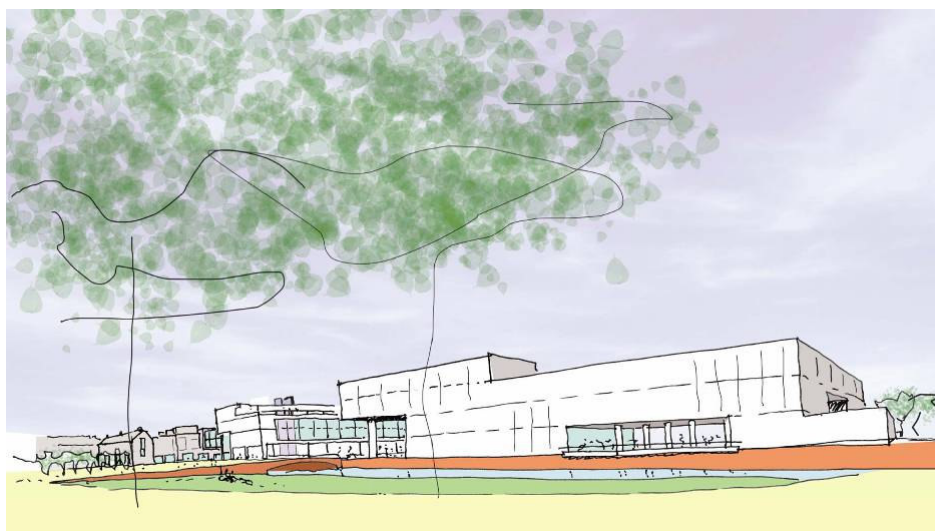
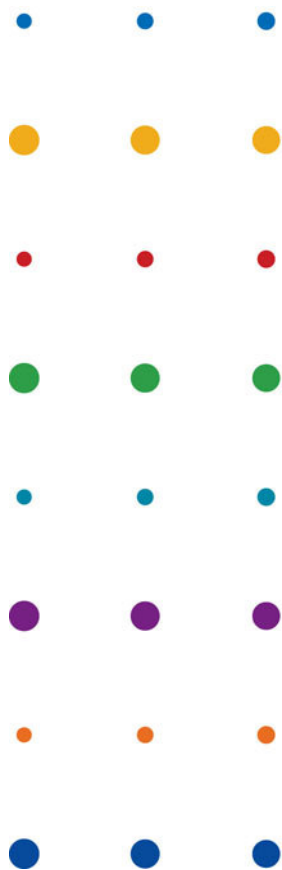


Verkeersonderzoek Dobbelsteen Verkeerscirculatie



Gemeente Sitard-Geleen

oktober 2012

Verkeersonderzoek Dobbelsteen Verkeerscirculatie

dossier : BB3445.100.100
registratienummer : MO-MA20120183
versie : 4

Gemeente Sitard-Geleen

Oktober 2012

INHOUD

BLAD

1	OPDRACHTOMSCHRIJVING	2
1.1	Uitgangspunten berekeningen	3
2	ONTSluitING PARKEERGARAGE AAN DE HASPELSESTRAAT OF AAN DE RIJKSWEG- NOORD?	4
2.1	Variant Rijksweg Noord	4
2.2	Variant Haspelsestraat	5
2.3	Alternatief	6
2.4	Conclusie: Ontsluiting aan de Haspelsestraat!	7
3	CONSEQUENTIE VAN DE VOORGESTELDE ONTSluitING AAN DE HASPELSESTRAAT	8
4	TE NEMEN MAATREGELEN EN HOE NU VERDER?	10
5	COLOFON	11

1 OPDRACHTOMSCHRIJVING

De Dobbelsteenlocatie behelst het gebied rondom de Rijksweg Noord en de Haspelsestraat. De plannen hiervoor (wat betreft de oostzijde) zijn inmiddels in hoofdlijnen bekend. Deze plannen voorzien ondermeer in nieuwbouw voor de Hogeschool Zuyd, winkels / commerciële ruimte, een museum, filmhuis, bibliotheek, enkele appartementen en zorgenheden én een parkeergarage. Vanzelfsprekend hebben de plannen gevolgen voor de verkeerscirculatie op de Dobbelsteenlocatie zelf en in de omgeving. Zo zal de bouw van een nieuwe parkeergarage nieuwe verkeersstromen genereren, maar zullen er ook verkeersstromen vervallen (zoals naar de huidige Nettorama). In deze rapportage wordt aangegeven hoe de verkeersstromen gaan wijzigen en wat hiervan de consequenties zijn.



Om te berekenen wat het effect is van het plan wordt gebruik gemaakt van recente verkeersstellingen alsmede het actuele verkeersmodel van de gemeente Sittard-Geleen.

Voordat we de verkeersgegevens gaan modelleren, stellen we de verschillende functies vast en berekenen we de verkeersaantrekkende werking ervan. Deze gegevens vormen de basis voor de modelberekeningen. In deze eerste stap stellen we tevens vast welke andere elementen vastliggen, zoals de gewenste intensiteit op de Rijksweg Noord (centrum Sittard) én de voorgenomen afsluiting van de Haspelsestraat.

1.1 Uitgangspunten berekeningen

Het meest recente bouwprogramma is overgenomen uit de rapportage "Parkeergarage Dobbelsteen, parkeerbalans 2012 van Grontmij Nederland BV", 2012. Tevens zijn de aantallen weergegeven van onze vorige rapportage (versie 2, opgave 3W, december 2007):

	<i>Omvang</i> 2007	Omvang 2011/2012	<i>Eenheid</i>
Winkels en overige commerciële ruimte	16.600	12.500	m2 VVO
<i>Supermarkt</i>	2.200	Onderdeel commerciële ruimte	m2 VVO
Hogeschool Zuyd (incl bieb)	15.500	12.500	m2 BVO
<i>Bestuurscentrum</i>	3.000	-	m2 BVO
Museum	150	2.100	m2 BVO
<i>Poppodium</i>	600		m2 BVO
Filmhuis	-	500	m2 BVO
Biblionova	-	2.500	m2 BVO
Appartementen	-	7	Stuks
Zorgeenheden incl verblijfsruimten	-	4.000	m2 BVO
Openbare ruimte	-	30.000	M2 BVO
Parkeren ondergronds	600	389¹	parkeerplaatsen

Verder is uitgegaan van de volgende ontwikkelingen in het verkeersmodel:

- Woongebied ter plaatse van het huidige ziekenhuis.
- Appartementen langs de Odasingel.
- Rijkswegboulevard, met lage snelheid, wordt ook tussen de Odasingel en Wilhelminastraat gerealiseerd.

¹ Hogeschool Zuyd maakt wel onderdeel uit van de ontwikkeling, maar haar parkeervraag wordt buiten het project ingevuld. Opgave Grontmij, juli 2012

2 ONTSLUITING PARKEERGARAGE AAN DE HASPELSESTRAAT OF AAN DE RIJKSWEG- NOORD?

Één van de belangrijkste keuzes betrof de ontsluiting van de Dobbelsteengarage. Hiervoor zijn een tweetal hoofdvarianten bekeken: ontsluiting van de parkeergarage aan de Haspelsestraat (dus in- én uitgang) en ontsluiting parkeergarage aan de Rijksweg Noord (eveneens in- én uitgang). Daarnaast zijn er uiteraard nog vele andere varianten mogelijk (combinatie van in- en uitgangen over de Haspelsestraat en Rijksweg). De resultaten van deze berekeningen staan hieronder weergegeven. Vervolgens staan in paragraaf 2.4 de conclusies vermeld.

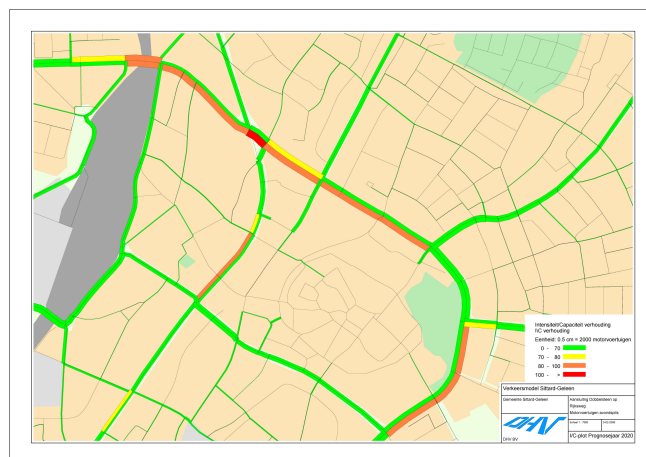
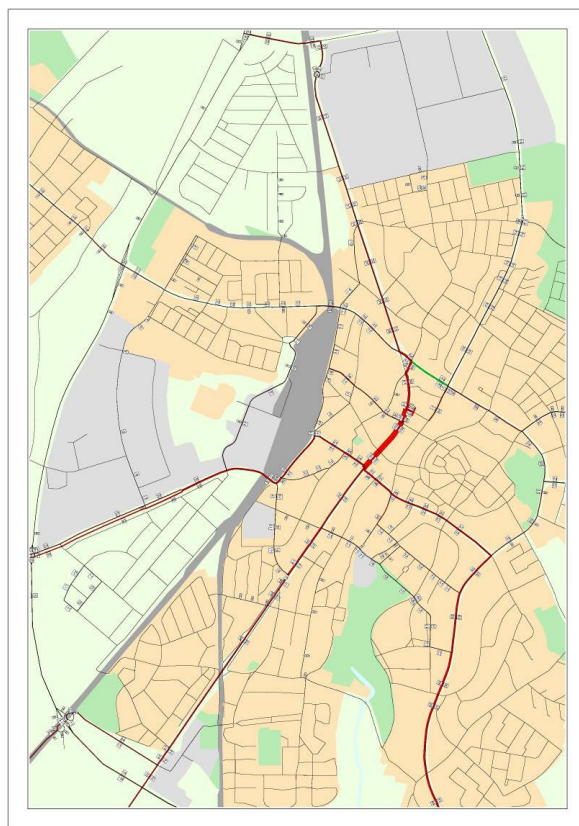
2.1 Variant Rijksweg Noord

Op bijgaande overzichtskaart zijn de effecten weergegeven van een ontsluiting van de nieuwe Parkeergarage Dobbelsteen op de Rijksweg Noord. Daarbij zijn in het rood de verkeerstoenames weergegeven en in het groen de verkeersafnames. Hoe dikker de lijn, hoe groter de toe- of afname is.

Ontsluiting van de parkeergarage op de Rijksweg resulteert erin dat de intensiteit op de Rijksweg Noord duidelijk stijgt. Ook de belangrijkste toevoerwegen naar deze parking laten toenames zien (zoals de Rijkswegboulevard, Engelenkampstraat, Bergerweg, Leyenbroekerweg etc.). Tevens is op het volgende kaartje de Intensiteit/Capaciteitsverhouding weergegeven.

In het verleden is afgesproken dat de Rijksweg Noord in het centrum van Sittard (grofweg nabij de oversteek Steenweg) verkeersluw gemaakt dient te worden. Ook zijn hiertoe in het verleden maximale intensiteiten genoemd voor dit wegvak. Een intensiteit onder de 10.000 mvt / etmaal is daarbij noodzakelijk (en liefst beduidend lager). In 2020 bedraagt de intensiteit minder dan 10.000 mvt / etmaal. Aansluiting van een parkeergarage (volledig) op de Rijksweg Noord leidt ertoe dat de intensiteit op de Rijksweg in 2020 toeneemt van circa 9.000 mvt / etmaal naar circa 14.500 mvt / etmaal.

(groen: goede doorstroming, geel: redelijke doorstroming, oranje: matige doorstroming en rood: slechte doorstroming).



Ook voor de Odasingel is in het verleden ten behoeve van de verkeersleefbaarheid en oversteekbaarheid, een maximale etmaalintensiteit aangegeven, zijnde 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook deze intensiteit mag in de toekomst niet overschreden worden. Zoals uit het bijgaande I/C-plaatje blijkt, wordt de intensiteit van 20.000 motorvoertuigen per etmaal op dit wegvak bereikt, waardoor de doorstroming matig wordt (oranje aangegeven op plaatje).

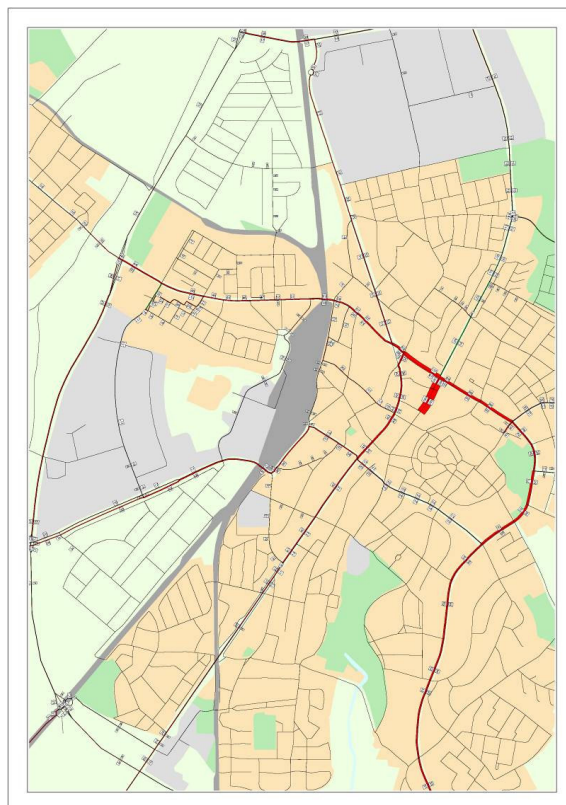
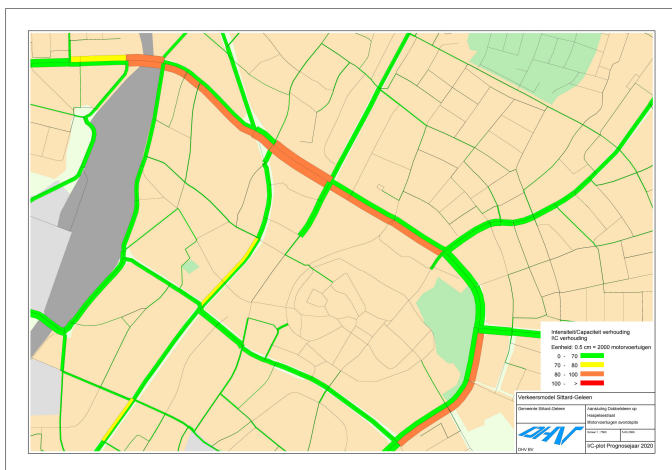
In onderstaande tabel staan tevens de verwachte verkeersintensiteiten per etmaal in 2020 weergegeven.

	Referentie (intensiteiten per etmaal in 2020)	Aansluiting Dobbelsteengarage op de Rijksweg (intensiteiten per etmaal in 2020)
Rijksweg Noord	9.300	14.400
Odasingel	19.500	20.100
Parallelweg	7.600	8.000
Tunnelstraat	18.700	19.100
Postweg	8.200	8.400

2.2 Variant Haspelsestraat

Indien de parkeergarage op de Haspelsestraat wordt aangesloten, leidt dit op de Haspelsestraat en de Odasingel tot de grootste verkeersstoenames.

Ook op de Rijksweg neemt de intensiteit toe, maar beperkter dan in de vorige variant. De Haspelsestraat kan deze hoeveelheid verkeer nog goed aan. De Odasingel zal het verkeer (bij de huidige vormgeving) nog aankunnen, maar stijgt wel boven de gewenste maximum intensiteit van 20.000 motorvoertuigen per etmaal.

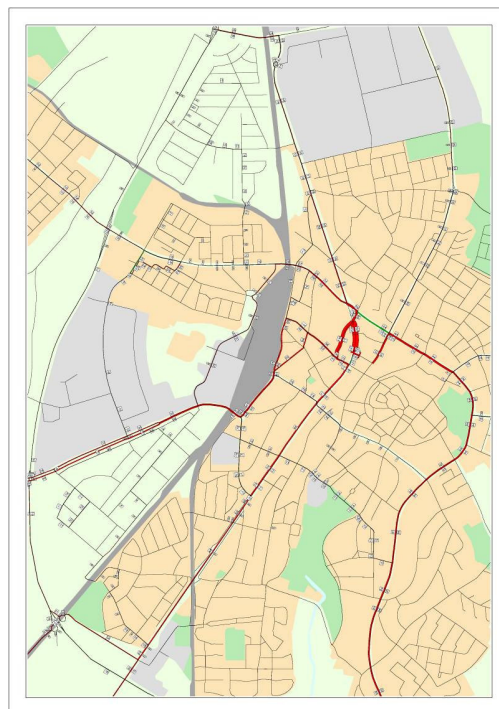


	<i>Referentie (Intensiteit 2020 per etmaal)</i>	<i>Aansluiting Dobbelsteengarage op de Haspelsestraat (intensiteiten per etmaal in 2020)</i>
Rijksweg Noord	9.300	11.100
Odasingel	19.500	21.700
Parallelweg	7.600	8.100
Tunnelstraat	18.700	19.700
Postweg	8.200	8.200

2.3 Alternatief

Omdat de projectontwikkelaar 3W heeft aangegeven bij voorkeur op de Rijksweg aan te sluiten is een alternatief bekeken waarbij het in- en uitrijden van de parkeergarage alleen vanuit en naar noordelijke richting wordt toegestaan.

Het effect van een dergelijke variant is hiernaast weergegeven. Opvallend is dat er daarbij (sluip)verkeer ontstaat door de Overhovenerstraat en de Walramstraat. Een belangrijk deel van het verkeer probeert zo snel mogelijk richting zuiden en westen te keren in plaats van zich in noordelijke richting te laten leiden. Dit verkeer gebruikt daarbij straten welke eigenlijk een andere (minder verkeersontsluitende) functie hebben. Het is echter aan te bevelen het verkeer zoveel mogelijk over de (hoofd)ontsluitingswegen te laten rijden. Ook is opvallend dat deze maatregel er toe leidt dat de Rijksweg (nabij de oversteek Steenweg) toch een verkeerstoename krijgt.



Dit alternatief heeft verkeerskundig dermate veel nadelen, dat dit ontraden dient te worden.

	<i>Referentie 2020 (Intensiteit 2020 per etmaal)</i>	<i>Aansluiting op Rijksweg (alleen in noordelijke richting)</i>
Rijksweg	9.300	11.500
Odasingel	19.500	21.300
Parallelweg	7.600	7.800
Tunnelstraat	18.700	19.300
Postweg	8.200	8.400

2.4 Conclusie: Ontsluiting aan de Haspelsestraat!

Gekozen is om de in- en uitgang van de parkeergarage aan de Haspelsestraat te situeren, waarbij de volgende voordelen gelden:

- Het streven is om de Rijkswegboulevard verkeersluw te maken. Aansluiting op de Haspelsestraat leidt tot beduidend minder toename op de Rijksweg Noord (centrum van Sittard);
- Betere uitwisseling tussen de Dobbelsteenparking en de Odaparking (is de een vol, dan kun je meteen naar de andere garage);
- Een parkeergarage aan de Haspelsestraat sluit beter aan op de P-ring rondom het centrum.
- De komst van de Hogeschool Zuyd zal leiden tot een toename van fietsers en openbaar vervoer. Het aansluiten van de Dobbelsteengarage op de Haspelsestraat heeft daarbij voor deze doelgroepen (ook) de voorkeur.
- Bij de reconstructie van de kruising Haspelsestraat-Odasingel is reeds rekening gehouden met extra verkeer op de Haspelsestraat vanuit en naar de nieuwe parkeergarage Dobbelsteen.

3 CONSEQUENTIE VAN DE VOORGESTELDE ONTSLUITING AAN DE HASPELSESTRAAT

Berekend is wat het effect is van het bouwplan Dobbelsteen (tezamen met andere geplande ontwikkelingen) op de verkeersintensiteiten. Daarnaast zijn ook recent (maart/april 2012) verkeerstellingen verricht, waardoor een goede vergelijking met de toekomstige prognoses gemaakt kan worden. Onderstaand een overzicht van de huidige verkeersintensiteiten én de toekomstige verkeersintensiteiten.

	<i>Verkeersmodel 2012 en actuele tellingen</i>	<i>Prognose intensiteiten 2020</i>
<i>Rijksweg Noord (ten noorden van Deken Thijssenstraat)</i>	7.000 ²	11.000
<i>Rijksweg Noord (ten zuiden van Deken Thijssenstraat)</i>	10.900 ³	11.000
<i>Odasingel (ten westen van de Haspelsestraat)</i>	15.500 ⁴	21.700
<i>Deken Thijssenstraat (nabij Rijksweg)</i>	7.100 ⁵	nvt
<i>Haspelsestraat (nabij Odasingel)</i>	7.600 ⁶	5.000

De plannen én bijbehorende verkeersprognoses leiden tot de volgende aandachtspunten:

Algemeen

Door het afsluiten van de Haspelsestraat (ten zuiden van de parkeergarages) én het opheffen van de Deken Thijssenstraat (nabij de Rijksweg) nemen de intensiteiten op deze wegen sterk af, maar nemen de verkeersintensiteiten op andere wegen toe. Dit betreft vooral de Rijksweg Noord (ten noorden van de Deken Thijssenstraat) en de Odasingel (ten westen van de Haspelsestraat).

Rijksweg Noord

In het verleden is afgesproken dat de Rijksweg Noord in het centrum van Sittard (grofweg nabij de oversteek Steenweg) verkeerssluw gemaakt dient te worden. Ook zijn hiertoe in het verleden maximale intensiteiten genoemd voor dit wegvak. Een intensiteit onder de 10.000 mvt / etmaal is daarbij noodzakelijk (en liefst beduidend lager). Momenteel bevindt de intensiteit zich rond de 10.000 mvt / etmaal. Het plan Dobbelsteen leidt ertoe dat de intensiteit op de Rijkweg Noord nog toeneemt (naar circa 11.000 mvt / etmaal).

Momenteel zit het kruispunt Rijksweg-Wilhelminastraat tegen haar capaciteit aan. Het kruispunt is dermate belast dat (absolute) prioritering van bussen niet mogelijk is zonder nadelige gevolgen voor de totale verkeersafwikkeling. In plaats van busprioritering is daartoe een groene golf geïmplementeerd op de route Wilhelminastraat-Engelenkampstraat, waar ook de bussen van mee profiteren.

Haspelsestraat

Bij de (her)inrichting Haspelsestraat -alsmede in de nieuwe plannen voor de herinrichting van de Odasingel- is reeds rekening gehouden met de realisatie van de parkeergarage Dobbelsteen (met in- en uitgang aan de Haspelsestraat). De Haspelsestraat krijgt in de toekomst een andere functie (alleen nog route van en naar de parkeergarages). Ook is/wordt de Haspelsestraat een belangrijke fietsroute van en

² Rapportage classificatiemetingen omgeving Nettorama, Breijl, mei 2012.

³ Rapportage classificatiemetingen omgeving Nettorama, Breijl, mei 2012.

⁴ Tellingen DHV, 2007 en 2011.

⁵ Rapportage classificatiemetingen omgeving Nettorama, Breijl, mei 2012.

⁶ Rapportage classificatiemetingen omgeving Nettorama, Breijl, mei 2012.

naar het centrum van Sittard. Gezien het aantal parkeerplaatsen in de parkeergarages én de huidige en verwachte parkeerduur (de gemiddelde parkeerduur van de Odaparking is momenteel 3 uur⁷, terwijl in de Dobbelsteengarage, mede door de komst van een supermarkt, wordt uitgegaan van een verblijfsduur van 2 uur), resulteert dit tot een intensiteit van circa 4.000 motorvoertuigen per etmaal⁸. Daarnaast zal er beperkt lokaal verkeer voor de binnenstad (Deken Thijssenstraat richting binnenstad) blijven bestaan. Daarbij gaan we ervan uit dat het hier maximaal 1.000 motorvoertuigen per etmaal betreft (geen recente verkeerstelling aanwezig).

Odasingel

Voor de Odasingel is in het verleden afgesproken dat, ten behoeve van de verkeersleefbaarheid en de oversteekbaarheid, de maximum etmaalintensiteit van 20.000 motorvoertuigen niet mag worden overschreden. Mede door het realiseren van de Dobbelsteenlocatie geven de prognoses aan dat deze (maximale) intensiteit overschreden gaat worden.

Naast toe- en afnames van het gemotoriseerde verkeer heeft de keuze voor ontsluiting van de Dobbelsteen ook duidelijke consequenties voor het openbaar vervoer en de bereikbaarheid per fiets.

Openbaar Vervoer

Mede door de komst van de Hogeschool Zuyd (studenten), zullen er veel bezoekers met het openbaar vervoer naar de Dobbelsteenlocatie komen. Door de nabijheid van het NS Station én het busstation, is de verwachting dat deze bezoekers de laatste honderden meters (naar school) vooral lopend vanaf het NS/Busstation zullen overbruggen. Een goede oversteekbaarheid van de Rijksweg (lage intensiteit en bij voorkeur geen wachtrijen voor bijv. een parkeergarage) lijkt daarbij belangrijker dan een dichtbij gesitueerde bushalte op de Rijksweg.

Momenteel maken de buslijnen 13 en 70 gebruik van de Haspelsestraat. Dit zal in de toekomst, bij het afsluiten van deze weg nabij de Deken Thijssenstraat, vervallen.

Inmiddels is wel duidelijk dat er aan de Rijksweg (nabij de Dobbelsteenlocatie) een bushalte zal komen.

Fietsverkeer

Het fietsverkeer zal gebruik maken van een fijnmazig fietsnet en zal door de komst van het Dobbelsteencomplex sterk wijzigen. Naast het fietspad over de Schootsvelden zullen er langs de Haspelsestraat vrijliggende fietsvoorzieningen komen, terwijl de huidige noord-zuid fietsverbinding (Haspelsestraat-Parklaan) juist komt te vervallen.

Een goede en veilige inrichting nabij de in- en uitgangen van de parkeergarage én in de omgeving van de Dobbelsteenlocatie is een belangrijk aandachtspunt. Bij de Dobbelsteenlocatie zullen namelijk vanuit alle richtingen fietsers naderen.

⁷ Opmerking uit de rapportage "Parkeergarage Dobbelsteen, Grontmij 2012, zie blz 17.

⁸ Voor de berekeningen van het aantal verkeersbewegingen per dag, zie blz 17 van de rapportage "Parkeergarage Dobbelsteen, parkeerbalans 2012", Grontmij, 25 juli 2012.

4 TE NEMEN MAATREGELEN EN HOE NU VERDER?

Voorliggende notitie behandelt de bereikbaarheid van de Dobbelsteenlocatie (oostzijde, 1^e en 2^e kwadrant). Naast duidelijke afnames van verkeersintensiteiten, leiden de plannen tot een toename van de intensiteit op een gedeelte van de Rijksweg Noord en de Odasingel.

Algemene conclusie is dat de realisatie van de Dobbelsteenlocatie (1^e en 2^e kwadrant) niet leidt tot doorstromings- of verkeersveiligheidsproblemen, maar dat er een drietal belangrijke aandachtspunten zijn:

- Er dient, in het nieuw op te stellen Mobiliteitsplan, meer duidelijkheid te komen over het gewenste verkeerskundige en stedenbouwkundige beeld en de functie van de Rijksweg-Noord in het centrum van Sittard. Daarbij dient niet alleen gekeken te worden naar één bouwproject (in dit geval Dobbelsteenlocatie 1^e en 2^e kwadrant), maar dient een toekomstvast visie opgesteld te worden voor de bereikbaarheid van het centrum. Daarbij dienen ook aspecten als Dynamisch verkeersmanagement (uitwerking en planning door de jaren heen) en Parkeerverwijssystem (maakt de Rijksweg onderdeel uit van de P-ring?) aan bod te komen. Tevens spelen daarbij mee de effecten van Zitterd Revisited (zoals de effecten van het 3^e en 4^e kwadrant Dobbelsteen), de ziekenhuislocatie en de gewenste (nieuwe) kruising Rijksweg Noord-Odasingel.
- Een tweede belangrijk aandachtspunt is de inrichting nabij de in- en uitgang van de Parkeergarage Dobbelsteen. Een goede en veilige inrichting nabij deze in- en uitgang, de in- en uitgang van de Odaparking, de Haspelsestraat, de Deken Thijssenstraat en de fietsroute over de Linde dient verder uitgewerkt te worden.
- Derde aandachtspunt is de verkeersintensiteit van de Odasingel. Deze intensiteit neemt (zonder maatregelen) mogelijk toe tot boven de 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Voorgesteld wordt om de intensiteit op de Odasingel te blijven monitoren en waar nodig op termijn maatregelen te nemen. Overigens blijkt uit recente tellingen dat de intensiteit van de Odasingel de afgelopen jaren (en nog voor de reconstructie) gedaald is naar 15.500 motorvoertuigen per etmaal. De kans is daardoor aanwezig dat ook inclusief de nieuwe ontwikkelingen, de intensiteit ook in de toekomst tot onder de 20.000 motorvoertuigen per etmaal blijft. Binnenkort, voorjaar 2013, zal het verkeersmodel worden aangepast aan de meest recente demografische ontwikkelingen en zal hier nader onderzoek naar plaatsvinden.



5 COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Sitard-Geleen
Project	: Verkeersonderzoek Dobbelsteen
Dossier	: BB3445.100.100
Omvang rapport	: 11 pagina's
Auteur	: drs. ing. Albert Erhardt
Interne controle	: MSc Lucien De Baere
Projectleider	: drs. ing. Albert Erhardt
Projectmanager	: drs.ing. B. Humblet
Datum	: 12 oktober 2012
Naam/Paraaf	:



drs. ing. Albert Erhardt

DHV B.V.

Horsterweg 18/A

6199 AC Maastricht Airport

Postbus 302

6199 ZN Maastricht Airport

T (043) 329 48 48

F (043) 329 48 99

www.dhv.nl