

RAPPORT

School-Thuis routes Unilocatie Obbicht-Grevenbicht

Klant: Gemeente Sittard-Geleen

Referentie: BH4025TPRP200611

Status: S0/P01.01

Datum: 11 juni 2020

Titel document: School-Thuis routes Unilocatie Obbicht-Grevenbicht

Ondertitel:
Referentie: BH4025TPRP200611
Status: P01.01/S0
Datum: 11 juni 2020
Projectnaam:
Projectnummer: BH4025-101-100
Auteur(s): Deborah Bekkers

Opgesteld door: D. Bekkers

Gecontroleerd door: T. Steijns

Datum/paraaf: 29-05-2020

Goedgekeurd door: A.Erhardt

Datum/paraaf: 29-05-2020

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

Niets uit deze specificaties/drukwerk mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van HaskoningDHV Nederland B.V.; noch mogen zij zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor zij zijn vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor deze specificaties/drukwerk ten opzichte van anderen dan de personen door wie zij in opdracht is gegeven en zoals deze zijn vastgesteld in het kader van deze Opdracht. Het geïntegreerde QHSE-managementsysteem van HaskoningDHV Nederland B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 en ISO 45001:2018.

Inhoud

1	Aanleiding	1
1.1	Routes en uitgangspunten	1
2	Beoordeling School-Thuisroutes	2
2.1	Reiswijze in relatie tot afstand	2
2.2	Welke nieuwe school-thuisroutes gaan ontstaan?	2
2.3	Hoeveel kinderen gaan te voet of met de fiets?	3
2.4	De kortste fietsroutes	4
2.5	School-thuisroutes vanuit Schipperskerk	5
2.5.1	Tomberstraat	6
2.6	Kempenweg (Bornerweg – Houtstraat) vanuit Obbicht	6
2.7	Houtstraat (Frankenstraat-Schoolstraat)	9
2.8	Frankenstraat, inclusief de routing naar het Medisch Centrum	12
2.9	Beelaertsstraat - Dukkelaarsweg	13
3	Resumé	14

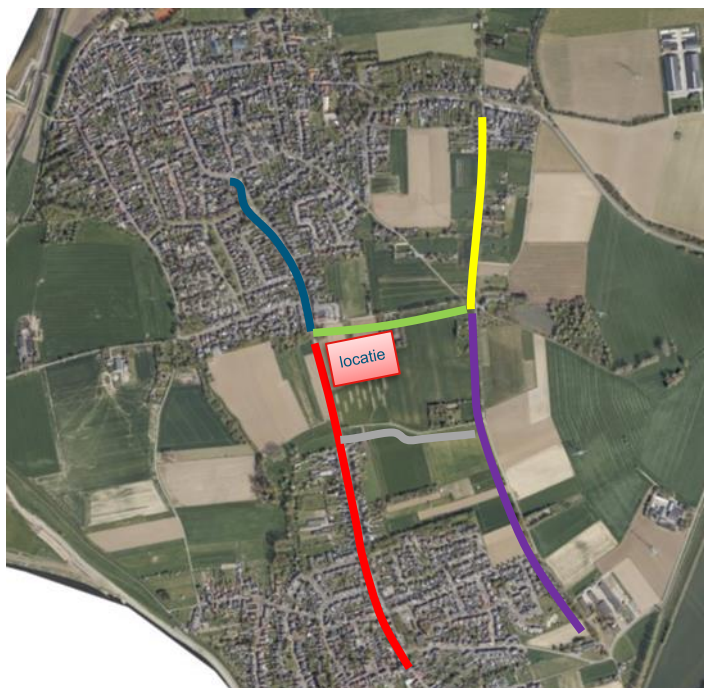
1 Aanleiding

Naar aanleiding van een nieuwe locatie voor de school- en sportvoorzieningen (verder Unilocatie) in Obbicht en Grevenbicht heeft Gemeente Sittard-Geleen Royal HaskoningDHV gevraagd om de school-thuisroutes te analyseren en advies uit te brengen aangaande de verkeersveiligheid op deze routes. Ook de inrichting van de directe omgeving van de schoolomgeving maakt onderdeel uit van deze vraag.

1.1 Routes en uitgangspunten

De volgende mogelijke school-thuisroutes zijn door ons beoordeeld (zie ook onderstaande afbeelding):

- Kempenweg vanaf Bornerweg tot aan de Frankenstraat (rood)
- Houtstraat tot aan de Schoolstraat (blauw)
- Frankenstraat, inclusief de routing naar het Medisch Centrum Frankenstraat (groen)
- Tomberstraat tussen Frankenstraat en Julianalaan (geel)
- Beelaertsstraat tussen Frankenstraat en speelvoorziening (paars)
- Dukkelaarsweg (grijs).



Voor de school-thuisroute via de Kempenweg beoordelen we 2 varianten zijnde:

1. Een in tweerichtingen bereden fietspad voor de Kempenweg tussen Obbicht en Grevenbicht waarbij de project/eigendomsgrenzen worden losgelaten, incl. schets.
2. Handhaven van ons eerdere advies: fietssuggestiestroken en oversteek binnen de eigendoms- en projectgrenzen.

Uitgangspunt is dat de komgrenzen op de Kempenweg niet verplaatst worden en de snelheid buiten de kom 60 km/u blijft.

Het gebied rondom de school is 30 km/u en er wordt een schoolzone aangeduid conform uniforme materialisatie die aansluit bij andere in te richten schoolzones in de gemeente.

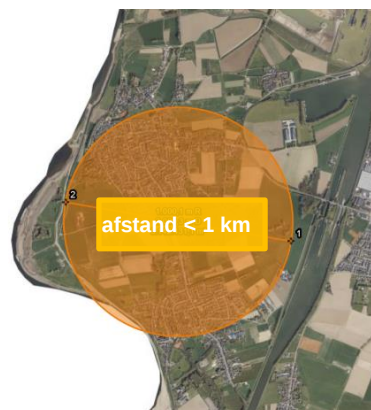
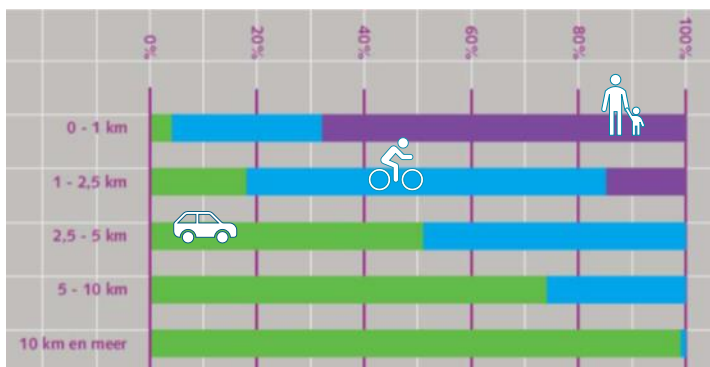
Figuur 1: mogelijke school-thuisroutes

2 Beoordeling School-Thuisroutes

Alvorens de afzonderlijke routes te beoordelen gaan we in op de vervoerswijze van de basisschoolkinderen en de verdeling van de kinderen in relatie tot de mogelijke routes.

2.1 Reiswijze in relatie tot afstand

De gemiddelde verdeling tussen vervoermiddelen (op welke wijze leerlingen van en naar de basisschool bewegen) is landelijk met regelmaat onderzocht in het mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Een gemiddelde verdeling per vervoerswijze is voor Unilocatie te berekenen op basis van onderstaande grafiek (figuur 2). Het MON maakt inzichtelijk dat men tot 1 km voornamelijk naar school loopt (paars). Het aandeel fietsverplaatsingen is het hoogst in de afstandscategorie 1,0 tot 2,5 kilometer. Bij hogere afstandscategorieën wordt het aandeel van de auto (groen) hoger en neemt het aandeel van te voet en per fiets geleidelijk af. Ook verschilt de vervoerswijze nog iets tussen onderbouw en bovenbouw. In onderstaande afbeelding is de gemiddelde verdeling opgenomen.



Figuur 2: verdeling vervoerswijze basisschoolleerlingen gerelateerd aan afstand en gebied tot 1 km vanaf Unilocatie.

2.2 Welke nieuwe school-thuisroutes gaan ontstaan?

Het merendeel van de woningen van zowel Obbicht als Grevenbicht ligt hemelsbreed op minder dan 1,0 km van de Unilocatie waardoor het aannemelijk is dat veel kinderen te voet of per fiets naar school zullen reizen. Zie hiervoor cirkel figuur 2. Voor enkele gebieden van zowel Obbicht, Grevenbicht en Schipperskerk geldt dat de reisafstand tussen de 1,0 km en 2,5 km valt. Kinderen uit deze gebieden zullen meer met de fiets of auto naar school komen.

2.3 Hoeveel kinderen gaan te voet of met de fiets?

Ter indicatie van het gebruik van de schoolthuisroutes is het aandeel fietsers vanuit Obbicht, Grevenbicht en Schipperskerk bepaald op basis van 260 basisschoolkinderen.

We hebben de kinderen naar rato van het aantal inwoners verdeeld over de kernen aangezien de exacte verdeling onbekend is. Dit betekent globaal dat van het totaal aantal kinderen er 53% in Grevenbicht wonen, 43% in Obbicht en 4% in Schipperskerk. Absoluut is dan de verdeling Grevenbicht 138, Obbicht 112, Schipperskerk 10 leerlingen.

Van de 260 kinderen woont 80% binnen de straal van 1 km en 20% in het gebied tussen 1 en 2,5 km. De kinderen uit Schipperskerk vallen allemaal in de 2^e categorie.

Vervolgens is middels de verdeling per vervoerswijze het absoluut aantal leerlingen berekend.

80% binnen 1 km van school	200 kinderen	aantal totaal	Grevenbicht 110	Obbicht 90	Schipperskerk -
Te voet	65%	130	71	58	n.v.t.
Fietsend	25%	50	28	23	n.v.t.
Auto	10%	20	11	9	n.v.t.
20% tussen 1 en 2,5 km	60 kinderen	aantal totaal	Grevenbicht 28	Obbicht 22	Schipperskerk 10
Te voet	15%	9	4	3	1
Fietsend	65%	39	18	15	7
Auto	20%	12	6	4	2

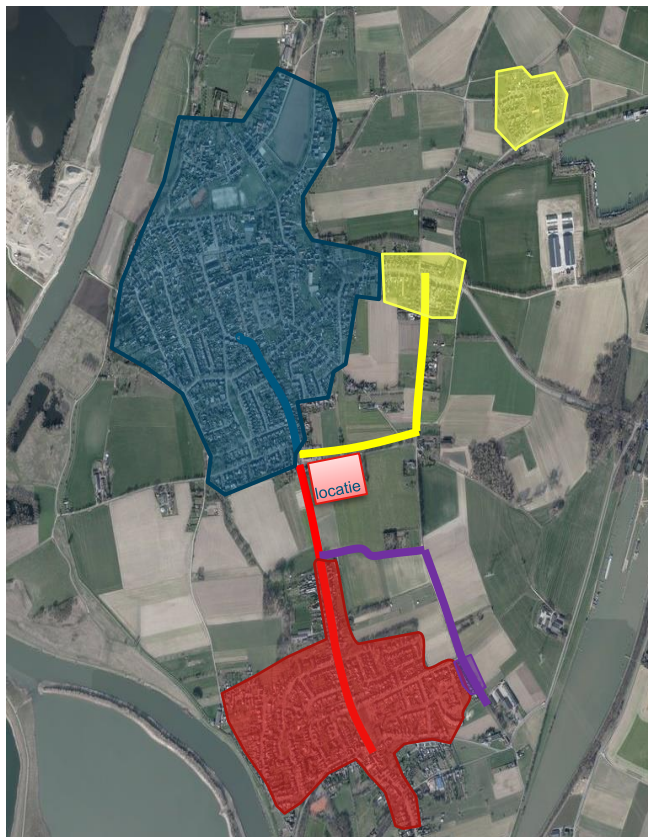
Figuur 3: verdeling vervoerswijze en absolute aantallen leerlingen

2.4 De kortste fietsroutes

Ongeveer 90 kinderen komen op basis van de voorgaande analyses met de fiets al dan niet begeleidt door verzorgers. De volgende kaart laat zien welke route voor welk gebied volgens Google maps de kortste route is.

Obbicht: voor nagenoeg geheel Obbicht (circa 40 kinderen met de fiets vanuit rood gebied) is de Kempenweg de kortste route richting Unilocatie. Alleen voor de woningen aan de Beelaertstraat is de route via de Dukkelaarsweg (paars) 100 m theoretisch korter dan via het dorp. De Dukkelaarsweg is echter onverhard en waarschijnlijk niet favoriet om te gebruiken als fietser. De route via de Beelaertstraat-Frankenstraat is 200 m om. Een school-thuisroute via de Beelaertsstraat vanuit Obbicht is zeer onwaarschijnlijk en gezien de sociale (on)veiligheid en smalle wegen niet aan te raden.

Grevenbicht: vanuit nagenoeg geheel Grevenbicht (circa 50 kinderen met de fiets vanuit blauw gebied) komen de fietsers samen op de Houtstraat. Voor een beperkt gebied van Grevenbicht en geheel Schipperskerk (geel gebied) is de gele route de kortste route voor globaal zo'n 12 kinderen.



Figuur 4: kortste routes per gebied naar Unilocatie

Door de ligging van de Unilocatie en het ontbreken van doorsteken voor voetgangers zullen deze routes ook voor voetgangers de kortste routes zijn en als zodanig gebruikt worden.

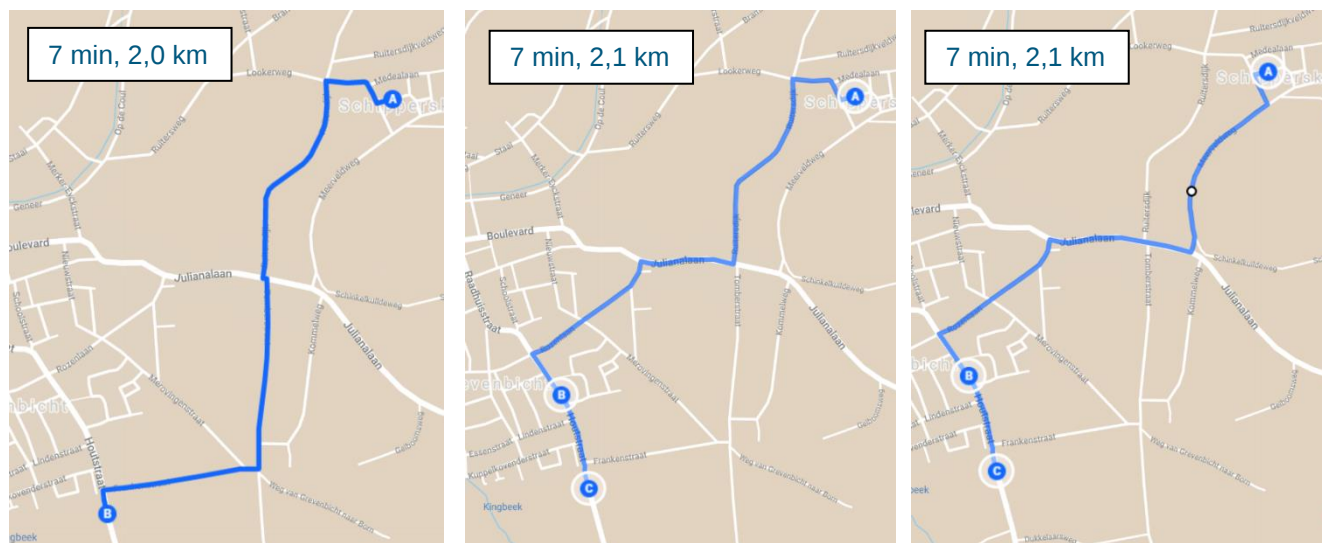
2.5 School-thuisroutes vanuit Schipperskerk

Er zijn meerdere fietsroutes mogelijk vanuit Schipperskerk naar school namelijk zie figuur 5:

1. via de Tomberstraat 7 min en 2 km
2. via de Julianalaan 7 min en 2,1 km (uitgaande van fietsen via Ruitersdijk)

Vanuit Schipperskerk kan men kiezen om te fietsen via de Meerveldweg of de Ruitersdijk. De Meerveldweg heeft in principe de voorkeur boven de Ruitersdijk vanwege de sociale veiligheid, fietsstroken en verlichting. Daarnaast is de oversteek op de Julianalaan bij de kruising met de Meerveldweg beter gefaciliteerd (gefaseerd). De Ruitersdijk wordt echter ook graag gebruikt door fietsers omdat het hier vele malen rustiger is (dan bijv. een Tombersstraat) en veiliger voelt. Hoewel hier geen verlichting is, is het begrijpelijk dat men hier overdag graag fietst. In principe verandert dit deel van de school-thuisroute niet door de ligging van de Unilocatie en hoeven hier ook geen aanvullende maatregelen getroffen te worden.

Vervolgens is het sterk aan te bevelen te fietsen via de Julianalaan-Burg Houbenstraat. De omrijafstand via de Julianalaan en de Burg. Houbenstraat is zeer beperkt (100 m) en in tijd scheelt het nagenoeg niets. Deze route is namelijk sociaal veiliger dan de Tomberstraat en reeds nu al in gebruik als school-thuisroute.



Figuur 5: routes vanuit Schipperskerk - Unilocatie

2.5.1 Tomberstraat

Hoewel de route via de Julianalaan en de Houtstraat sterk aan te bevelen is kan het voorkomen dat een enkeling alsnog de route over de Tomberstraat neemt.

De Tomberstraat is een parallelverbinding van de Houtstraat in Grevenbicht en vormt een relatief snelle verbinding vanuit Grevenbicht en Schipperskerk en verder in de richting van Obbicht. Het vormt ook een route in de richting van de supermarkt aan de Frankenstraat. De weg bevindt zich deels binnen de bebouwde kom van Grevenbicht en deels buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom is de weg circa 5 meter breed en buiten de kom circa 4,5m. De snelheid binnen de kom is 30km/u en buiten de kom 60km/u. Door de beperkte breedte in combinatie met (landbouw)verkeer is buiten de bebouwde kom aan weerszijden van de weg sprake van bermschade.



Figuur 6: Tomberstraat

Zoals eerder beschreven is deze route slechts 100 m korter en kent meer risico's, zoals hogere snelheden van het (auto)verkeer, minder verlichting en slechte bermen. Het is dan ook te adviseren dat er afgeraden wordt deze route te gebruiken in de richting van de Unilocatie, bijvoorbeeld vanuit de schoolorganisatie. Aanvullende voorzieningen zijn dan ook niet noodzakelijk.

2.6 Kempenweg (Bornerweg – Houtstraat) vanuit Obbicht

De kinderen vanuit Obbicht in de richting van de Unilocatie zullen (nagenoeg allemaal) gebruik maken van de Kempenweg. De weg vormt de centrale verbinding tussen Obbicht en Grevenbicht en de Unilocatie ligt aan deze verbinding. De weg vormt een van assen van wegen in Obbicht, waarbij het aannemelijk is dat een groot deel van de fietsers en voetgangers die naar de unilocatie gaat gebruik maakt van (een deel) van de Kempenweg. Vanuit alle delen van het dorp is deze as de kortste, meest logische en directe verbinding naar de unilocatie. Deze route is de hoofd-school-thuis-route voor kinderen uit Obbicht.

Binnen de bebouwde kom van Obbicht is de Kempenweg een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/u inclusief enkele snelheidsremmende voorzieningen (3 plateaus), gelijkwaardige kruisingen en geparkeerde voertuigen op de rijbaan. De weg heeft over de hele lengte (binnen en buiten de kom) suggestiestroken. Buiten de kom geldt een snelheidsregime van 60 km/u. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn aan weerszijden trottoirs (deels loopstrook) aanwezig.

De lijndienst van het openbaar busvervoer maakt ook gebruik van het wegvak.

De Kempenweg kenmerkt zich door het rechte en brede wegprofiel welke (in het verleden) passend was bij het 50 km/u regime van vóór de invoering van Duurzaam Veilig. Momenteel zorgt het brede wegprofiel ervoor dat de V85 (verkeerskundige maat: gereden snelheid welke door 85% van het verkeer niet wordt overschreden) 54 km/u bedraagt. Dit is voor een 30km/u weg (te) hoog. De huidige inrichting is dus onvoldoende effectief/passend bij een 30 km/u regime.

Doordat de weg relatief breed is kunnen geparkeerde auto's eenvoudig gepasseerd worden door gemotoriseerd verkeer zonder daarbij gas terug te nemen. De tegemoet komende fietser voelt zich door de tegemoetkomende auto en de hogere snelheden subjectief onveiliger. Op dit moment gebeurt het parkeren langs de Kempenweg willekeurig waardoor het voorkomt dat een fietser geparkeerde auto's moet passeren en in de tegenrichting auto's, die verderop geparkeerd staan, gepasseerd worden door

auto's met relatief hoge snelheid. Het conflictpunt tussen beide richtingen is dan niet "veilig" vormgegeven door onvoldoende ruimte tussen de geparkeerde voertuigen.



Figuur 7: Kommaatregel Kempenweg Obbicht



Figuur 8: geparkeerde voertuigen Kempenweg



Figuur 9: passeerbewegingen Kempenweg

Voorstel tot aanpassing Kempenweg als school-thuisroute

De Kempenweg is in verkeerskundige begrippen een "grijze weg". Dit betekent dat de weg enigszins tussen de wegcategorie erftoegangsweg en gebiedsontsluitingsweg in valt. De weg is ontsluit erven en vormt tevens een verbinding tussen dorpen. De weg ontsluit kleine gebieden waardoor het niet het gebruik kent van een gebiedsontsluitende weg (intensiteiten > 4.000 mvt/etm) maar wel vaak de hogere snelheden.

De invoering van het 30 km/u regime op de Kempenweg heeft weinig invloed gehad op de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Om de Kempenweg op het gebied van (subjectieve) verkeersveiligheid te verbeteren is het wenselijk om de wegvakken een passende inrichting te geven zodoende de snelheid van het verkeer te verlagen en het verblijfsgebied en het gemengd gebruik van de wegen beter te benadrukken.

Om dit te bereiken is het wenselijk om het doorzicht over de weg te verminderen. Bijvoorbeeld door asverspringingen in het horizontaal alignement toe te passen. Dit draagt bij aan het verlagen van de

snelheid van het verkeer. Het is daarmee ook mogelijk om het parkeren te reguleren en groen in de straat aan te brengen. Het wegprofiel wordt ter hoogte van de asverspringingen smaller. Een juiste uitvoering en maatvoering hiervan zorgt ervoor dat er ruimte voor de fiets is en ruimte voor een tegemoetkomende personenauto. Een goede doorgang van de lijnbus blijft hierbij mogelijk. Op twee momenten van de dag (aanvang en einde school) kan het voorkomen dat bus en fietser elkaar de ruimte moeten geven op het wegvak (afhankelijk van de tijden van de lijndienst). Rekening met elkaar houden is ook de basis van een 30 km/u zone. Met deze herinrichting wordt ernaar gestreefd om de V85 naar beneden te brengen. De kans op een ongeval en de ernst van de afloop van een eventueel ongeval neemt hierdoor af.

Voorzieningen voetgangers

De Kempenweg ligt centraal in het dorp Obbicht. Kinderen zullen van beide kanten de Kempenweg benaderen voor hun looproute naar school. De Kempenweg is binnen de kom voorzien van trottoirs aan beide zijden. Er zijn twee zebrapaden ter hoogte van de Obbichter Markt. Deze zijn gelegen op de schoolthuis route naar de (bestaande) basisschool. Het trottoir aan de westzijde gaat voor de komgrens over in een asfalt loopstrook (300 m) welke minder goed begaanbaar is voor kinderwagens of voor ouders met kind aan de hand. Het behouden van een smalle en slecht begaanbare loopstrook maakt dat kinderen en ouders de Kempenweg over zullen steken naar de oostzijde. Mogelijk dat hierdoor op termijn alsnog verzoeken binnen komen voor het aanleggen van zebrapaden op de Kempenweg. Het is aan te raden om aan de westzijde een volledig trottoir te maken. Dit sluit dan direct aan op de reeds voorziene oversteeklocatie voor de ingang van de school gelegen. Uiteindelijk is het bundelen van voetgangerstromen naar één oversteeklocatie veiliger.

Het oversteken van de zijwegen van de Kempenweg is niet problematisch. Hier hoeven geen aanvullende voorzieningen voor opgenomen te worden.

Voorziening Fietzers

Voor fietsers worden binnen de bebouwde kom op erftoegangswegen normaal gezien geen aanvullende voorzieningen getroffen. Indien de reeds genoemde maatregelen binnen de bebouwde kom worden toegepast is het nemen van aanvullende voorzieningen voor de fietsers dan ook niet noodzakelijk.

Varianten Kempenweg

Gemeente Sittard-Geleen heeft verzocht ook de mogelijkheid van een tweerichtingen bereden fietspad op het wegvak Kempenweg buiten de kom, te beoordelen. Gezien de ligging van de school zou een in tweerichtingen bereden fietspad bij voorkeur aan de oostelijke zijde van de Kempenweg gerealiseerd moeten worden (rode lijn, fig. 5 en schets in bijlage 1).

De aanleg van een separaat in tweerichtingen bereden fietspad wordt verkeerskundig afgeraden. Er is maar over zeer korte afstand een beperkt voordeel te behalen met een fietspad. Dit voordeel wordt teniet gedaan door de twee oversteken en daarmee potentiële knelpunten ten aanzien van de verkeersveiligheid. Een ongeval waarbij men zijdelings (langs) geraakt wordt heeft, in het algemeen, minder letselrisico's dan een ongeval waarbij men vanuit de zijkant aangereden wordt. De aanleg van

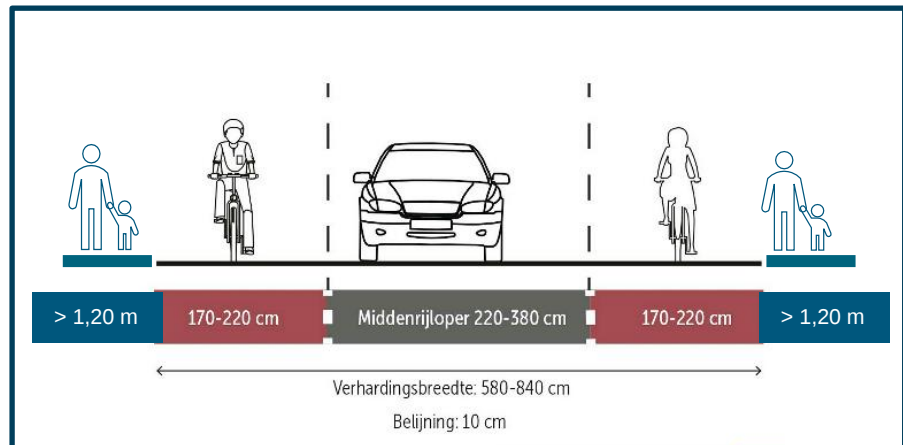


Figuur 10: ligging tweerichting bereden fietspad

het fietspad zorgt voor twee conflictpunten waarbij men vanuit de zijkant aangereden kan worden namelijk één bij het oversteken van de Kempenweg nabij de kom van Obbicht én een bij het kruisen van de in/uitgang van het parkeerterrein wat, ten tijde van de breng&haal momenten, gebruikt wordt.

Ons voorstel is dan ook om de Kempenweg buiten de kom te voorzien van ruime fietsstroken en een smalle rijloper (zie figuur 11). Dit benadrukt de aanwezigheid van fietsers en de schoolomgeving.

CROW beveelt het volgende aan: “Buiten de bebouwde kom zijn fietsstroken toepasbaar op erftoegangswegen met een verhardingsbreedte tussen 580 en 840 centimeter, een auto-intensiteit van maximaal 3.000 motorvoertuigen per etmaal en een maximumsnelheid van 30 of 60 km/h. Hier wordt het fietsstrokenprofiel aanbevolen met een smalle middenrijloper, breed genoeg voor één personenauto.”



Figuur 11: voorstel inrichting dwarsprofiel Kempenweg buiten de kom

De weg is momenteel 7,30 m breed en kent een intensiteit van 2600 mvt/etmaal. Aanbevolen wordt een indeling met een rijloper van 3,50 m een fietsstrook van 1,90 m aan beide zijden te hanteren. 1.90 m is ook de ruimte welke twee fietsers (ouder – kind) globaal nodig hebben. De aanwezige komremmer kan eventueel behouden blijven. De fietsers moeten hier achter elkaar doorheen. De fietsgedeelten mogen wel voorzien van een nieuwe deklaag.



Figuur 12: Komremmer Obbicht

2.7 Houtstraat (Frankenstraat-Schoolstraat)

De verbinding tussen Grevenbicht en de ingang van de unilocatie zal voor het overgrote deel plaats vinden via de Houtstraat. De Houtstraat vormt net als de Kempenweg de centrale weg richting unilocatie. Een groot deel van de bewoners van Grevenbicht zullen in de praktijk een stuk van de Houtstraat gebruiken op weg naar de unilocatie. Deze route wordt de hoofd-school-thuis-route voor kinderen uit Grevenbicht.

Binnen de bebouwde kom van Grevenbicht is de Houtstraat een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/u. Op het wegvak bevinden zich 6 gelijkwaardige kruispunten. Snelheidsremmende voorzieningen zijn niet aanwezig. Ook hier is de rijbaan voorzien van een smalle suggestiestrook en geparkeerde voertuigen op de rijbaan. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom zijn

aan weerszijden (smalle) trottoirs (deels loopstrook) aanwezig. De buslijn richting Obbicht maakt ook gebruik van de Houtstraat.



Figuur 13: wegprofiel Houtstraat Grevenbicht

De verkeerskundige problematiek op de Houtstraat is vergelijkbaar met die van de Kempenweg. Ook hier zien we hetzelfde ruime profiel, lange zichtlijnen en geparkeerde voertuigen die de subjectieve verkeersveiligheid en het 30 km/u gebied niet ten goede komen. Wel heeft de Houtstraat meer kruisingen met voorrang van rechts wat de snelheid positief beïnvloed.

Voorstel tot aanpassing Houstraat als school-thuisroute

Voor de Houtstraat gelden dezelfde aanbevelingen als de Kempenweg. Het versmallen van het wegprofiel en werken met verspringingen van de as, soorten verharding en groen zodat het voor de weggebruiker duidelijk is dat hij zich in een 30 km/u zone bevindt. Uiteraard dient hierbij wel rekening te worden gehouden met de OV-lijdienst en het beperkt aanwezige landbouwverkeer.

Een algehele reconstructie is kostbaar en mogelijk pas aan de orde als werk met werk gemaakt kan worden zoals bij een riool-reconstructie. Tot die tijd is het aan te bevelen om enkele snelheidsremmende maatregelen te treffen op de kruispunten.

Met name de kruising Rozenlaan-Beneluxlaan is ruim vormgegeven wat het subjectief gevoel van verkeersonveiligheid bij kinderen versterkt. Het verkleinen van het kruisingsvlak en het aanbrengen van een verhoogd plateau ondersteunt de gelijkwaardigheid van de kruising. Ook de Lindenstraat zou voorzien kunnen worden van een kruispuntplateau.

De huidige ligging van de bushaltes dicht bij het kruispunt met de Lindenstraat (aan beide zijden) is niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. Bij het passeren van de gehalteerde bus kan men in conflict komen met verkeer uit de Lindenstraat. Kinderen op de Kempenweg of van en naar de Lindenstraat kunnen dit risico vaak nog niet inschatten. Aanbevolen wordt dan ook de bushaltes te verplaatsen verder van het kruisingsvlak.

De bus komt nu op het hele uur. Dit is mogelijk wel het meest gunstige tijdstip afhankelijk van de voorziene schooltijden.

Voorziening voetgangers

Voetgangers richting de school kunnen via de trottoirs tot bij de school komen. Kinderen lopende aan de westzijde kunnen bij school gebruik maken van de voetgangersoversteekplaats (zebrapad) bij het plateau voor de ingang.

In de eerdere rapportage is reeds aangegeven ook de kruising met de Frankenstraat aan te passen en te voorzien van een kruispuntplateau en een zebrapad. Daarnaast is aanbevolen de situatie met geparkeerde auto's nabij de hoek met de Frankenstraat op te heffen en deels te verplaatsen naar de halteplaats en de overzijde. Het is, in het kader van de verkeersveiligheid, belangrijk op deze plek overzicht te creëren omdat hier alle kinderen vanuit Grevenbicht bij elkaar komen in de richting van de ingang van de school. Het hier over beperkte lengte versmallen van de rijbaan ter plekke draagt bij aan het creëren van meer ruimte voor de voetgangers op de hoek Frankenstraat-Houtstraat.



Figuur 14: situatie geparkeerde voertuigen hoek Houtstraat- Frankenstraat

2.8 Frankenstraat, inclusief de routing naar het Medisch Centrum

De Frankenstraat vormt de verbinding tussen de Houtstraat en de kruising Tomberstraat – Beelaertsstraat. Er zijn enkele woningen, een supermarkt inclusief parkeerterrein en een medisch centrum (huisarts) aangelegd. De Frankenstraat heeft deels een snelheidsregime van 30 km/u en deels 60km/u. De weg is relatief smal met een breedte van 3,5 m exclusief de kantverharding (grasbetontegels) aan weerszijden van de weg. Ondanks deze kantverharding is over het gehele profiel van de Frankenstraat sprake van aanzienlijke bermschade door dat tegemoetkomend verkeer voor elkaar uitwijkt.

De Frankenstraat voorziet niet in een ontsluiting naar de unilocatie en wordt niet als school-thuisroute gezien. Indien kinderen de Frankenstraat toch gebruiken als school-thuisroute zal dit maar een zeer beperkt aantal zijn (<10).

Ons advies om de verkeersveiligheid voor gebruikers van de Frankenstraat te verbeteren is het aanbrengen van een veilige loopvoorziening. Gelet op de aanwezigheid van het medisch centrum halverwege de straat aan de zuidzijde en de aanwezigheid van de in/uitgangen naar het parkeerterrein van de Albert Heijn aan de noordzijde is een loopvoorziening aan de zuidzijde van de Frankenstraat het meest voor de hand liggend. Gezien de planvorming rondom de Unilocatie, heeft gemeente Sittard-Geleen de gronden aan deze zijde van de straat voor de realisatie nodig. Na realisatie kan het trottoir mogelijk aangelegd worden.

De Unilocatie op dit trottoir aansluiten is niet wenselijk zoals eerder geadviseerd. Aan de zijde van de Albert Heijn is op dit moment een breed trottoir aanwezig. Voetgangers kunnen oversteken naar het trottoir aan de zuidzijde. Deze loopvoorziening kan dan in de richting van het Medisch Centrum verlengd worden.

De ruimte voor laden en lossen ter plekke van de supermarkt is beperkt. Indien een trekker – oplegger geparkeerd staat om te bevoorraden dan staat deze deels met de vrachtwagen op de rijbaan van de Frankenstraat. In het ontwerp van een loopvoorziening is het wenselijk om hiermee rekening te houden.



Figuur 15: wegprofiel Frankenstraat met bermschade en laden/lossen

De optie om op een deel van de Frankenstraat éénrichtingsverkeer in te stellen is gezien het verwachte gebruik als school-thuisroute niet noodzakelijk. Bewoners en bezoekers van het Medisch centrum moeten dan onnodig gaan omrijden om hun bestemming te bereiken. Daarnaast bestaat het risico dat de snelheid op de Frankenstraat verder gaat toenemen door het ontbreken van tegemoetkomend verkeer. Dit heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid op deze verbinding. Een goede kantopsluiting van de weg met enkele voorziene passeermogelijkheden maakt de situatie veiliger en beheersbaarder.

2.9 Beelaertsstraat - Dukkelaarsweg

De Beelaertsstraat is een parallelverbinding van de Kempenweg en de weg bevindt zich deels binnen de bebouwde kom (Obbicht) en deels buiten de bebouwde kom. De weg heeft een breedte van circa 3,5m binnen de kom tot circa 4,5m buiten de kom. De snelheid binnen de kom is 30km/u en buiten de kom 60km/u. Aan het einde van de bebouwing van de Beelaertsstraat is een doorsteek in de richting van de achterliggende woonwijk en speeltuin. Op dit moment zijn er bij de gemeente Sittard-Geleen reeds diverse klachten bekend over de snelheid van het verkeer op deze weg. Door de beperkte breedte in combinatie met (landbouw)verkeer is buiten de bebouwde kom aan weerszijden van de weg sprake van bermshade.



Figuur 16: profiel Beelaertsstraat

Voor bezoekers en gebruikers van de Unilocatie vanuit Obbicht en verder is de routing via de Beelaertsstraat geen logische routing zeker als de toegang aan de Kempenweg is gelegen. Alleen voor de bewoners van de Beelaertstraat en een deel van Langs de Veestraat is de route een mogelijk alternatief. De enkele gebruikers van de Beelaertstraat richting unilocatie (volwassenen) zouden de Dukkelaarsweg kunnen gebruiken als afkorting. Hier hoeven geen verdere maatregelen getroffen te worden.

De bestaande problematiek met te hoge snelheden en bermshade kan mogelijk wel aangepakt worden door het aanbrengen van enkele plateau's op de Beelaertsstraat. Op dit moment zijn de kruisingen met de Burgemeester Venckenstraat, de Dukkelaarsweg en ook met de Frankenstraat niet voorzien van kruisingsplateau's. Door op deze kruisingen plateau's toe te passen (die passen bij het geldende snelheidsregime) kan de snelheid op de Beelaertsstraat verlaagd worden.

Het aanpakken van de bermshade, bijvoorbeeld door het aanbrengen van grasbetontegels of andere kantverharding over grotere lengte leidt in de praktijk vaak niet tot afname van de rijsnelheid. Om deze problematiek aan te pakken is het aanbrengen van een deugdelijke kantopsluiting in combinatie met een niet te breed wegprofiel en enkele goede uitwijkmogelijkheden (passeermogelijkheden) beter passend.

3 Resumé

Op basis van de uitgevoerde analyses van zowel de reisafstanden als de reiswijze kunnen we concluderen dat het merendeel van de kernen Obbicht en Grevenbicht ligt binnen een kilometer van de Unilocatie. Hiermee is het aanemelijk dat gebruikers vooral te voet en per fiets zullen reizen naar de Unilocatie. Een beperkt deel zal gebruik maken van de auto.

Op basis van de afstand zijn de routes via de Kempenweg (Obbicht) en de Houtstraat (Grevenbicht) de belangrijkste school-thuisroutes. Het merendeel van de gebruikers zal in de praktijk gebruik maken van een deel van deze wegen. Het verdient dan ook aanbeveling om deze routes in te zetten als school-thuisroute en hiervoor passende maatregelen te treffen. Voor gebruikers van de Unilocatie uit Schipperskerk, de Julianalaan (Grevenbicht) en Beelaertsstraat (Obbicht) is het verkeersveiliger om een beperkte omrijafstand (tussen de 100 en 200m) te accepteren en ook via de Houtstraat (Grevenbicht) en Kempenweg (Obbicht) te reizen. Het inzetten van aanvullende maatregelen op de Tomberstraat, Frankenstraat en Beelaertsstraat is gezien het te verwachten zeer beperkte gebruik niet noodzakelijk.

Het is aan te bevelen om bij de opening van de school een school-thuisrouteplan te presenteren aan ouders en leerlingen. Dit plan duidt aan welke routes de voorkeur hebben om te gebruiken en hoe ouders en leerlingen verwacht worden zich te gedragen rondom de haal en breng momenten (o.a. waar afstappen, waar is de wachtruimte voor verzorgers, waar parkeren tijdens halen/brengen en waar parkeert personeel en waar steken we veilig over etc.). Dit plan kan bij aanmelding nieuwe leerlingen bij het schoolboekje uitgereikt worden.

Voor de Kempenweg en Houtstraat is het wenselijk om vooral maatregelen te treffen die de snelheid op beide wegen verlagen. Hierbij kan de gemeente bij realisatie van de Unilocatie inzetten op:

- Aanbrengen van as-verspringingen;
- Doorbreken van het doorzicht door aanbrengen groen;
- Organiseren van parkeren in parkeerstroken, in combinatie met as-verspringingen;
- Aanbrengen kruispuntplateau's (Houtstraat, Grevenbicht);
- Aanpassen parkeersituatie ter hoogte van Supermarkt Houtstraat;
- Aanbrengen van fietsstroken van 1,9 m breed buiten de bebouwde kom (tussen Obbicht en Grevenbicht).

Naast deze maatregelen kan gemeente Sittard-Geleen de verkeersveiligheid in de omgeving van de Unilocatie verbeteren door op de Frankenstraat een loopvoorziening aan te brengen aan de zuidzijde en de weg te voorzien van een kantopsluiting en enkele passeermogelijkheden. Voor de Tomberstraat en de Beelaertsstraat kan overwogen worden enkele kruispuntplateaus aan te brengen om de snelheid van het verkeer beter onder controle te krijgen. Voor deze drie wegen geldt echter dat het gebruik in het kader van school-thuisroutes van de Unilocatie minimaal zal zijn (<10). Vanuit dat oogpunt hoeven geen aanvullende maatregelen getroffen hoeven te worden. Er zijn immers verkeersveiliger alternatieve routes in de directe omgeving aanwezig.

