

Verkeerstudie Voorzieningencluster Maasbracht

Gemeente Maasgouw



Born, 2 februari 2012

Status:	definitief
Kenmerk:	11.067
Auteur(s):	ing. P.J. van Schie

Verkeersonderzoek 'Voorzieningencluster Maasbracht'

Op de locatie aan de Kruisweg is de vestiging van de Brede school voorzien. Daarnaast zullen in dit gebied, op termijn zorggerelateerde voorzieningen, groepswoningen (32 zorgplaatsen), en (maximaal) 120 gestapelde woningen (appartementen) worden ontwikkeld. Deze appartementen zullen als zorgappartementen en reguliere woningen worden uitgevoerd, met dien verstande dat maximaal 60 reguliere appartementen mogen worden gerealiseerd.

Direct ten zuiden van dit plangebied, grenzend aan de St. Joosterweg, is de ontwikkeling voorzien van een PDV-locatie.

Om voor beide ontwikkelingen te komen tot een goede en veilige verkeersontsluiting is voorliggend onderzoek uitgevoerd.

Het onderzoek is opgebouwd uit twee delen. In het eerste deel wordt het principe van de ontsluitingstructuur bepaald. In het tweede deel wordt het principe op enkele cruciale plekken schetsmatig uitgewerkt.

DEEL 1 ONTSLUITINGSSTRUCTUUR

Verkeersaantrekkende werking:

De verkeersaantrekkende werking van de verschillende (beoogde) functies binnen de twee deelgebieden is bepaald aan de hand van de CROW Rekentool Verkeersgeneratie

(http://www.crow.nl/nl/Online_Kennis_en_tools/Verkeersgeneratie/Rekentool.html)

De uitkomsten van deze berekening zijn hieronder weergegeven.

Voorzieningen	Type voorziening	Eenheid v. grootte	Aantal	mvt/etmaal weekdaggem.	mvt/etmaal werkdaggem.
Brede school					
Basisscholen (2 stuks)	basisschool	leerlingen	350	224	314
Kinderdagopvang (crèche)*	kinderdagopvang	m2 bvo	369	121	169
GGD / JGZ	consultatiebureaus	m2 bvo	162	17	24
Podotherapie	consultatiebureaus	m2 bvo	127	13	18
Centrum voor jeugd en gezin	consultatiebureaus	m2 bvo	40	4	6
Zorgvoorzieningencluster					
Reguliere appartementen	centrum dorps	onbekend	30	199	210
Aanleunwoningen **				279	279
Zorgappartementen **					
Groepswoningen **					
Zorggerelateerde voorz. ***	huisartsenpraktijken	m2 bvo	1200	272	381
Totaal locatie Kruisweg				1129	1401
Detailhandel					
Bouwmarkten	bouwmarkten	m2	3700	1092	1154
Totaal locatie PDV				1092	1154
Totalen				2221	2555

* Oppervlak crèche is totaal bvo Menswel min ruimte voor bso: $473 - 104 = 369$

** Voor deze woningen is in de CROW rekentool verkeersgeneratie geen rekenmodule opgenomen. De als gevolg van deze aanleun- en zorgwoningen te verwachten verkeersstroom kan worden benaderd aan de hand van het aantal te realiseren parkeerplaatsen en het aantal verkeersbewegingen dat naar verwachting per parkeerplaats zal worden gegeneerd. Ten behoeve van deze voorzieningen zijn conform de landelijke parkeernormen 76 parkeerplaatsen benodigd. Ter bepaling van de verkeersaantrekkende werking van het plan wordt uitgegaan van 3 verkeersbewegingen per parkeerplaats in de dagperiode en van 2 verkeersbewegingen voor een derde van deze parkeerplaatsen in de avondperiode. Gelet op het lage autobezit van de toekomstige bewoners en op het feit dat veel voorzieningen voor de bewoners in het complex zelf of op loopafstand in het centrum van Maasbracht aanwezig zullen zijn is dit in alle redelijkheid een overschatting. In totaal zullen de

groepswoningen, zorgappartementen, en aanleunwoningen $(76 * 3) + (76/3 * 2) = 279$ verkeersbewegingen per dag genereren.

*** De exacte invulling van deze voorzieningen is nog niet bekend. Om deze reden is uitgegaan van de verkeersaantrekkende werking welke een huisartsenpost zou genereren

Uit de tabel blijkt dat de op een werkdag de verkeersaantrekkende werking van de ontwikkeling binnen het plangebied Kruisweg ca. 1.400 motorvoertuigen per etmaal bedraagt.

Voor het plangebied van de detailhandel aan de St. Joosterweg bedraagt de verkeersaantrekkende werking van de beoogde functies ca. 1.150 motorvoertuigen per etmaal.

De totale verkeersaantrekkendewerking van de beoogde ontwikkelingen bedraagt ca. 2.550 mvt/etm.

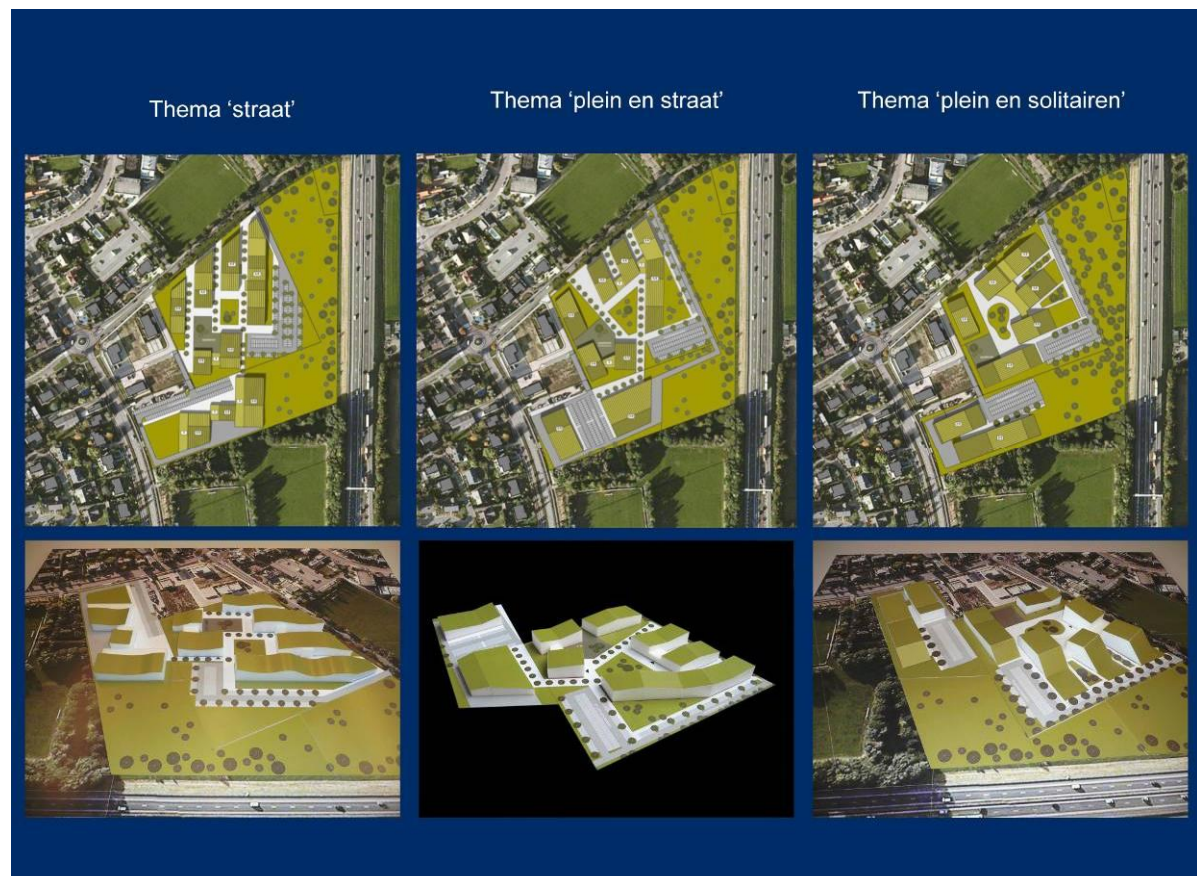
Functionele opzet plangebied i.r.t. verkeer

Zoals eerder vermeld bestaat het gebied uit een tweetal deelgebieden met qua functie een sterk verschillende invulling. In het deelgebied aan de Kruisweg krijgen met name maatschappelijke en woonfuncties een plek. Het zuidelijke deelgebied langs de St. Joosterweg krijgt mogelijk een commerciële invulling met detailhandel in de huis, tuin en hobby branche.

De functies binnen het plangebied aan de kruisweg zijn sterk lokaal georiënteerd terwijl de commerciële functies in het zuidelijke deelgebied ook een boven lokale functie vervullen. Daarbij zullen de commerciële functies wekelijks enkele malen per vrachtwagen worden bevoorrad. Het verkeer ten behoeve van de functies in het deelgebied aan de Kruisweg zal nagenoeg uitsluitend bestaan uit personenauto's en een enkele kleinere vrachtauto.

Verkavelingsvarianten plangebied

Voor de totale planontwikkeling zijn een drietal verschillende verkavelingsvarianten gepresenteerd met elk een eigen ontsluitingstructuur. De principes voor de ontsluiting van de locatie aan de Kruisweg (locatie Brede school en zorgvoorzieningen zijn binnen deze varianten nagenoeg gelijk. Met name de wijze waarop de PDV-locatie wordt ontsloten varieert. Echter in alle varianten vindt de afwikkeling van dit verkeer plaats via de Kruisweg.



[illegible]

Combinatie vrijgevoegde en gesloten constructies
 traditionele vrijgevoegde en gesloten indeling
 traditionele en gesloten vrijgevoegde en gesloten indeling

Alle ruimten in het werk te maken en te verbinden

naam: school
 adres: Maasbracht
 datum: 12-11-2010
 schaal: 1:500

btw bespreking in welstan

Brede school Maasbracht
 834 VO 1.01
 Plaatgrond Begane Grond

FRENCKEN SCHOLLE
 ARCHITECTEN

Verkeerstudie Voorzieningencluster Maasbracht

Fietsverkeer:

Met name de basisschoolfuncties binnen de Brede school zullen extra fietsstromen van en naar het plangebied genereren. In het Programma van Eisen 'Brede school Maasbracht' is een inschatting gemaakt van het aantal kinderen dat op de fiets komt. Voor de basisscholen is een percentage van 50% aangehouden. Dit komt neer op 175 leerlingen die per fiets naar school komen.

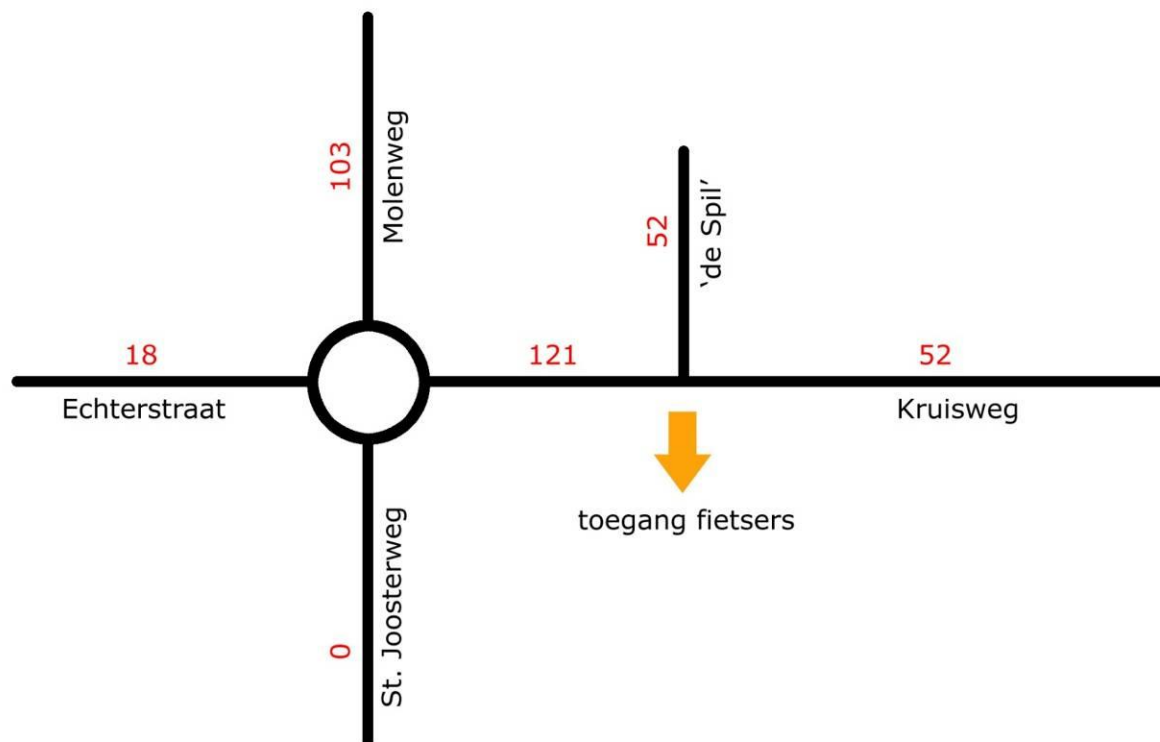
Een deel van deze kinderen zal onder begeleiding van een ouder/verzorger op de fiets naar school komen. Hiervoor is een percentage aangehouden van 30% van de leerlingen die per fiets komen. Dit komt neer op ca. 50 ouders die per fiets de kinderen naar school brengen en halen.

Verdeling fietsverkeer

Voor het bepalen van de verdeling van het te verwachten fietsverkeer zijn de volgende aannames gedaan. Zo wordt voor het fietsverkeer van de leerlingen van basisschool het Palet uitgegaan dat deze de locatie uitsluitend vanuit de richting van Brachterbeek benaderen. Dit betreft ca. 40 leerlingen en 12 ouders.

Voor de basisschool de Tweesprong wordt uitgegaan dat 30% van de leerlingen de locatie vanuit het noorden, vanaf de Suikerdoossingel via het straatje langs de Spil zal benaderen. Dit komt neer op 52 fietsers (40 leerlingen en 12 ouders). De overige leerlingen zullen de locatie vanuit het westen benaderen via de Kruisweg. Hierbij wordt aangenomen dat 10% via de Echterstraat zal komen (14 leerlingen + 4 ouders) en 60 % via de Molenstraat (80 leerlingen en 23 ouders).

Dit resulteert in de onderstaande verdeling van fietsstromen:



Gezien de omvang en de doelgroep van dit fietsverkeer vraagt dit om extra aandacht t.a.v de verkeersveiligheid. Het gaat daarbij om het inpassen van een veilige school-thuisroute.

Afweging ontsluitingsvariant

In alle gepresenteerde verkavelingsvarianten is uitgegaan van (auto)ontsluiting van het gehele plangebied op de Kruisweg.

In de varianten 'Straat' en 'Plein en solitaires' is de ontsluiting van de beide deelgebieden van elkaar losgekoppeld. De ontsluiting van het voorzieningencluster is daarbij voorzien langs de oostelijke plangrens. De ontsluiting van het zuidelijke deelgebied sluit in deze varianten aan op Zandkuilweg. In de variant 'plein en straat' is de ontsluiting van beide deelgebieden gekoppeld zodat een nieuwe ontsluitingslus ontstaat welke vanaf de Zandkuilweg in oostelijke richting aansluit op de Kruisweg. In alle varianten is binnen het plangebied van het voorzieningencluster een duidelijke scheiding beoogd voor het langzaam verkeer. Het fietsverkeer kent een eigen ontsluiting aan de Kruisweg.

Zoals eerder aangegeven kennen beide deelgebieden een duidelijk afwijkende functionele invulling. Deze functies stellen hun eigen specifieke eisen t.a.v. de ontsluiting.

Zo zullen de commerciële functies regelmatig worden bezocht door vrachtverkeer t.b.v. de bevoorrading. Deze voorzieningen vervullen een bovenlokale functie en gezien de aard van de functie zullen de bezoekers de functies overwegend per auto benaderen.

Het voorzieningencluster vervult juist een lokale functie waarbij met name de school fietsstromen genereert met overwegend jonge verkeersdeelnemers. Deze school-thuisroute concentreert zich langs de Kruisweg.

Gezien bovenstaande constatering is het mengen van deze beide verkeersstromen niet gewenst. Menging van deze beide verkeersstromen leidt tot mogelijke conflicten. Het is daarom aan te bevelen om de verkeersstromen van deze beide deelgebieden te scheiden. Daarbij is het sterk aan te bevelen om het verkeer van het zuidelijke deelgebied met de commerciële functies te ontsluiten op de St. Joosterweg. De beoogde separate ontsluiting voor het fietsverkeer kent grote voordelen t.a.v. de verkeersveiligheid en is daarom sterk aan te bevelen.

Voorstel ontsluitingsvariant

Voor de ontsluiting van het totale plangebied wordt het volgende geadviseerd:

- Realiseren van een separate (auto)ontsluiting voor de beide deelgebieden.
- Het deelgebied van het voorzieningencluster ontsluiten op de Kruisweg. Ontsluiting situeren langs de oostelijke plangrens.
- Het deelgebied met de detailhandelfuncties ontsluiten op de St. Joosterweg.
- Geen koppeling voor het autoverkeer tussen beide deelgebieden.
- Geen koppeling voor het autoverkeer tussen het deelgebied met de detailhandelfuncties en de Zandkuilweg.
- Het realiseren van een separate ontsluiting voor de fiets in het deelgebied van het voorzieningencluster, aansluitend op het terrein van de Brede school.
- Uitwerken inpassing school-thuisroute langs de kruisweg, aansluitend op de bestaande fietsvoorzieningen langs de Molenweg.
- Uitwerken verbijzondering aansluiting / oversteek t.p.v. aantakking fietsontsluiting plangebied op de Kruisweg.

De gewenste ontsluitingsvariant is op de volgende pagina aangegeven.

DEEL 2 SCHETSMATIGE UITWERKING

Op basis van de voorgestelde ontsluitingstructuur zijn middels een schetsontwerp de volgende punten nader uitgewerkt:

1. Vormgeving school-thuisroute Kruisweg.
2. Ontsluiting deelgebied PDV-locatie op St. Joosterweg.
3. Aansluiting / oversteek aansluiting fietsontsluiting plangebied voorzieningencluster op de Kruisweg.

1. School-thuisroute Kruisweg

Zoals eerder beschreven zullen de meeste fietsers het Plangebied vanuit het westen (rotonde Molenstraat / Kruisweg) benaderen. Op de rotonde en de toeleidende wegen (Molenweg, Echterstraat) heeft de fietser een eigen plek binnen het wegprofiel door de aanwezigheid van fietssuggestiestroken. Op de Kruisweg ontbreken dergelijke voorzieningen. De fietser zit hier samen met de auto op een loper.

Om een veilige school-thuis route te realiseren voor de fietsers op de Kruisweg dient de fietser ook hier een eigen plek binnen het profiel te krijgen. De huidige rijweg kent een breedte van ca. 7,2 meter tussen de banden. Het profiel biedt daarmee voldoende ruimte om ook hier fietssuggestiestroken aan te leggen. Op deze wijze wordt aangesloten bij het reeds aanwezige beeld binnen de kern van Maasbracht. Deze stroken zouden bij voorkeur moeten worden uitgevoerd in rood asphalt. Deze suggestiestroken zouden minimaal moeten worden doorgezet tot de kern Brachterbeek.



Kruisweg gezien vanaf de rotonde



Echterstraat (richting Molenweg)

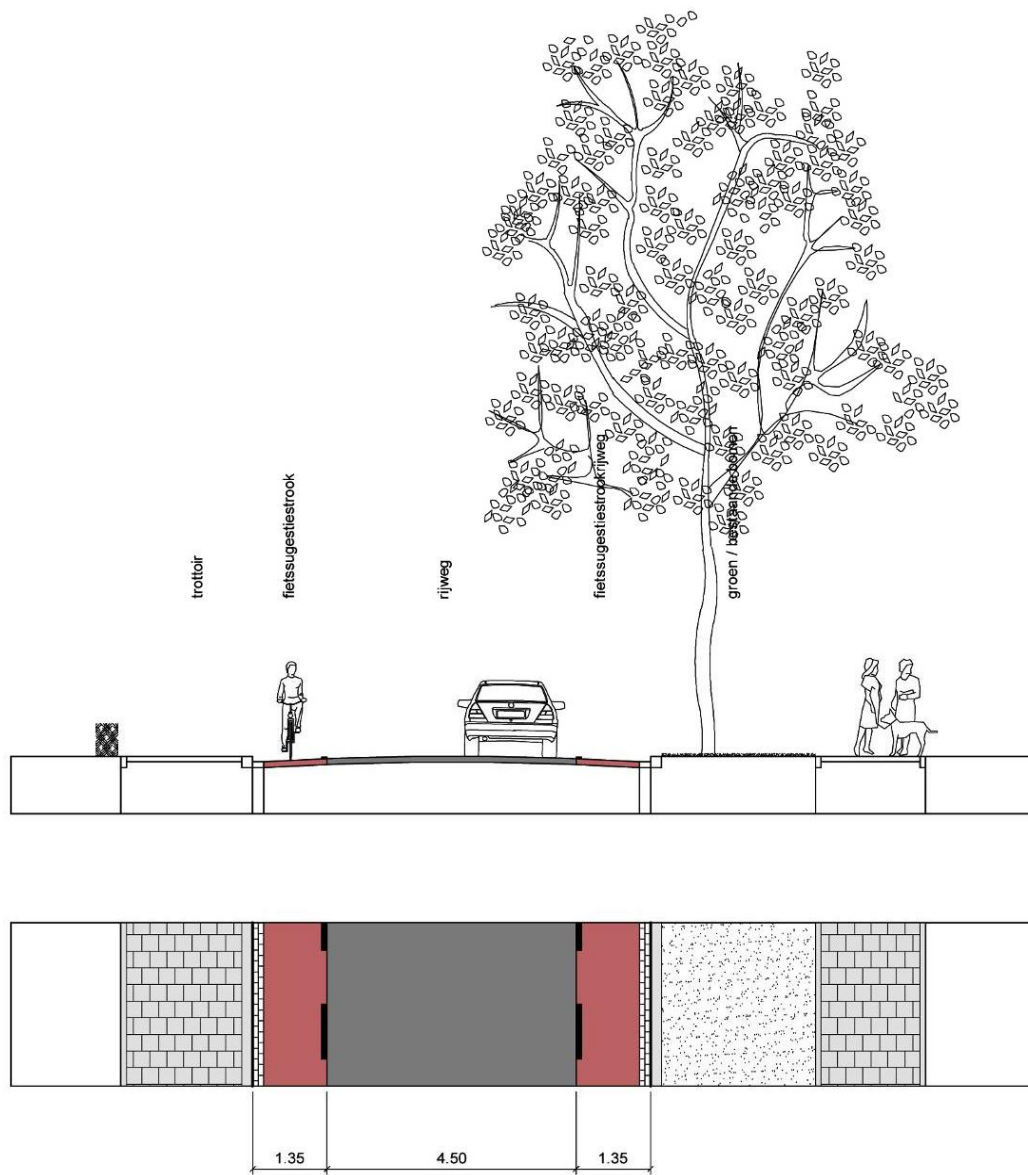


Molenweg (richting St. Joosterweg)



Rotonde Molenweg / Kruisweg

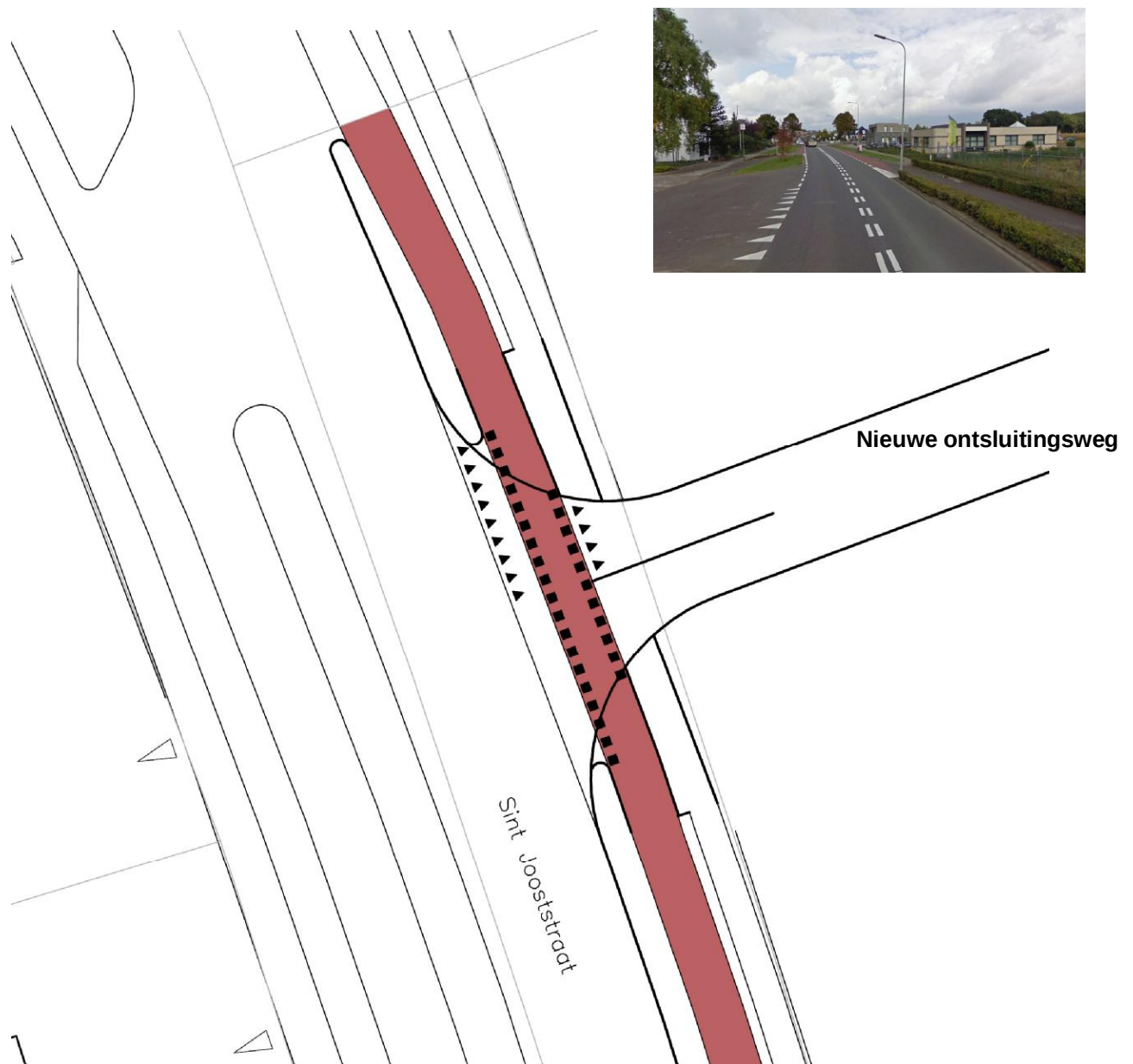
Hieronder is het principeprofiel aangegeven van de Kruisweg met fietssuggestiestroken.



PRINCIPE Profiel Kruisweg

2. Ontsluiting deelgebied PDV-locatie op St. Joosterweg.

De nieuwe toegangsweg naar de PDV-locatie dient te worden vormgegeven als een voorrangskruispunt. Hierbij dient de fietsoversteek te worden voorzien van blokmarkering en haaiantanden. Ter verhoging van de herkenbaarheid dient het fietspad bijvoorbeeld te worden uitgevoerd in een afwijkende kleur. Het principe van deze aansluiting is hieronder aangegeven.



Principe aansluiting ontsluitingsweg PDV-locatie op St. Joosterweg

3. Aansluiting / oversteek fietsontsluiting Kruisweg.

Bijzondere aandacht dient te worden besteed aan de vormgeving van de fietsoversteek bij de Kruisweg. Voorstel is om de aanwezigheid van de oversteek te verduidelijken door de aanleg van een plateau ter plaatse van de aansluiting. De aansluiting zal worden uitgevoerd als voorrangskruising waarbij de fietsers vanuit het plangebied voorrang moeten verlenen aan het verkeer op de Kruisweg. Ten behoeve van de voetgangers dient op de Kruisweg tevens een oversteekplaats (VOP) te worden gerealiseerd. De fietssuggestiestroken langs de Kruisweg (rood asfalt) zijn ook ter plaatse van het plateau aanwezig. Het principe van deze aansluiting is hieronder aangegeven.

