haar publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren' (2018, publicatienummer 381). 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 een uitbreiding naar ca. 1.200 dan wel 1.506 leerlingen. De stedelijkheidsgraad is afgeleid van CBS-data op buurtniveau, waarbij het Porta Mosana College onder de buurt 'Vroendaal' wordt gerekend. Met een omgevingsadressendichtheid van 1.597 valt Vroendaal onder de stedelijkheidsklasse 2 'sterk stedelijk'.

Net als de autoparkeernorm is de verkeersgeneratie afhankelijk van een vierledige centrum-periferie-zonering; de categorieën betreffen 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Deze indeling komt niet overeen met de 'Nota parkeernormen 2021' van de gemeente. De Nota beschrijft zone 2 'stedelijk gebied' als volgt; 'Het stedelijk gebied vormt een *schil* rondom het dynamisch gebied [zone 1].' Hieruit is af te leiden dat zone 1 het 'centrum' betreft en zone 2 'schil centrum'. Dit plaatst het Porta Mosana College, gelegen in de bebouwde kom van zone 4 (zie hoofdstuk 2 Parkeerbehoefte -> Uitgangspunten), in 'rest bebouwde kom'.

3.2 Berekening

In deel A van de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' zijn de kencijfers voor verkeersgeneratie per functie/locatiesoort te vinden. Hierbij wordt uitgegaan van een mogelijk interval met een minimum en maximum aan realistische waarden.

Stedelijkheidsklasse	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Zeer sterk stedelijk	6,9	13,9	8,8	15,4	9,6	16,3	13,0	19,7
Sterk stedelijk	8,0	15,0	10,0	16,7	11,0	17,6	13,0	19,7
Matig stedelijk	9,4	16,4	11,7	18,3	12,8	19,4	13,0	19,7
Weinig stedelijk	9,5	16,5	11,9	18,5	13,0	19,6	13,0	19,7
Niet stedelijk	9,6	16,6	11,9	18,6	13,0	19,7	13,0	19,7

Tabel 3-1 Kencijfers verkeersgeneratie voor middelbare school

Voor middelbare scholen is binnen 'Rest bebouwde kom' in de stedelijkheidsklasse 'sterk stedelijk' de verkeersgeneratie 11 tot 17,6 motorvoertuigbewegingen per 100 leerlingen (zie tabel 3-1). Voor een situatie met 1.200 leerlingen betekent dit een toename in verkeersgeneratie van minimaal 132 tot maximaal 211 motorvoertuigbewegingen. Voor een situatie met 1.506 leerlingen betekent dit een toename in verkeersgeneratie van minimaal 166 tot maximaal 265 motorvoertuigbewegingen.

Middelbare school	Minimale norm per 100 leerlingen	Maximale norm per 100 leerlingen	Minimale verkeersgeneratie	Maximale verkeersgeneratie
1.200 leerlingen	11	17,6	132	211
1.506 leerlingen	11	17,6	166	265

Tabel 3-2 Berekening verkeersgeneratie

3.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van de schoollocatie geldt dat de verkeersgeneratie minimaal 132 motorvoertuigbewegingen bedraagt en maximaal 211 motorvoertuigbewegingen bij 1.200 leerlingen en minimaal 166 motorvoertuigbewegingen en maximaal 265 motorvoertuigbewegingen bij 1.506 leerlingen.

4. Bereikbaarheid

4.1 Uitgangspunten

De ontsluiting voor auto en fiets zijn beredeneerd op basis van expert judgement en de ligging van de locatie. De looproute naar de dichtstbijzijnde bushalte en de loop- en fietsroute naar de mogelijke toekomstige sporthal aan de Demertdwarstraat zijn berekend via Google Maps en uitgewerkt op kaart. Hierbij is uitgegaan van de entree aan de noordzijde met uitstulpend afdak als vertrekpunt. 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.

4.2 Ontsluiting auto en fiets



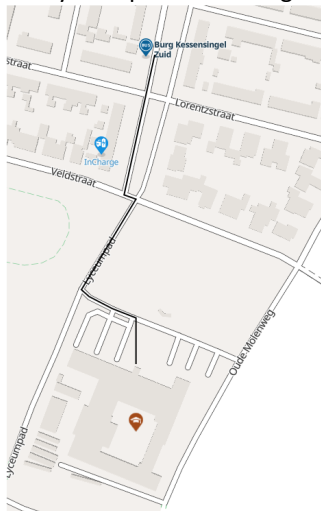
Figuur 4-1 Ontsluiting Porta Mosana College

Het Porta Mosana College ligt aan de Oude Molenweg, een in noord-zuidrichting gelegen weg aan de oostrand van Maastricht. Ten zuiden van het Porta Mosana is de Oude Molenweg een fietspad, waardoor het College van de woonwijk Vroendaal wordt gescheiden en autoverkeer slechts vanuit het noorden kan komen, van de Oude Molenweg zelf aan de oostrand van de school en van het Lyceumpad, dat ook naast de afslag van het parkeerterrein overgaat in een fietspad. Beiden kruisen 70 meter ten noorden van het College met de in oost-westrichting gelegen Veldstraat, die verder de stad in gaat. Aan de noordzijde gaan de Oude Molenweg en het Lyceumpad (overgaand in de Burgemeester Kessensingel), het oosten van de wijk Heer in. Het autoverkeer uit de oostelijke delen van de wijk Heer en het ten noorden hiervan gelegen Scharn, alsmede het verkeer vanuit de dorpen aan de N278 zal waarschijnlijk via de Burgemeester Kessensingel naar het College rijden, verkeer uit de rest van de stad via de Veldstraat, en er zal waarschijnlijk al op het Lyceumpad worden afgeslagen richting het College, gezien de Oude Molenweg langs de stadsrand ligt.

Fietsverkeer kan wél vanuit het zuiden het Porta Mosana College aandoen, via de fietspaden van de Oude Molenweg en het Lyceumpad. Voor leerlingen uit De Heeg en dorpen ten zuiden van Maastricht als Gronsveld en Eijsden is er de Oude Molenweg, die als fietspad helemaal recht doorloopt om de stad en haar verkeer heen tussen het College en de kruising Rijksweg, Bronckweg. Overige zuidoostelijke wijken kunnen via het Vroendaalpad bij de school (via fietspad Lyceumpad/Oude Molenweg) uitkomen, die vanaf de Rijksweg tussen de Kloostertuin Opveld en de woonwijk Vroendaal loopt. Voor jongeren uit het westen en noorden is dit een omweg t.o.v. de noordelijkere Veldstraat, maar zou het Vroendaalpad de voorkeur kunnen krijgen als comfortabeler of zelfs sneller dan de nauwe, auto-toegankelijke Veldstraat.

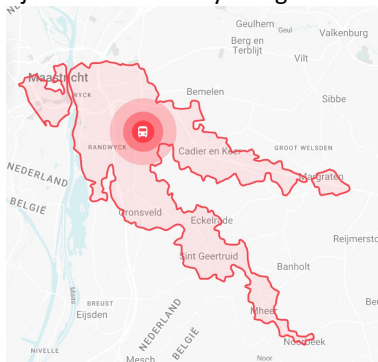
4.3 Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde ov-halte is bushalte Burg. Kessensingel-Zuid, 3 minuten lopen (290 m) naar het noorden via het Lyceumpad en de Burgemeester Kessensingel.

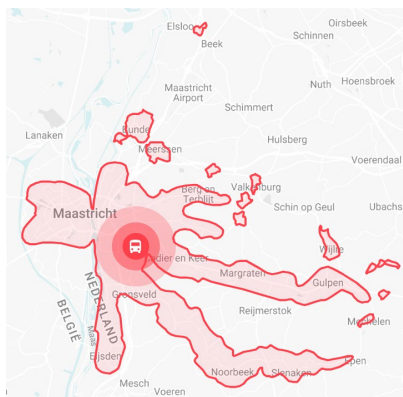


Figuur 4-2 Looproute naar bushalte Burg. Kessensingel-Zuid

Op de halte rijdt hoofdzakelijk (twee tot vier keer per uur) lijn 10, tussen de P+R Noord bij Station Maastricht Noord en Heer. In december 2020 is van deze lijn het doordeweekse traject tussen Heer en Gulpen vervallen en is besloten om een lusroute door Heer te maken, waarbij onder meer Burg. Kessensingel-Zuid slechts in één richting worden bediend. Dit was vooral nadelig was voor leerlingen van het Porta Mosana College, waardoor er ter compensatie nu één keer per dag in de ochtendspits de 'schoolbus'-lijnen 650 vanuit Bocholtz Groeneweg en lijn 659 vanuit Vaals de halte aandoen. Deze beide bussen rijden verder naar het station Maastricht, en lijn 650 rijdt door tot de Zuyd Hogeschool aan de Brusselseweg.



Figuur 4-3 Bereikbaarheid ov in 30 minuten



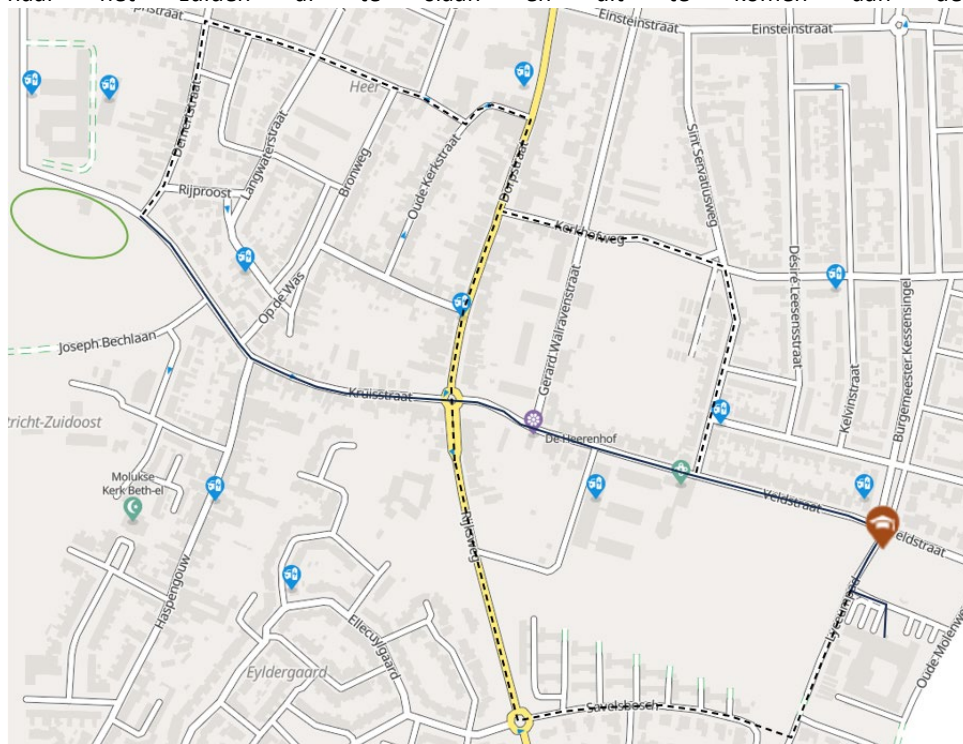
Figuur 4-4 Bereikbaarheid ov in 45 minuten

In de visualisaties op de vorige pagina is de bereikbaarheid van het College met het openbaar vervoer binnen 30 en 45 minuten weergegeven. Buiten oostelijk en centraal Maastricht is ook het Heuvelland relatief goed verbonden met de middelbare school. De dorpen langs de N278, die vroeger tot aan Gulpen op lijn 10 aangesloten waren, hebben met lijn 350 een aansluiting op het ingekorte traject van lijn 10 bij de halte Akersteenweg. De andere, zuidoostelijke as doet de bushalte Burg. Kessensingel-Zuid niet aan; de lijn 57, die tussen Gulpen en Maastricht rijdt via de dorpen rond de zuidgrens, stopt aan de halte Rijksweg Eykelborg, 13 min lopen (1 km) ten zuiden van het college, over het verlengde pad van de Oude Molenweg. Lijn 15 uit Eijsden stopt bij halte Endepolsdomein (naast station Randwyck), 22 min lopen (16 km) ten westen van het College.

4.4 Route naar planlocatie Sporthal Oost (Demertdwarstraat)

De toekomstige Sporthal Oost aan de Demertdwarstraat ligt ten noordwesten van het College en kan via een vrij directe route worden bereikt over de Veldstraat en Kruisstraat, aan te doen vanaf de noordzijde van het College. Deze straten zijn vrij smal, waardoor fietsers wordt aangeraden erom heen te fietsen. Dit kan via twee alternatieve routes uitgelijnd met stippellijnen (zie figuur 4-5).

De eerste alternatieve route gaat aan de zuidzijde van het College onder de Kloostertuin Opveld heen via Vroendaalpad of Savelsbosch, om dan via de Rijksweg en Dorpsstraat over de rotonde met de Veldstraat en Kruisstraat te gaan. De tweede route begint op de Veldstraat, maar slaat naar het noorden af op de Sint Servatiusweg, vervolgens naar het westen op de Kerkhofweg en komt dan ook uit op de Dorpsweg. Beide routes trekken vervolgens naar het westen via de Oude Kerkstraat en dan Sint Josephstraat, om via de Demertstraat naar het zuiden af te slaan en uit te komen aan de Demertdwarstraat.



Figuur 4-5 Route naar Demertdwarstraat

4.5 Conclusie

Het Porta Mosana College ligt aan de oostrand van Maastricht en is voor autoverkeer slechts aan de noordzijde te bereiken. Fietsverkeer kan wel vanuit zuidelijke richting de school aandoen. De dichtstbijzijnde ov-halte is de halte Burg. Kessensingel-Zuid ten noorden van de school. De route naar de planlocatie van Sporthal Oost gaat vrij rechtstreeks via de Veldstraat en Kruisstraat, hoewel fietsers een omweg wordt aangeraden.

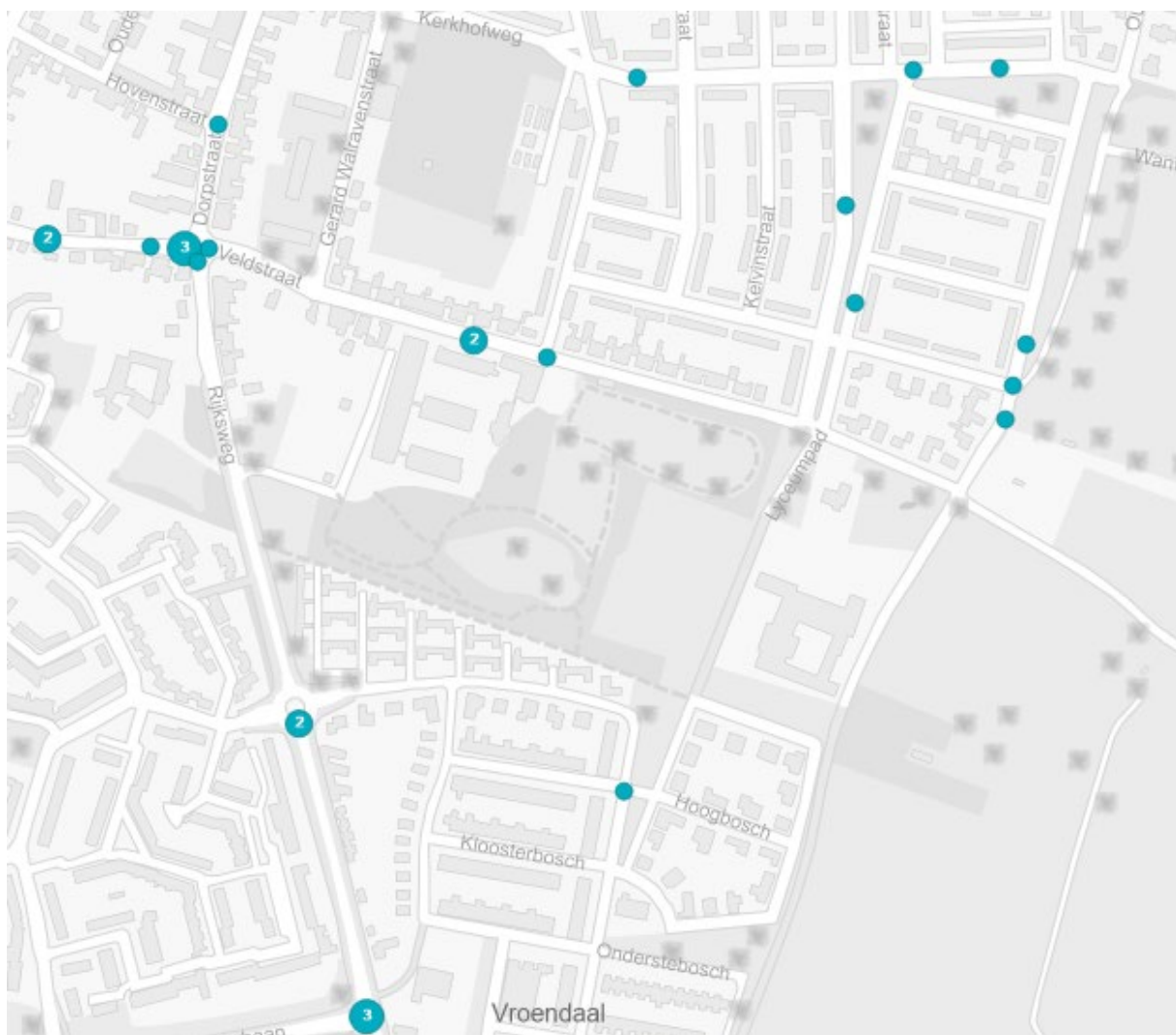
5. Verkeersveiligheid

5.1 Uitgangspunten

Met de verkeersongevallenregistratie VIA is in beeld gebracht hoeveel verkeersongevallen plaats hebben gevonden in de omgeving van het Porta Mosana College, en waar de knelpunten op gebied van verkeersveiligheid zich bevinden. De reikwijdte van de 'omgeving' is als volgt bepaald; aan de noordzijde de Niels Bohrstraat, aan de oostzijde de Oude Molenweg, aan de zuidzijde het kruispunt Oeslingerbaan/Ravensboschpad/Rijksweg en aan de westzijde de Kruisstraat. Aan de oostzijde grenst het College aan een stuk buitengebied zonder verkeersongevallen, vandaar dat de Oude Molenweg waar het College aan ligt de oostelijkst meegenomen straat is.

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, snorfietsers en E-bikers). Ook is geïndiceerd of deze fietsers op basis van geregistreeerde 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 wekdagen, tijdstippen in de vroege morgen (7.30-10u) of in de middag (12-18 u).

5.2 Analyse



Figuur 5-1 Verkeersongevallen in omgeving weergegeven op de VIA-kaart

In de omgeving van het Porta Mosana College zijn sinds 2019 circa 26 verkeersongevallen geregistreerd, waarvan bij 12 een fiets, bromfiets of snorfiets betrokken is geweest. In 3 gevallen lijkt het op basis van de leeftijd van de fietser en het tijdstip te kunnen gaan over een schoolgaande leerling van het College. 4 van deze ongevallen waren met een personenauto, 3 met een bestelauto, 2 zonder ander voertuig, 1 tussen een bromfiets en een fiets, 1 tussen twee fietsen, en 1 tussen een bromfiets en een voetganger. Deze 3-jarige voetganger is de enige gewonde die bij alle 26 ongevallen gevallen is.

Het grootste knelpunt aan ongevallen in de omgeving is de rotonde tussen de Dorpsstraat, Kruisstraat, Rijksweg en Veldstraat, ten noordwesten van het college op de route naar de locatie van Sporthal Oost. Op en naast de rotonde zijn 6 ongevallen geregistreerd, waarvan bij 3 (brom-) fietsers betrokken waren. Van deze 3 ongevallen met (brom-)fietsers was er bij 2 tevens een bestelauto betrokken; de combinatie van fietser en bestelauto lijkt op en naast de rotonde dus extra risicovol. De rotonde heeft echter geen gewonden geregistreerd bij de ongevallen.

5.3 Toekomst

Gezien de schoollocatie zich aan de rand van de stad bevindt in een relatief suburbane buurt, is er meer autoverkeer te verwachten dan bij de andere scholen die LVO Maastricht overweegt te laten herontwikkelen. Er kan bij uitbreiding van de schoollocatie een nieuw knelpunt optreden op de kruising Veldstraat/Lyceumpad/Burgemeester Kessensingel. Vanwege de auto-ontoegankelijkheid aan de zuidzijde komt hier al het autoverkeer naar het College samen; uit oostelijk Heer en Scharn en uit de dorpen langs de N278 via de Burgemeester Kessensingel, en verkeer uit de rest van de stad via de Veldstraat. Ook mag benoemd worden dat de Veldstraat en de Kruisstraat waar deze in overgaat vrij smal zijn, en vandaar ook kwetsbaar lijken voor ongevallen en congestie.

Een parkeerterrein aan de zuidkant, makkelijker te bereiken via de bredere Rijksweg, zou enigszins de druk kunnen verminderen op de Veldstraat. Dit vereist óf een verbreding van het Vroendaalpad, waarbij er in de Kloostertuin Opveld wordt gewerkt én er hiermee een vrij fietspad vlak voor de school gevuld wordt met auto's, óf dat de auto's via de woonstraat Savelsbosch de zuidelijke parkeerplaats aandoen. Of een zuidelijke parkeerplaats praktisch (mogelijk) is, valt vandaar te betwijfelen. Wat wel mogelijk is, is proberen om fietsers om de kruising te leiden via het Vroendaalpad langs de zuidkant of via de Oude Molenweg net ten oosten van het kruispunt. Alternatief zou er om de risico's op ongelukken te verminderen ook buiten de school zelf gedacht kunnen worden aan aanpassingen op het mogelijke knelpunt. De kruising Veldstraat/Lyceumpad/Burgemeester Kessensingel zou kunnen veranderen in een rotonde, een ingreep die verkeersongelukken vermindert.

5.4 Conclusie

In de omgeving van het Porta Mosana College zijn de afgelopen 5 jaar ca. 26 verkeersongevallen geweest met 1 gewonde. Bij 12 ongelukken was een fietser betrokken. Bij uitbreiding kan er een knelpunt ontstaan aan de noordzijde van de school, waar al het autoverkeer de school aandoet. Ook gaat de route naar de planlocatie van Sporthal Oost door enkele smalle wegen, en komt deze langs het grootste huidige knelpunt in de omgeving.

6. Conclusie

Het Porta Mosana College ligt aan de oostrand van Maastricht, waardoor er een relatief hoge parkeerbehoefte en verkeersgeneratie is voor autoverkeer; na de geplande uitbreiding naar 1.200 tot 1.506 leerlingen in totaal 40 tot 50 parkeerplaatsen en een verkeersgeneratie van tussen de 132 en 211 motorvoertuigen per etmaal bij 1.200 leerlingen en tussen de 166 en 265 motorvoertuigen per etmaal bij 1.506 leerlingen. Hiernaast zijn er, afhankelijk van de bvo van 8.145 dan wel 9.972 m², in totaal 831 tot 1.018 fietsparkeerplaatsen nodig. Voor autoverkeer is het College slechts vanuit het noorden te bereiken, in welke richting ook de dichtst bij gelegen ov-halte te vinden is. Hier kan er een knelpunt ontstaan, vlak voor de school bij uitbreiding en dus meer verkeer of in de smalle straten richting de geplande Sporthal Oost.

Memo



referentienummer
datum 4 maart 2024
aan 5.1.2e
van 5.1.2e
kopie
projectnummer 0490418.100
project ma schoollocaties Ivo
betreft Mobiliteitsscan Sporthal Oost

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

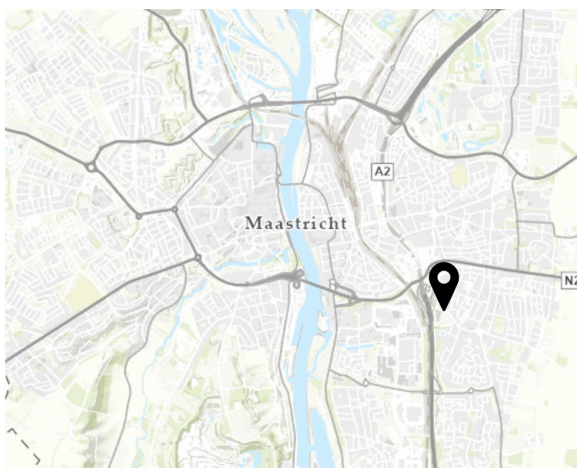
In opdracht van LVO Maastricht wordt op vier schoollocaties onderzoek gedaan naar herontwikkeling en uitbreiding van de schoolgebouwen. Het gaat om het Porta Mosana College aan de Oude Molenweg, het Bernard Lievegoed College aan de Nijverheidsweg, de Groene Loper Zuid aan de Regentesselaan naast het Vista College en het Bonnefanten College aan de Eenhoornsingel, waar het Sint-Maartenscollege heen zal verhuizen. Ook wordt gekeken naar de mogelijkheid tot een nieuwe sporthal aan de Demertdwarstraat, voorlopig onder de werktitel Sporthal Oost. De sporthal zal onder andere worden gebruikt door de eerstgenoemde drie scholen in de oostelijke wijken rond de geplande locatie.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit verkeerskundig onderzoek is het inzichtelijk maken wat de verkeerskundige effecten zijn van de geplande Sporthal Oost aan de Demertdwarstraat. Hierbij is gekeken naar parkeerbehoefte, verkeersgeneratie, bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van de planlocatie.



Figuur 1-1 Projectlocatie Sporthal Oost



Figuur 1-2 Locatie Demertdwarstraat (Sporthal Oost) in Maastricht

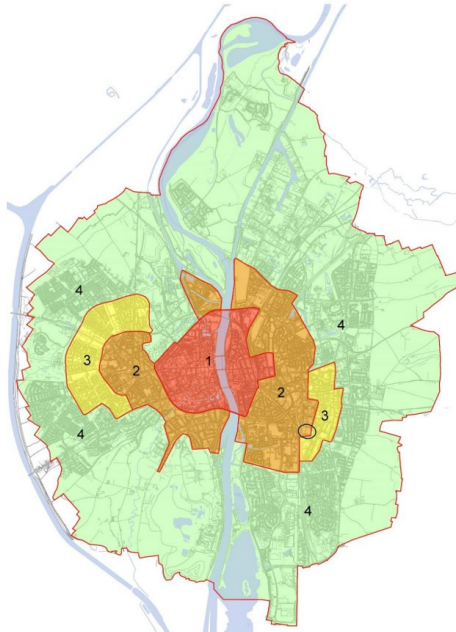
1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe sporthal bepaald. In hoofdstuk 3 wordt de verkeersgeneratie van de nieuwe sporthal bepaald. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de bereikbaarheid van de locatie, waarna in hoofdstuk 5 de verkeersveiligheid van de locatie en haar directe omgeving wordt geanalyseerd.

2. Parkeerbehoefte

2.1 Uitgangspunten

Voor 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 sporthal zich bevindt (een centrum-periferie-schaal). Dit is af te lezen in bijlage 2 'Gebiedsindeling in zones', een kaart van de gemeente met duidelijk gestelde grenzen. De Demertdwarstraat is gelegen in zone 2 (zie figuur 2-1), wat beschreven wordt als 'stedelijk gebied'.



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

Om de parkeerbehoefte te berekenen, is het bruto vloeroppervlak vereist. In dit rapport is conform de indicatieve cijfers in de plandocumenten uitgegaan van een bvo van ca. 3.000 m², de som van 6 delen van 500 m². Hoewel er ook gebruik gemaakt kan worden van het MECC-parkeerterrein (ca. 300 plaatsen), is het wel van nut om te indiceren aan hoeveel parkeerplaatsen de sporthal zelfstendig behoefte heeft.

2.2 Berekening

2.2.1 Auto

Op basis van de gemeentelijke normen bedraagt de parkeernorm 1,8 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voor sporthallen gelegen in zone 2 (zie tabel 2-1).

Funcie	Eenheid	Zone (Dynamisch gebied)	1	Zone (Stedelijk gebied)	2	Zone (Parkwijken)	3	Zone (Overig grondgebied)	4
Sporthal- sportzaal	en Per 100 m ² bvo	1,2		1,8		1,8		2,4	

Tabel 2-1 Parkeernormen auto voor sporthal- en sportzaal

Voor een plan van 3.000 m² bvo betekent dit 54 parkeerplaatsen.

Sporthal- en sportzaal	Parkeernorm per 100 m ² bvo	Parkeerbehoefte
Plan 3.000 m² bvo	1,8	54

Tabel 2-2 Berekening parkeerbehoefte auto

2.2.2 Fiets

In tabel 2-3 zijn de gemeentelijke fietsparkeernormen voor sporthallen opgenomen. De norm bedraagt per 100 m² bvo 1,4 fietsparkeerplekken.

Functie	Eenheid	Heel Maastricht
Sporthal	Per 100 m ² bvo	1,4

Tabel 2-3 Parkeernormen fiets voor sporthal

Voor een plan van 3.000 m² bvo betekent dit dat er 42 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk zijn.

Sporthal	Parkeernorm per 100 m ²	Parkeerbehoefte
Uitbreiding 3.000 bvo	1,4	42

Tabel 2-4 Berekening parkeerbehoefte fiets

2.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van de sporthal zijn 54 parkeerplaatsen voor personenauto's noodzakelijk. Voor de fietsenstalling geldt dat de parkeerbehoefte 42 fietsparkeerplaatsen bedraagt.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Uitgangspunten

Voor de verkeersgeneratie worden de kencijfers van het CROW aangehouden uit haar publicatie 'Toekomstbestendig Parkeren' (2018, publicatienummer 381). Daarbij is voor de berekening het bruto vloeroppervlak én de stedelijkheidsgraad vereist. In dit rapport is conform de indicatieve cijfers in de plandocumenten uitgegaan van een plan voor ca. 3.000 m² bvo. De stedelijkheidsgraad is afgeleid van CBS-data op buurtniveau, waarbij de Demertdwarstraat (Sporthal Oost) onder de buurt 'Heer' wordt gerekend. Met een omgevingsadressendichtheid van 2.099 valt Heer onder de stedelijkheidsklasse 2 'sterk stedelijk'.

Net als de autoparkeernorm is de verkeersgeneratie afhankelijk van een vierledige centrum-periferie-zonering; de categorieën betreffen 'centrum', 'schil centrum', 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Deze indeling komt niet overeen met de 'Nota parkeernormen 2021' van de gemeente. De Nota beschrijft zone 2 'stedelijk gebied' als volgt; 'Het stedelijk gebied vormt een *schil* rondom het dynamisch gebied [zone 1].' Hieruit is af te leiden dat zone 1 het 'centrum' betreft en zone 2 'schil centrum'. Dit plaatst de Demertdwarstraat, gelegen in zone 2 (zie hoofdstuk 2 Parkeerbehoefte -> Uitgangspunten), in 'schil centrum'.

3.2 Berekening

In deel A van de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' zijn de kencijfers voor verkeersgeneratie per functie/locatiesoort te vinden. Hierbij wordt uitgegaan van een mogelijk interval met een minimum en maximum aan realistische waarden.

Stedelijkheidsklasse	Centrum		Schil centrum		Rest kom	bebouwde		Buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	4,2	6,0	6,3	8,1	8,5	10,3	11,2	12,9	
Sterk stedelijk	4,2	6,0	6,3	8,1	8,6	10,3	11,2	12,9	
Matig stedelijk	4,5	6,3	6,7	8,5	9,1	10,8	11,2	12,9	
Weinig stedelijk	4,5	6,3	6,8	8,6	9,2	10,9	11,2	12,9	
Niet stedelijk	4,5	6,3	6,8	8,6	9,2	10,9	11,2	12,9	

Tabel 3-1 Kencijfers verkeersgeneratie voor sporthal

Voor sporthallen is binnen 'schil centrum' in de stedelijkheidsklasse 'sterk stedelijk' de verkeersgeneratie 6,3 tot 8,1 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo (zie tabel 3-1). Voor een plan van 3.000 m² bvo betekent dit een verkeersgeneratie van minimaal 189 tot maximaal 243 motorvoertuigbewegingen.

Sporthal	Minimale norm per 100 m ² bvo	Maximale norm per 100 m ² bvo	Minimale verkeersgeneratie	Maximale verkeersgeneratie
3.000 bvo	6,3	8,1	189	243

Tabel 3-2 Berekening verkeersgeneratie

3.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van de sporthal geldt dat de verkeersgeneratie minimaal 189 motorvoertuigbewegingen bedraagt en maximaal 243 motorvoertuigbewegingen.

4. Bereikbaarheid

4.1 Uitgangspunten

De ontsluiting voor auto en fiets zijn beredeneerd op basis van expert judgement en de ligging van de locatie. De looproute naar de dichtstbijzijnde bushaltes is berekend via Google Maps en uitgewerkt op kaart. De gehele Demertdwardsstraat wordt als mogelijk vertrekpunt gezien. 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.

4.2 Ontsluiting auto en fiets

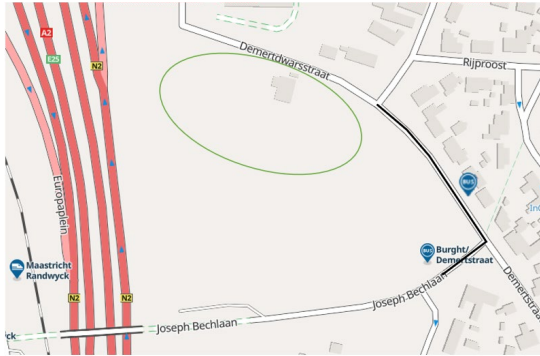
De Demertdwardsstraat ligt ten oosten van de snelweg. Hierdoor is er geen directe aansluiting in westelijke richting. Via de Joseph Bechlaan tegenover het grasveld is er een brug over de snelweg, met aan de andere kant het MECC en station Maastricht Randwyck. Naar het noorden richting de N278 Akersteenweg loopt parallel aan de snelweg de Philipsweg, overgaand in de Sibemaweg. Hier vindt men een bedrijventerrein met weinig aansluitingen tot voorbij de N278 Akersteenweg in Scharn. Naar het (noord)oosten is er langs de Demertstraat een dynamisch stratenpatroon de wijk Heer in. Fietsverkeer zal van alle kanten afkomen, maar autoverkeer zal vaker vanaf het bedrijventerrein komen langs Sibemaweg-Philipsweg. Dit is voor zowel het westen van de stad via de N278 en Noorderbrug als voor het centrale gebied tussen de snelweg en Maas (maar nog ten noorden van de N278) de snelste route. Aan de zuidkant van het veld van de planlocatie, op de Joseph Bechlaan, bevindt zich de dichtstbijzijnde brug over de snelweg. Deze is echter niet toegankelijk voor auto's. Naast deze brug aan de Joseph Bechlaan ligt een kleine parkeerplaats, met een padje richting de planlocatie. Indien deze parkeerplekken gebruikt worden is het van belang om een (route naar een) zij-ingang te maken aan de zuidkant, zodat men niet om het veld met de sporthal heen hoeft te lopen. Dit zou ook uitkomst bieden voor wandelaars en fietsers van over de brug.



Figuur 4-1 Ontsluiting Demertdwardsstraat (Sporthal Oost)

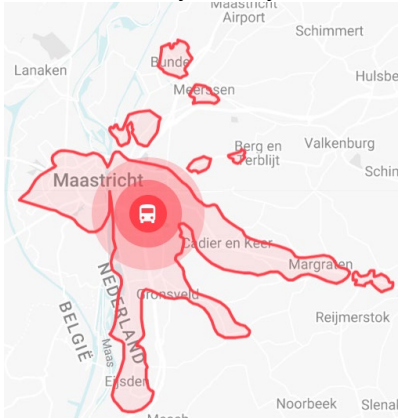
4.3 Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde ov-haltes zijn de Burght/R. van Heerstraat en Burght/Demertstraat, resp. 1-3 minuut lopen (90-240 m) en 2-4 minuten lopen (170-300 m) van de Demertstraat.

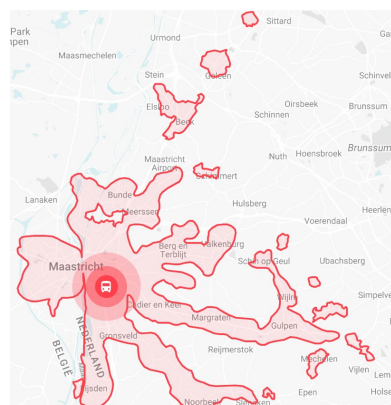


Figuur 4-2 Looproute naar bushaltes Burght/R. van Heerstraat en Burght/Demertstraat

Op de 2 haltes rijden voornamelijk de lijnen 7 en 10. Twee keer per uur rijden deze lijnen, beiden in de omgekeerde richting van elkaar (en dus individueel slechts in één richting). Bij Burght/Ridder van Heerstraat stopt lijn 7 in de richting Pottenberg en lijn 10 in de richting Heer (deze bevindt zich al in Heer, maar maakt een lus door de wijk). Bij Burght/Demertstraat stopt lijn 7 in de richting het MECC en station Randwyck en lijn 10 in de richting P+R Noord. Één keer per dag in de ochtendspits doen de 'schoolbus'-lijnen 650 vanuit Bocholtz Groeneweg en lijn 659 vanuit Vaals de halte Burght/R. van Heerstraat aan. Deze beide bussen rijden verder naar het station Maastricht, en lijn 650 rijdt door tot de Zuyd Hogeschool aan de Brusselseweg.



Figuur 4-3 Bereikbaarheid ov in 30 minuten



Figuur 4-4 Bereikbaarheid ov in 45 minuten

In de bovenstaande visualisaties is de bereikbaarheid van de Demertdwarstraat met het openbaar vervoer binnen 30 en 45 minuten weergegeven. Buiten oostelijk en centraal Maastricht, en een as door westelijk Maastricht via lijn 7 naar Pottenberg, is ook het Heuvelland relatief goed verbonden met de straat. De dorpen langs de N278, die vroeger tot aan Gulpen op lijn 10 aangesloten waren, hebben met lijn 350 een aansluiting op het ingekorte traject van lijn 10 bij de halte Akersteenweg. De dorpen net ten noordoosten van Maastricht hebben met lijnen 4 en 8 een aansluiting op lijn 7 bij de haltes Scharnerweg en Koningsplein. 1 halte eerder op deze lijnen

is bushalte Scharnerweg, van waaruit het huidige Vista College binnen 3 minuten (300m) te bereiken is via de Mockweg en Sibemaweg in zuidelijke richting. De twee zuidelijke assen doet de Burght-bushaltes niet aan; de lijn 57, die tussen Gulpen en Maastricht rijdt via de dorpen rond de zuidgrens, en de lijn 15 uit Eijsden, stoppen beiden aan de halte Forum MECC (zuidzijde MECC), aan de lijn 7 én 12 min lopen (900 m) ten westen van de Demertdwardsstraat, over de Joseph Bechlaan en haar brug.

4.4 Conclusie

De planlocatie Sporthal Oost ligt aan de Demertdwardsstraat langs de snelweg en is vandaar niet vanuit westelijke richting te bereiken. De dichtstbijzijnde ov-haltes zijn de Burght/Ridder van Heerstraat en Burght/Demertstraat, aangedaan door dezelfde lijnen in omgekeerde richting. Voor wandelaars en fietsers van over de snelwegbrug en de parkeerplaatsen aan de Joseph Bechlaan is een zuidelijke zij-ingang te overwegen.

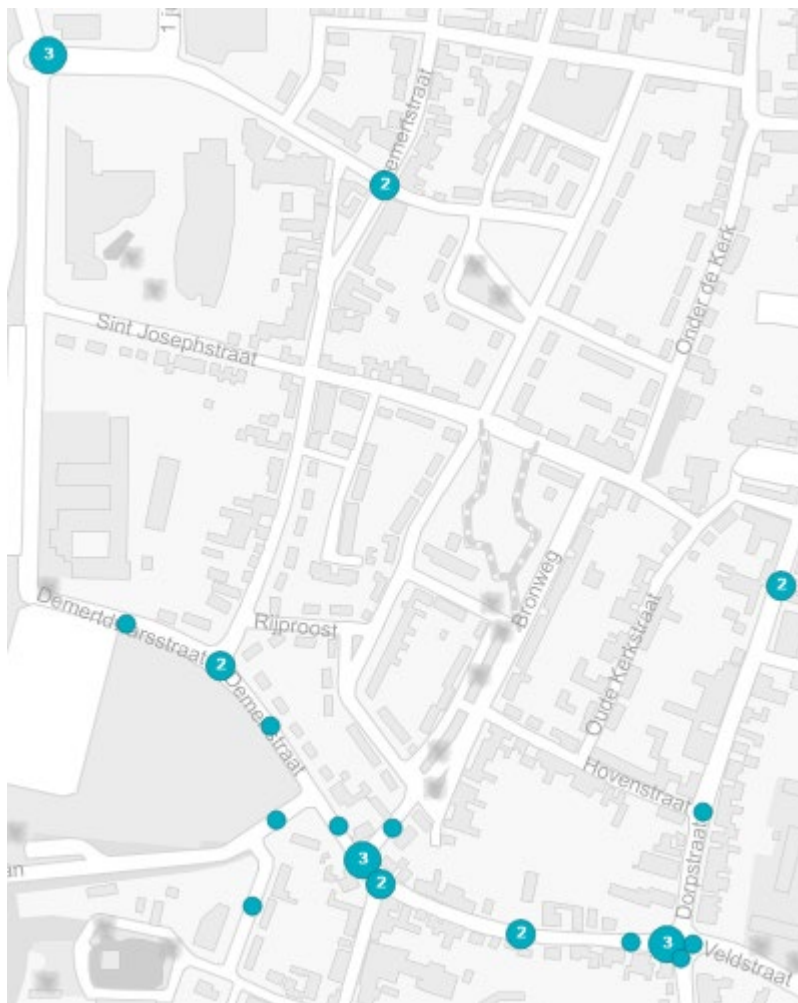
5. Verkeersveiligheid

5.1 Uitgangspunten

Met de verkeersongevallenregistratie VIA is in beeld gebracht hoeveel verkeersongevallen plaats hebben gevonden in de omgeving van de Sporthal Oost, en waar de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid zich bevinden. De reikwijdte van de 'omgeving' is als volgt bepaald; aan de noordzijde de Akersteenweg (niet meegenomen), aan de oostzijde de kruising Dorpsstraat/Oude Kerkstraat, aan de zuidzijde de kruising Burghtstraat/Ridder van Heerstraat, en aan de westzijde de snelweg (niet meegenomen). Voor verkeersongevallen rond de Akersteenweg wordt verwezen naar de mobiliteitsscan van het Bernard Lievegoed College. Voor verkeersongevallen in (zuid)oostelijke richting vanaf de Veldstraat wordt verwezen naar het rapport voor het Porta Mosana College.

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, snorfietsers en E-bikers). Ook is geïndiceerd of deze fietsers op basis van geregistreerde leeftijd en dag/tijdstip middelbare scholieren op weg naar/van school kunnen betreffen. De volgende uitgangspunten zijn gebruikt om te indiceren of een fietser een schoolgaande middelbare scholier 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



Figuur 5-1 Verkeersongevallen in omgeving weergegeven op de VIA-kaart

In de omgeving van de planlocatie Sporthal Oost zijn sinds 2019 circa 29 verkeersongevallen geregistreerd met als resultaat 8 gewonden. Bij 15 ongevallen is een fiets of bromfiets betrokken geweest. In 4 gevallen lijkt het op basis van de leeftijd van de fietser en het tijdstip te kunnen gaan over een schoolgaande leerling; hiervan raakten er 3 gewond. 5 van de fietsongevallen waren met een personenauto, 5 zonder ander voertuig, 2 tussen een bromfiets en een fiets en 1 tussen twee fietsen. Van de 4 gewonden bij fietsongevallen zijn 2 fietsers en 2 bromfietzers; allen vallen ze onder de fietser-paraplu. 2 gewonden zijn gevallen bij ongevallen met personenauto's, de andere 2 bij ongevallen zonder ander voertuig.

De twee grote knelpunten betreffen de dubbele kruising van de Demertstraat en de Op de Was en de Haspenhauw en de Kruisstraat en de rotonde tussen de Dorpsstraat, Kruisstraat, Rijksweg en Veldstraat, die zich aan weerszijden van de korte, smalle Kruisstraat bevinden. Deze registreerden respectievelijk 7 en 6 ongevallen waarvan bij 4 en 3 fietsers betrokken waren. Hiermee bevatten deze twee punten vrijwel de helft van de (fiets-) ongevallen in de omgeving van de planlocatie. De rotonde registreert geen gewonden, maar de dubbele kruising kent er twee. Bij 3 van de 4 fietsongevallen op de kruising is een personenauto betrokken. De combinatie van fietser en personenauto lijkt bij deze kruising dus extra risicovol. Op en naast de rotonde was er bij 2 van de 3 fietsongevallen juist een bestelauto betrokken; de combinatie van fietser en bestelauto lijkt op en naast de rotonde dus extra risicovol.

5.3 Toekomst

De zuidoostelijke knelpunten rond de Kruisstraat lopen vanwege de beperkte breedte van de Kruisstraat het risico op meer verkeersongevallen in geval van realisatie van de Sporthal Oost, in het bijzonder wanneer de hal gebruikt gaat worden door het Porta Mosana College, van waaruit via de eveneens smalle Veldstraat en daarna de Kruisstraat de kortste en meest rechte route is. Het traject Sibemaweg-Philipsweg kan een nieuw knelpunt worden, gezien ze een flessenhals op een industrieterrein betreft. Dit is de kortste route voor scholieren van het Vista College, en mogelijk voor het Bernard Lievegoed College afhankelijk van waar op de Demertdwaarsstraat de sporthal haar ingang komt.

Daarnaast loopt het traject Sibemaweg-Philipsweg langs het industrieterrein het meeste risico om een knelpunt te worden op een grotere schaal, bij gebruik van de sporthal door andere partijen en met ritten van verder de stad in. Vanuit het westen en centrale noorden van de stad komen de meest aannemelijke aanrijdroutes (de N278, de Scharnerweg en de Terblijterweg) allemaal hier uit ter hoogte van Heer. Men kan omrijden door op de Nijverheidsweg naar het oosten te gaan en het laatste stuk over de Demertstraat te rijden, vooral indien de ingang aan de oostzijde van de Demertdwaarsstraat geplaatst wordt. De Demertstraat is echter een smalle woonstraat en daarmee direct ook risicovol indien verkeer massaal via haar de sporthal aandoet.

5.4 Conclusie

In de omgeving van de planlocatie Sporthal Oost zijn de afgelopen 5 jaar circa 29 verkeersongevallen geweest, met 8 gewonden. Bij 15 ongelukken was een fietser betrokken, hieronder vielen 4 gewonden. Naar het zuidoosten op de smalle Kruisstraat bevinden zich enkele knelpunten voor verkeer. Indien de sporthal gerealiseerd wordt, kan de flessenhals Sibemaweg-Philipsweg uitgroeien tot een knelpunt met veel autoverkeer.

6. Conclusie

De geplande Sporthal Zuid heeft een parkeerbehoefte van 54 parkeerplaatsen voor personenauto's en 42 voor fietsen. De verkeersgeneratie bedraagt tussen de 189 en 243 motorvoertuigen per etmaal. Vanwege de ligging langs de snelweg en nabij een bedrijventerrein kan er een knelpunt ontstaan ten noorden van de sporthal, waar een aansluiting te vinden is met de N278 vanuit westelijk Maastricht. Aan de zuidzijde van de planlocatie bevindt zich een loop- en fietsbrug en een parkeerplaats voor auto's, waarvoor een zuidelijke ingang van pas zou komen.

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	13, 14, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 37, 49

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

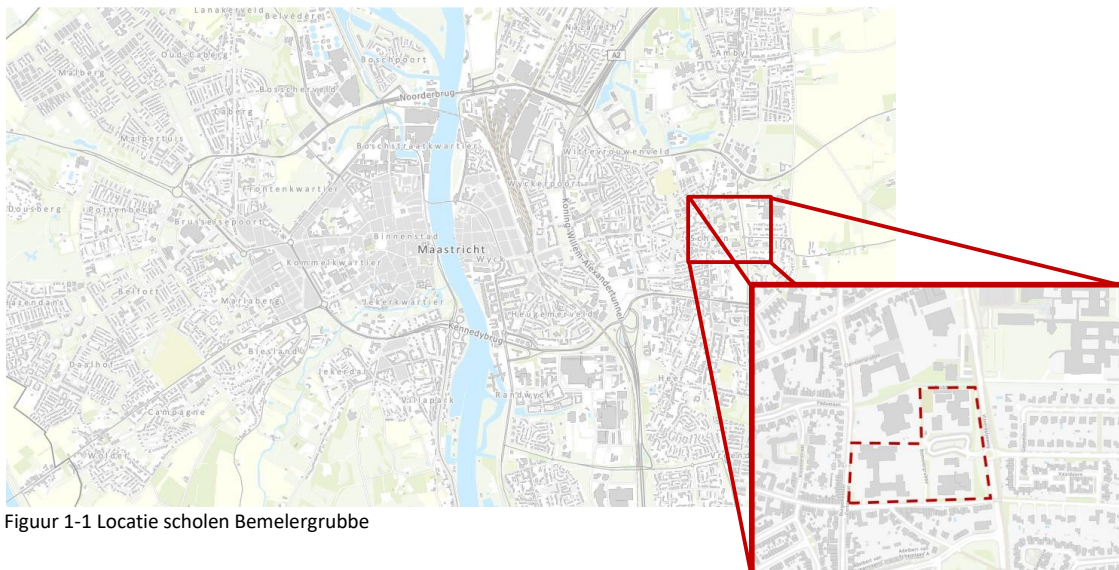
1. Inleiding

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.



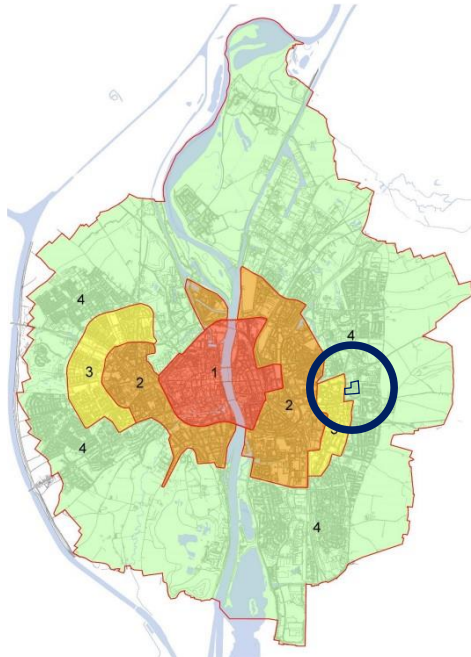
Figuur 1-1 Locatie scholen Bemelergrubbe

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.

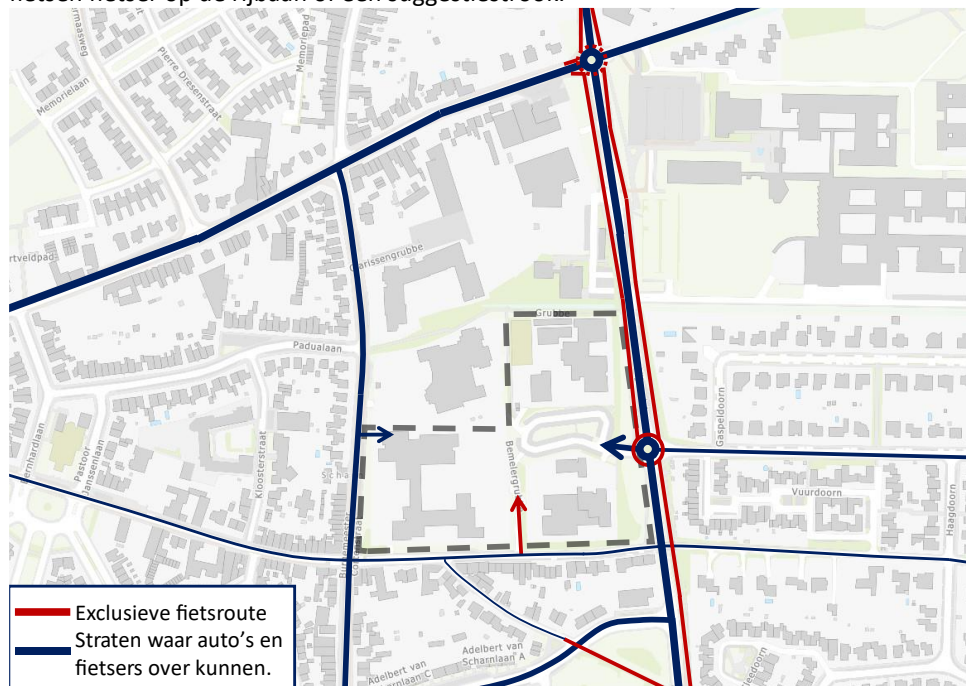
4. Bereikbaarheid

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.

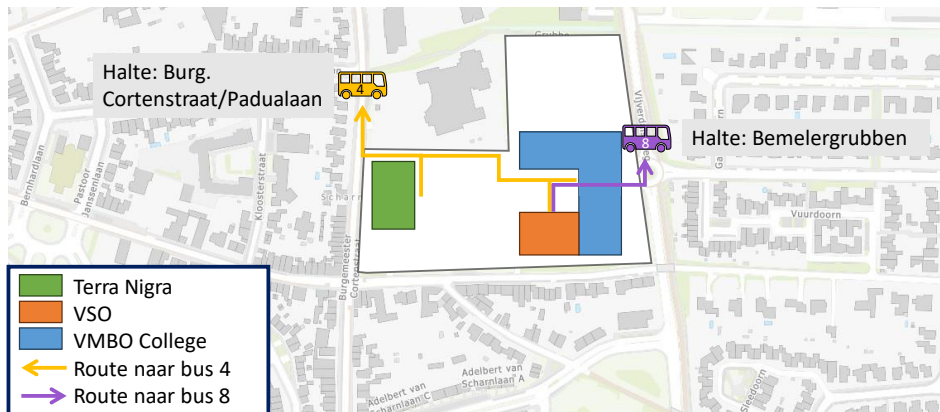


Figuur 4-1 Aanrijroutes naar Bemelergrubbe in de nieuwe situatie.

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.

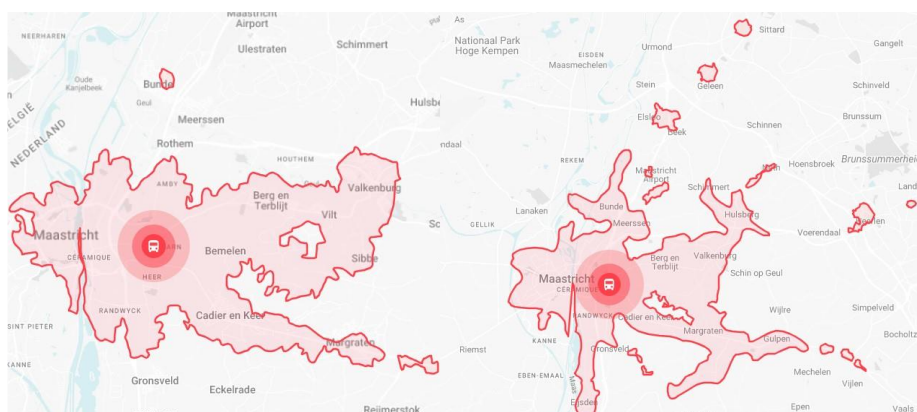
In Figuur 4-3 is de bereikbaarheid van de Bemelergrubbe met het openbaar vervoer binnen 30 minuten en 45 minuten weergegeven. Binnen het half uur zijn duidelijk de routes van bus 4 en 8 richting Valkenburg zichtbaar. Bus 8 is een kleine bus waar niet veel mensen in passen en daardoor niet geschikt voor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

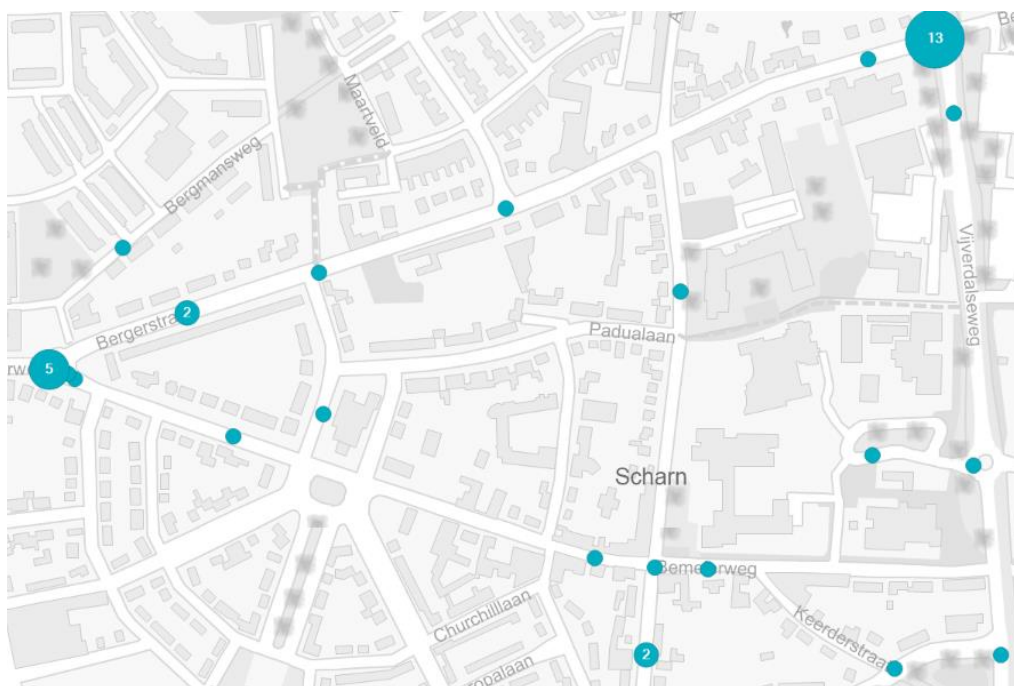
5. Verkeersveiligheid

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.

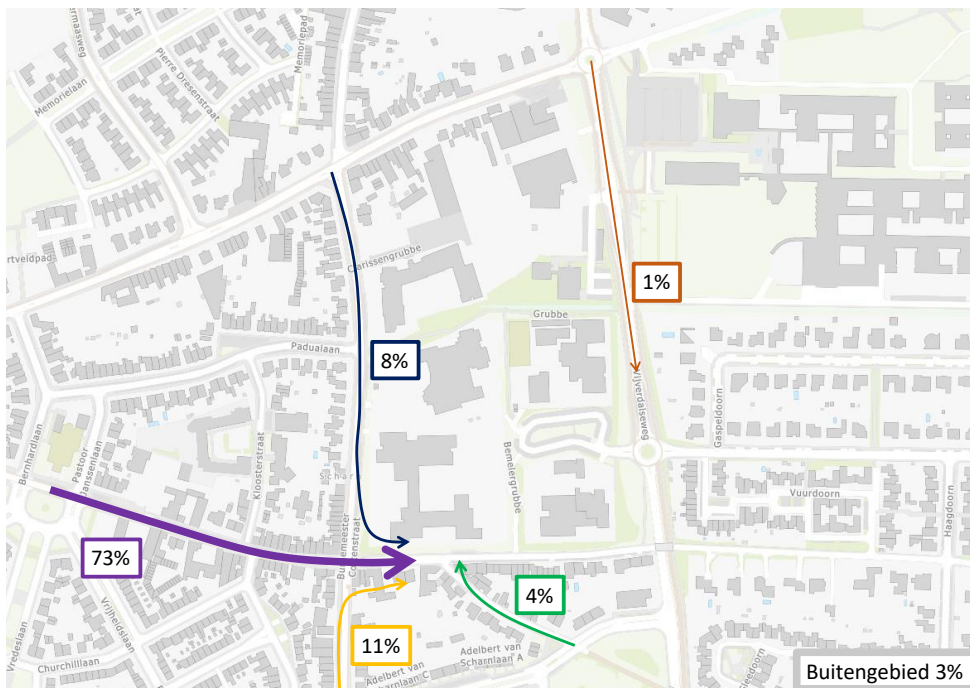
Op de rotondes na, zijn vanuit het oogpunt van de ongevallen, de straten in de omgeving verkeersveilig.

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

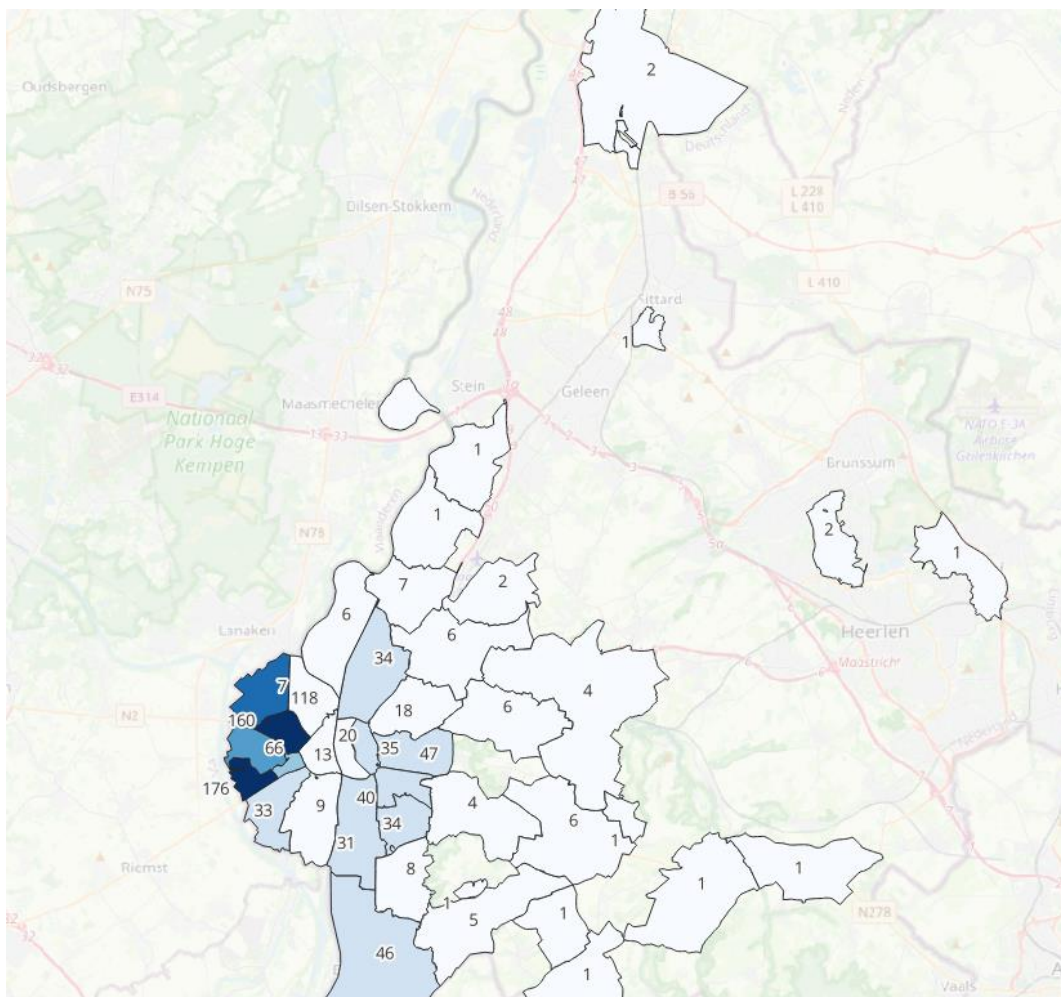
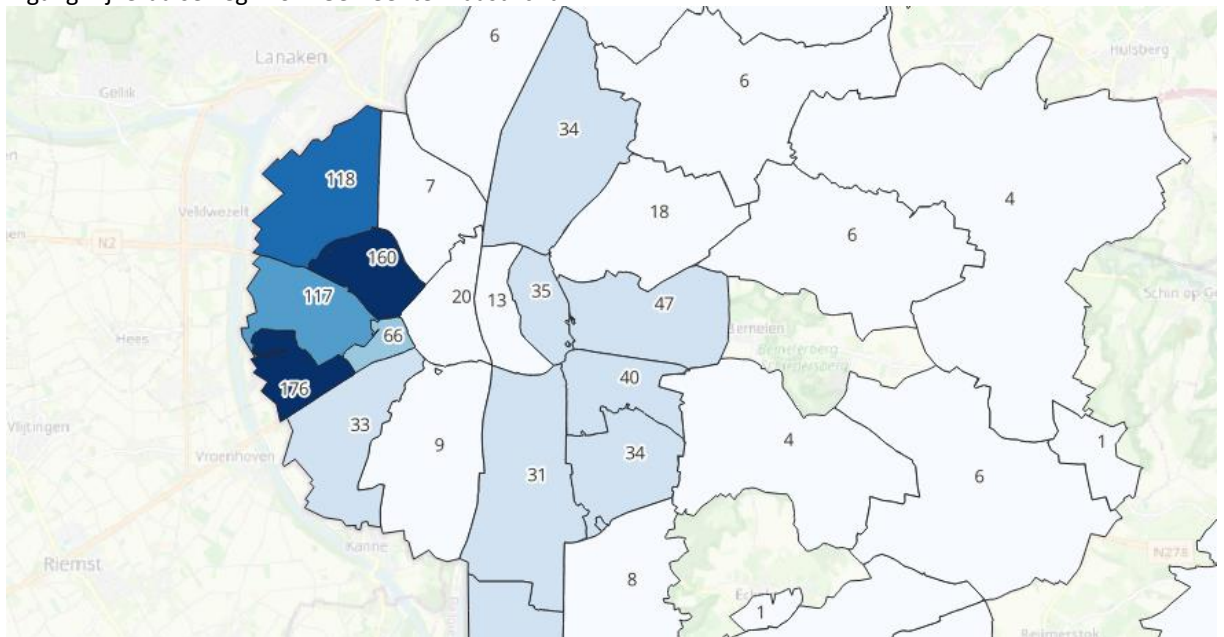
De Bemelergrubbe is met de auto en de fiets goed te bereiken

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.

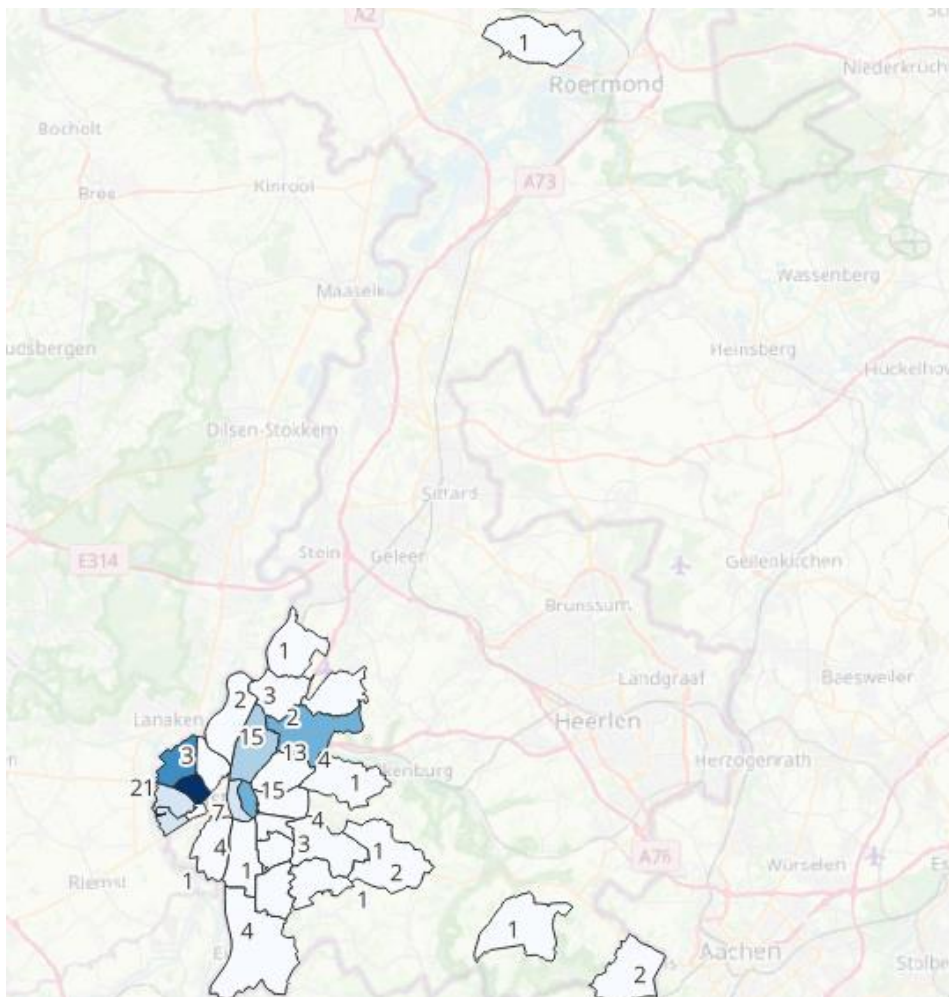
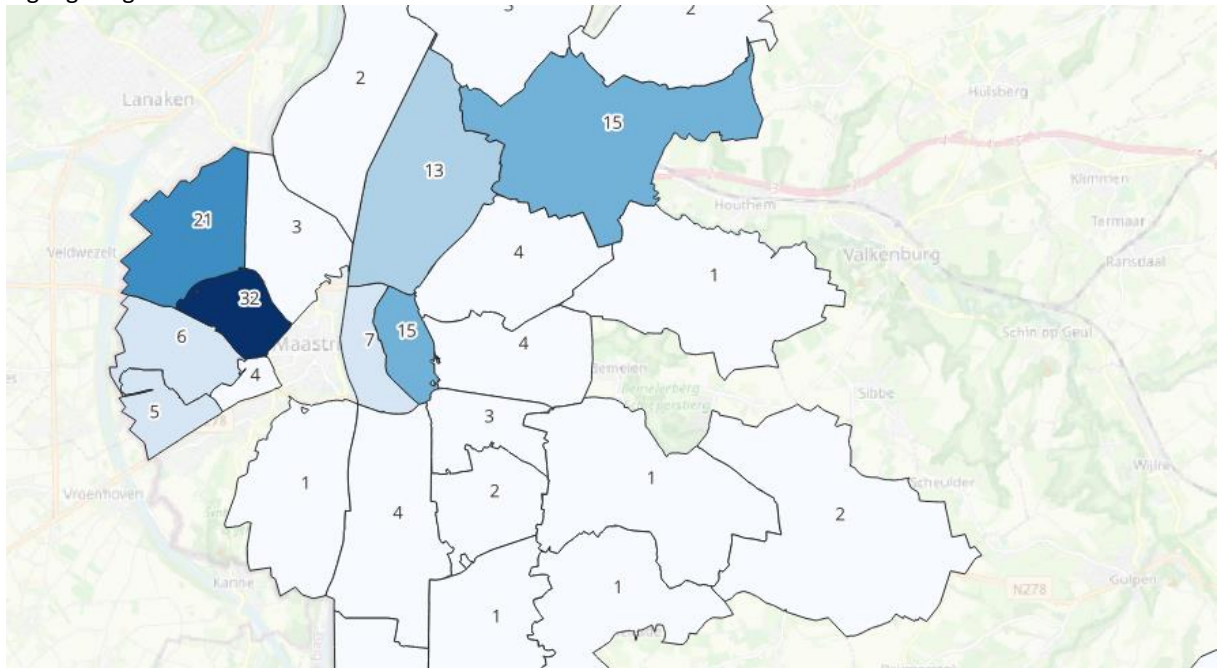
In overleg met de vervoerder (Arriva 2024) kan gekeken worden of bijvoorbeeld de spitsfrequentie omhoog kan en of bus 8 met groter materieel gereden kan worden, mits de infrastructuur op de route dat toelaat.

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