

Gemeente Heerlen
Definitief

Onderzoek verkeerscirculatie wijk MSP

Bestudering mogelijke varianten na
(mogelijke) afsluiting
spoorwegovergangen

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Heerlen
Definitief

Onderzoek verkeerscirculatie wijk MSP

Bestudering mogelijke varianten na (mogelijke)
afsluiting spoorwegovergangen

Datum	8 september 2017
Kenmerk	HLN079/Rqr/0001.09
Eerste versie	21 juli 2017

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Gemeente Heerlen Definitief
Titel rapport	Onderzoek verkeerscirculatie wijk MSP Bestudering mogelijke varianten na (mogelijke) afsluiting spoorwegovergangen
Kenmerk	HLN079/Rqr/0001.09
Datum publicatie	8 september 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	Ronny Wolfs
Projectteam Goudappel Coffeng	Ben Peters, Ruben Ratgers

Inhoud	Pagina	
1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Aanpak op hoofdlijnen	6
2	Varianten	7
2.1	Spoorwegovergang Willemstraat	8
2.2	Spoorwegovergang Glas Mij-weg	9
3	Huidige situatie	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Ontsluitingsstructuur	12
3.3	Intensiteiten	14
4	Toekomstige situatie	16
4.1	Inleiding	16
4.2	Uitgangspunten	16
4.3	Referentie	16
4.4	Variant 1: Opheffen spoorovergang Glas Mij-weg	17
4.5	Variant 2: Ongelijkvloerse kruising Glas Mij-weg	19
4.6	Variant 3: Nieuwe verbinding via huidige fietstunnel	19
4.7	Variant 4: Opheffen bussluis Schaesbergerweg	22
5	Samenvattende conclusies en advies	26

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

In het kader van de treinagenda (onder andere de IC-verbinding Eindhoven-Aken/Keulen) zal het spoor tussen Heerlen en Landgraaf in 2020 verdubbeld worden. Vanuit het beleid van ProRail is het gewenst om het aantal gelijkvloerse spoorwegkruisingen te verminderen, zodat de veiligheid en doorstroming op het spoor verbetert. ProRail heeft de wens om in Heerlen de gelijkvloerse spoorwegovergangen met de Willemstraat en de Glas Mij-weg voor alle verkeerssoorten op te heffen. Hierdoor zullen het autoverkeer, (brom)fietsers en voetgangers andere routes moeten kiezen en daarbij moeten omrijden. Dat kan op bepaalde wegen weer leiden tot een grotere verkeersdruk met daarbij andere effecten als gevolg van het verkeer, bijvoorbeeld een toename van geluid.

De gemeente Heerlen heeft besloten om een onderzoek uit te voeren naar de afsluiting van de spoorwegovergangen en om op basis van dat onderzoek een voorstel te doen voor de toekomstige verkeerscirculatie. Daarbij gaat het vooral om de oversteek Glas Mij-weg, omdat de effecten daar groter zullen zijn dan bij de Willemstraat. In onze aanpak (hoofdstuk 2) komen we daar nader op terug.

Belangrijkste vraag in het onderzoek is welke structuur voor auto- en langzaam verkeer optimaal is, kijkend naar aspecten als bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Het eindresultaat van het onderzoek moet dan ook een verkeerscirculatieplan zijn voor de wijk die wordt gevormd door de buurten Meezenbroek – Schaesbergerveld – Palemig (MSP).

Binnen de gemeente is al nagedacht over mogelijke toekomstige oplossingen (varianten). Deze worden in hoofdstuk 2 toegelicht. Hoofdstuk 3 richt zich op de huidige situatie en daarna wordt het onderzoek naar de mogelijke oplossingen in hoofdstuk 4 beschreven. In het laatste hoofdstuk beschrijven we de gewenste toekomstige verkeerscirculatie in de wijk MSP.

In het navolgende gaan wij eerst kort in op de aanpak.

1.2 Aanpak op hoofdlijnen

Samen met de gemeente is bekeken welke varianten in het onderzoek effectief zouden kunnen zijn. Daarbij is als eerste gekeken naar de afsluiting van de overgang in de Willemstraat en vervolgens naar de afsluiting van de Glas Mij-weg. De varianten voor de toekomstige verkeersstructuur worden in hoofdstuk 2 toegelicht.

Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van het verkeersmodel waarin het wegennet van Heerlen is opgenomen. Het model beschrijft de huidige situatie en berekent belastingen op het wegennet voor het jaar 2030. Om te controleren of het model nog voldoende aansluit op de werkelijke verkeersintensiteiten zijn door de gemeente diverse verkeerstellingen uitgevoerd. Gebleken is dat tussen de tellingen en het basismodel voor de huidige situatie belangrijke verschillen te zien zijn op een aantal locaties. Daarom is in dit onderzoek in eerste instantie uitgegaan van de verkeerstellingen. Om na te gaan welke verschuiven in routes optreden in de onderzochte varianten is wel gebruik gemaakt van het model. In hoofdstuk 3 en verder lichten we dat verder toe.

Uitgangspunt voor het onderzoek is om het verkeerskundige effect van de varianten in de toekomstige situatie (2030) te onderzoeken. De situatie in 2030 zonder dat maatregelen in de wegenstructuur plaatsvinden is de zogenaamde referentiesituatie en wordt gebruikt om de resultaten van de varianten mee te vergelijken. De referentiesituatie betreft de toekomstige situatie op basis van vastgestelde plannen, maar zonder ruimtelijke ontwikkelingen of infrastructurele wijzigingen die nog niet zeker zijn. In hoofdstuk 4 is het onderzoek naar de effecten van de varianten beschreven.

Dit rapport wordt met hoofdstuk 5 afgesloten met de conclusies in de vorm van een samenvatting en een advies.

2

Varianten

Het afsluiten van de overgangen kan negatieve gevolgen hebben die door maatregelen of voorzieningen opgelost kunnen worden. Dergelijke oplossingen duiden we aan als varianten.

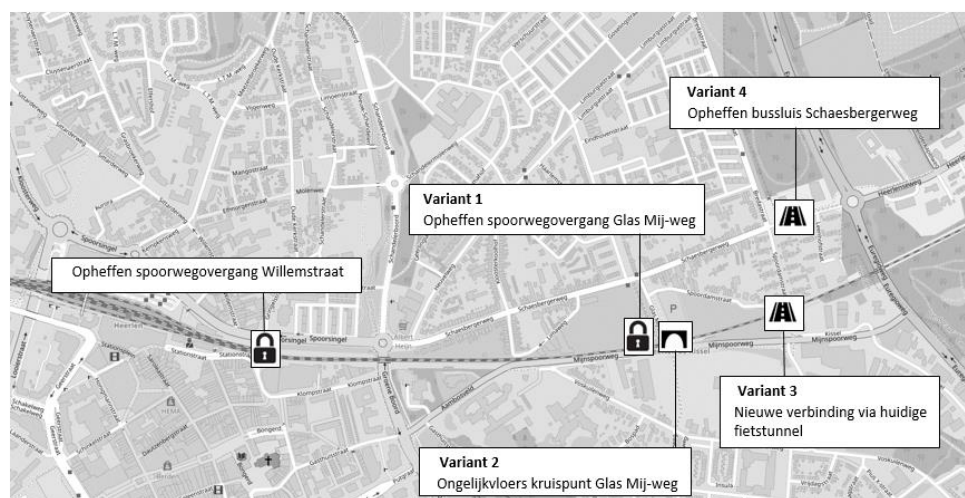
In dit hoofdstuk zijn de varianten beschreven die in het verkeersonderzoek zijn geanalyseerd. Hierbij maken we onderscheid in:

1. de afsluiting spoorwegovergang Willemsstraat;
2. de afsluiting spoorwegovergang Glas Mij-weg.

Voor deze afsluiting zijn vier varianten ontwikkeld en onderzocht:

- Variant 1: opheffen van de spoorwegovergang in de Glas Mij-weg;
- Variant 2: aanleg van een ongelijkvloerse kruising van de spoorweg en de Glas Mij-weg;
- Variant 3: nieuwe verbinding via huidige fietstunnel;
- Variant 4: opheffen bussluis Schaesbergerweg.

In figuur 2.1 zijn deze varianten weergegeven.



Figuur 2.1: Plangebied met varianten.

2.1 Spoorwegovergang Willemstraat

Over de opheffing van de spoorwegovergang Willemstraat bestaat weinig discussie als het gaat om het autoverkeer. Als gevolg van eerdere ingrepen in de autostructuur rond het centrum/stationsomgeving is de betekenis van deze overgang sterk verminderd. Momenteel maken ruim circa 1.200 auto's per etmaal gebruik van deze overgang.



Foto's 1: Spoorwegovergang Willemstraat.

Bij de sluiting van de overweg Willemstraat blijkt uit het verkeersmodel dat het autoverkeer op de Klompstraat afneemt en de intensiteit op de Spoorsingel beperkt toeneemt. De toename van het verkeer op de Spoorsingel heeft geen effecten op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Er is dus geen aanleiding om voor het vervallen van de spoorwegkruising Willemstraat maatregelen te treffen.

Door de gewijzigde verkeersstructuur voor het autoverkeer aan de zuidzijde van de betreffende kruising Willemstraat is de noodzaak van de autokruising komen te vervallen, doch niet voor het langzaam verkeer. Voor deze locatie is dus sprake van één oplossing: opheffen van de kruising voor alle verkeer en een ongelijkvloerse oplossing realiseren voor voetgangers en fietsverkeer. Daarom wordt die oplossing als uitgangspunt genomen voor de andere varianten. Anders gezegd: de opheffing van de kruising voor (slechts) gemotoriseerd verkeer op deze locatie is onderdeel van de overige varianten.

Overigens is de afsluiting ook van betekenis voor hulpdiensten. Met name de aanrijtijden voor politiediensten met de locatie aan de Stationstraat ten zuiden van het spoor zal in vele gevallen wat langer worden. Bij de uitwerking vraagt dit nadere aandacht.

2.2 Spoorwegovergang Glas Mij-weg

Voor het opheffen van de spoorwegkruising Glas Mij-weg nabij station De Kissel zijn verschillende varianten denkbaar. Onderzoek is verricht naar de volgende varianten.

Variant 1

In variant 1 wordt de Glas Mij-weg opgeheven als oversteek en is er geen verbinding meer met de Mijnspoorweg mogelijk.

Variant 2

In variant 2 wordt op de Glas Mij-weg een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd met het spoor en houdt aansluiting op de Mijnspoorweg. De ruimtelijke en technische mogelijkheden zijn al eerder beschouwd en dit lijkt geen realistische optie. Toch willen we hier in de studie wel enige aandacht aan besteden zodat duidelijk wordt dat het als variant wel is meegenomen.

(In deze variant is de route Amsterdamstraat – Glas Mij-weg een centrale route in de gebieden MSP en Molenberg. De route is ook belangrijk voor het langzaam verkeer en loopt ook dichtbij het voorstadsstation De Kissel en het huidige P+R-terrein.)



Foto's 2: Spoorwegovergang Glas Mij-weg.



Foto's 3: Spoorwegovergang Glas Mij-weg.

Variant 3

In variant 3 wordt de Glas Mij-weg, net als in variant 1, opgeheven als oversteek. Hierbij wordt een nieuwe ontsluiting voor het autoverkeer tussen Glas mij-Weg en de Crutserveldweg gecreëerd. Hier zijn vier subvarianten denkbaar; dat is binnen deze studie nader onderzocht (hoofdstuk 4).

In deze mogelijke oplossing ontstaat een alternatief voor het externe verkeer dat richting zuid, Landgraaf, et cetera wil rijden. Het spoor ligt hier al hoog en er is reeds een onderdoorgang voor het fietsverkeer aanwezig.

Variant 4

In variant 4 wordt de Glas Mij-weg, net als in variant 1, opgeheven als oversteek voor gemotoriseerd- en langzaam verkeer. Hierbij wordt de Schaesbergerweg nabij de Euregioweg weer open gesteld voor het gemotoriseerd verkeer. In de huidige situatie is hier een bussluis aanwezig. De bussluis is tot stand gekomen vanuit de wens om de Schaesbergerweg te ontlasten en het verkeer te sturen via (vooral) de Mijnspoorweg. Om te onderzoeken of het beperken van het doorgaande verkeer op de Schaesbergerweg zonder de sluis toch mogelijk is, wordt modelmatig met een lage rijnsnelheid op het centrale deel van de Schaesbergerweg gerekend.

Voor deze vier (sub)varianten zijn onderzocht:

- De etmaalintensiteiten voor 2030.
- De verkeersafwikkeling op het netwerk.
- De verschillen met de referentie-variant (2030). Deze brengen we in beeld door middel van verschilplots, zodat in een beeld wordt gepresenteerd op welke wegen het verkeer afneemt en waar het toeneemt.

Alvorens we op de varianten ingaan, beschrijven we in het hoofdstuk 3 de huidige situatie en daarna aan het begin van hoofdstuk 4 de genoemde referentiesituatie in 2030.

3

Huidige situatie

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de huidige situatie in beeld gebracht. Hierbij worden de huidige ontsluitingsstructuur en de recente telcijfers op verschillende locaties in het wegennet beschreven.

3.2 Ontsluitingsstructuur

De wijk MSP heeft een wegenstructuur met een herkenbare ontsluitingsstructuur met gebiedsontsluitingswegen aan de randen. De Palemigerboord en in het verlengde de Schandelerboord vormen de centrale noord-zuid verbinding aan de westzijde. Aan de noordzijde wordt deze wijk ontsloten middels de Euregioweg en aan zuidzijde middels de Mijnspoorweg. Binnen de wijk vormt de Schaesbergerweg de belangrijkste oost-westroute aan de zuidzijde van het studiegebied. De Bredastraat, de Meezenbroekerweg en de Sint Barbarastraat zijn binnen de wijk belangrijke verbindingen. Binnen de wijk is het merendeel van de wegen getypeerd als erftoegangsweg. De wegencategorisering is te zien in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Wegencategorisering Heerlen – hoofdwegencategorisering 1999.

3.3 Intensiteiten

De gemeente Heerlen heeft verkeerstellingen uitgevoerd in de periode van 27 juni t/m 5 juli 2017 op relevante wegvakken in het plangebied. De intensiteiten op relevante wegvakken in het plangebied zijn weergegeven in figuur 3.2.

Maximaal toegestane intensiteiten op wegvakniveau

Vanuit Duurzaam Veilig is het uitgangspunt dat functie, vormgeving en gebruik op elkaar moeten zijn afgestemd om voldoende verkeersveiligheid te bieden. Dat betekent dat voor de wegen een maximumintensiteit is bepaald in de wegencategorisering.

Geconcludeerd kan worden dat in de huidige situatie nergens de maximaal toelaatbare verkeersintensiteit wordt overschreden.



Figuur 3.2: Relevante wegvakken plangebied.

nr.	Wegvak	grenswaarde wegencat.	Tellingen (juni 2017)
1	Schaesbergerweg west	10000	8000
2	Schaesbergerweg oost	10000	3700
3	Glas-Mijweg	10000	4300
4	Spoordamstraat	4000	500
5	Mijnspoorweg west	20000	13200
6	Mijnspoorweg oost	20000	18600
7	Groene Boord	20000	13100

nr.	Wegvak	grenswaarde wegencat.	Tellingen (juni 2017)
8	Spoorsingel	20000	9900
9	Schandelerboord	20000	8000
10	Kasteellaan	4000	2800
11	Sint Barbarastraat	4000	1400
12	Bredastraat	10000	3600
13	Euregioweg	20000	14300
14	Heerlenseweg	20000	
15	Limburgiastraat	4000	1400
16	Kloosterkoolhof	4000	2200

Tabel 3.1: Intensiteiten plangebied, tellingen juni 2017 (afgerond op 100-tallen).

4

Toekomstige situatie

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de varianten ten opzichte van de referentiesituatie beschreven. In paragraaf 4.2 wordt het effect van de autonome ontwikkelingen op het wegennet beschreven waarna het effect van de varianten 1 t/m 4 in beeld is gebracht.

4.2 Uitgangspunten

Het effect van de autonome groei en de infrastructurele ontwikkelingen is bepaald door intensiteiten in het plangebied op relevante wegvakken te vergelijken. Hierbij is het basisjaar vergeleken met de referentiesituatie 2030. Hierna is het planeffect bepaald door de referentiesituatie 2030 te vergelijken met de diverse infrastructurele aanpassingen (variant 1 t/m 4). De relevante wegvakken in het plangebied zijn weergegeven in figuur 3.2.

4.3 Referentie

Verschuiving van verkeer

In de referentie situatie (prognosejaar 2030) zijn de autonome ontwikkelingen en overige vastgestelde ontwikkelingen meegenomen. In vergelijking met de huidige situatie zijn de verschuivingen van het verkeer op wegvakniveau in de referentiesituatie (2030) beperkt. Dit is overeenkomstig met het beeld van de wijk MSP, er zijn immers geen grootschalige veranderingen gepland op het gebied van infrastructuur en/of wegtypering.

In relatie met de huidige situatie (2015) is een kleine verschuiving van het gemotoriseerde verkeer in het plangebied waarneembaar. Op de Mijnspoorweg en Groene Boord is de grootste verschuiving waarneembaar. Het verschil ten opzichte van de huidige situatie is echter niet significant (verschil minder dan 10% ten opzichte van de huidige situatie). De grootste relatieve veranderingen zijn te zien op de Sint

Barbarastraat (+9%) en Groene Boord (-9%). Echter, het aantal motorvoertuigen dat in de huidige situatie gebruik maakt van het wegvak is beperkt in relatie tot de capaciteit. De significante (verschil groter dan 10%) verschuiving van de verkeersbewegingen is weergegeven in tabel 4.1.

De gemeente Heerlen verwacht dat het verkeer zich zal gaan verschuiven als gevolg van de realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg. Hierdoor trekt een deel van het doorgaand verkeer weg uit de wijk MSP.

nummer	Wegvak	Relatief (2030 t.o.v. 2015)
1	Schaesbergerweg west	-2%
2	Schaesbergerweg oost	-8%
3	Glas-Mijweg	-8%
4	Spoordamstraat	0%
5	Mijnspoorweg west	-7%
6	Mijnspoorweg oost	-6%
7	Groene Boord	-9%
8	Spoorsingel	-2%
9	Schandelerboord	-8%
10	Kasteellaan	-7%
11	Sint Barbarastraat	+9%
12	Bredastraat	-2%
13	Euregioweg	7%
14	Heerlenseweg	-7%
15	Limburgiastraat	0%
16	Kloosterkoolhof	0%

Tabel 4.1: Verschuiving van verkeer in de referentie (2030) t.o.v. huidige situatie (2015).

4.4 Variant 1: Opheffen spoorovergang Glas Mij-weg

Verschuiving van verkeer

Het opheffen van de spoorovergang Glas Mij-weg heeft een verschuiving van het gemotoriseerde verkeer tot gevolg. Het verkeer verplaatst zich minder via de Amsterdamstraat, Bredastraat en het oostelijke deel van de Schaesbergerweg. Het verkeer verplaatst zich meer, door de wijk, via het Kloosterkoolhof en meer via, de randen van de wijk, Albert Cuyppstraat, Euregioweg (oosten) en Schandelerboord (westen). De verschuiving van het verkeer als gevolg van variant 1, het opheffen van de spoorovergang Glas Mij-weg, ten opzichte van de referentie 2030 is te zien in figuur 4.1. De verschillen op wegvakbelasting zijn weergegeven in tabel 4.2.



Figuur 4.1: Verschuiving van verkeer variant 1 (2030) t.o.v. referentie (2030).

Nr.	Wegvak	Vershil (relatief) t.o.v. referentie 2030.
1	Schaesbergerweg west	24%
2	Schaesbergerweg oost	-19%
3	Glas-Mijweg	-100%
4	Spoordamstraat	0%
5	Mijnspoorweg west	34%
6	Mijnspoorweg oost	-2%
7	Groene Boord	27%
8	Spoorsingel	1%
9	Schandelerboord	9%
10	Kasteellaan	18%
11	Sint Barbarastraat	-13%
12	Bredastraat	-21%
13	Euregioweg	19%
14	Heerlenseweg	6%
15	Limburgiastraat	25%
16	Kloosterkoolhof	38%

Tabel 4.2: Verschuiving van verkeer variant 1 (2030) t.o.v. referentie (2030).

Aandachtspunten

Het kruispunt Groene Boord – Gasthuisstraat en de rotonde ten noorden daarvan met de Schaesbergerweg/Spoorsingel hebben relatief hoge belastingen met soms een moeizame verkeersafwikkeling. Toename van verkeer op de Mijnspoorweg/Gasthuisstraat en Groene Boord zal belangrijke effecten op de kwaliteit van de doorstroming op en nabij het wegvak tussen genoemde kruispunten kunnen hebben. De toename van verkeer op de Kloosterkoolhof is relatief het grootst en zal een merkbaar effect voor aanwonenden kunnen betekenen.

Langzaam verkeer

Het afsluiten van de spoorovergang Glas Mij-weg heeft naast gevolgen voor het gemotoriseerde verkeer ook gevolgen voor het langzame verkeer. Het langzame verkeer kan immers ook geen gebruik meer maken de verbinding over het spoor. Door de aanleg van het extra spoor wordt tevens een nieuw perron gerealiseerd op het station Heerlen de Kissel. Hierdoor kan de treinreiziger zowel naar het oosten als westen reizen. Hierdoor is het noodzakelijk dat een langzaam verkeer voorziening wordt gerealiseerd waardoor het langzame verkeer zich van het ene naar het andere perron kan verplaatsen. Bij de realisatie van de langzaam verkeer voorziening is het wenselijk om de noord-zuid verbinding tevens geschikt te maken voor fietsverkeer.

4.5 Variant 2: Ongelijkvloerse kruising Glas Mij-weg

Het ongelijkvloers maken van de kruising heeft voordelen op het gebied van de verkeersveiligheid. Het zorgt echter niet voor een verschuiving van verkeer en de afstanden van routes veranderen niet. Het verkeersnetwerk blijft in principe overeenkomstig met de huidige situatie. Hierdoor blijft het verkeersbeeld voor het autoverkeer in de referentiesituatie ongewijzigd.

De vraag dient zich aan of een ongelijkvloerse kruising haalbaar en uitvoerbaar is. Het ruimtebeslag voor een ongelijkvloerse kruising met het spoor en daarbij een verdiept kruispunt met de Mijnspoorweg is zeer groot en enorm kostbaar. Naar het zich laat aanzien zal het ook in technische zin nauwelijks of niet inpasbaar zijn.

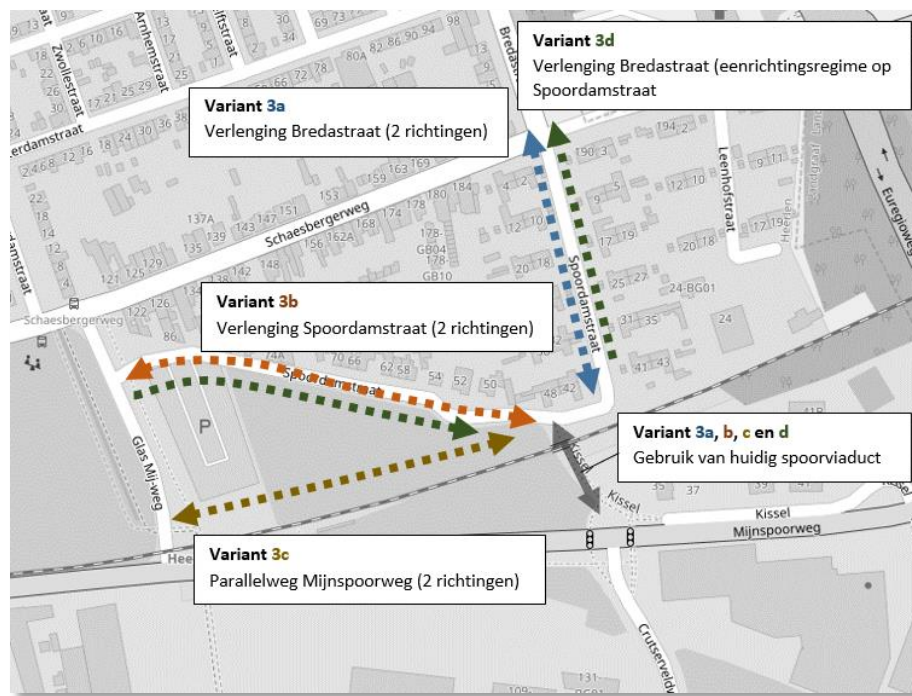
4.6 Variant 3: Nieuwe verbinding via huidige fietstunnel

Subvarianten

Voor variant 3, het gebruik of de uitbreiding van het huidige spoorviaduct, is een viertal subvarianten in beeld gebracht. Het gaat om de volgende varianten:

- Variant 3a: Verlenging Bredastraat/Spoordamstraat-oost;
- Variant 3b: Verlenging Spoordamstraat;
- Variant 3c: Parallelweg Mijnspoorweg;
- Variant 3d: eenrichtingsverkeer Spoordamstraat.

De Spoordamstraat is een erftoegangsweg. Hierdoor is het een uitgangspunt om op de Spoordamstraat een 30 km/u regime te behouden. De effecten van de varianten zijn in beeld gebracht met een 30 km/u regime op de Spoordamstraat.



Figuur 4.2: Variant 3 - subvarianten a t/m d.

Verschuiving van verkeer

Bij het afsluiten van de spoorwegovergang Glas Mij-weg en het opwaarderen van de huidige spoorviaduct maakt het verkeer een andere routekeuze. Bij alle (sub)varianten zijn de verschuivingen in de wijk ten opzichte van de referentie beperkt. Tevens neemt het aantal verkeersbewegingen over de Sint Barbarastraat en Limburgiastraat beperkt af. Gezien de korte afstand tussen de Glas Mij-weg (afsluiten spoorovergang) en de oplossingsrichtingen (subvarianten 3a t/m d) zijn enkel significante verschillen waarneembaar op de wegvakken Glas Mij-weg, Spoordamstraat-west en Spoordamstraat Oost. Het verkeer van de Glas Mij-weg verplaatst zich via naastgelegen wegvakken.

Verlengen Bredastraat / Spoordamstraat-oost (variant 3a)

Bij het verlengen van de Bredastraat (variant 3a) neemt het aantal verkeersbewegingen op de Glas Mij-weg af en neemt het aantal verkeersbewegingen op de Spoordamstraat oost sterk toe.

Verlengen Spoordamstraat-west (variant 3b)

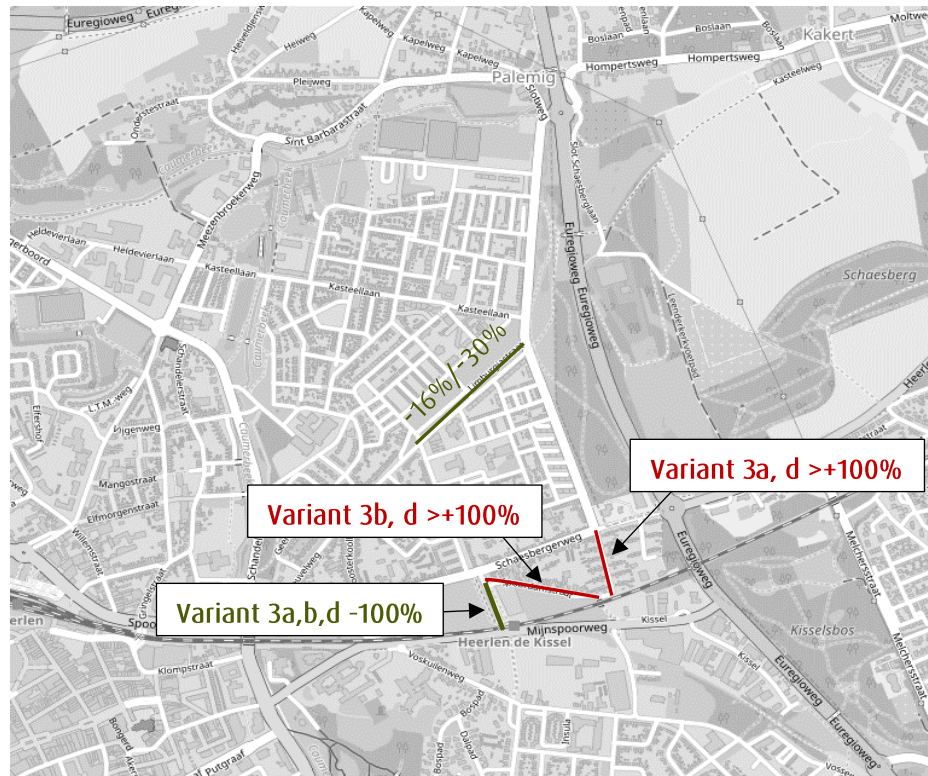
Indien het westen van de Spoordamstraat wordt verlengd (variant 3b), maakt het gemotoriseerde verkeer meer gebruik van de Spoordamstraat-west.

Parallelweg Mijnspoorweg (variant 3c)

Bij het realiseren van een parallelweg aan de Spoordamstraat (variant 3c) neemt het aantal verkeersbewegingen op de Glas Mij-weg af.

Enrichtingsverkeer Spoordamstraat (variant 3d)

Indien op de Spoordamstraat een eenrichtingsregime wordt ingesteld verplaatst het verkeer van de Glas Mij-weg en Schaesbergerweg-oost naar de Spoordamstraat-west en Spoordamstraat oost. De verschuiving van het verkeer is te zien in figuur 4.3 en in tabel 4.3.



Figuur 4.3: Verschuiving van verkeer referentie (2030) naar variant 3a t/m d (2030).

Nr.	Wegvak	Verlenging Bredastraat (30 km/h)	Verlenging Spoordamstraat (30 km/h)	Parallelweg Mijnspoorweg (30 km/h)	Eenrichtingsverkeer Spoordamstraat (30 km/h)
1	Schaesbergerweg west	-3%	-4%	1%	-3%
2	Schaesbergerweg oost	-2%	-7%	0%	-21%
3	Glas-Mijweg	-100%	-100%	-8%	-100%
4	Spoordamstraat	0%	>100%	0%	>100%
5	Mijnspoorweg west	4%	2%	4%	4%
6	Mijnspoorweg oost	4%	7%	0%	5%
7	Groene Boord	1%	-5%	2%	0%
8	Spoorsingel	-5%	-2%	2%	0%
9	Schandelerboord	1%	0%	2%	1%
10	Kasteellaan	-1%	29%	1%	-1%
11	Sint Barbarastraat	-2%	-15%	-4%	-1%
12	Bredastraat	2%	-10%	0%	-1%
13	Euregioweg	-4%	-3%	0%	-3%
14	Heerlenseweg	4%	5%	-2%	5%
15	Limburgiastraat	-16%	-30%	-17%	-17%
16	Kloosterkoolhof	7%	6%	7%	6%
	Spoordamstraat Oost	>100%	0%	0%	>100%

Tabel 4.3: Verschuiving van verkeer in variant 3a t/m d t.o.v. de referentiesituatie (2030)

Langzaam verkeer

Wanneer het huidige spoorviaduct wordt vervangen c.q. geschikt wordt gemaakt voor gemotoriseerd verkeer, is het wenselijk om in het nieuwe wegprofiel een vrijliggende fietsvoorziening te realiseren. Bij het realiseren van een parallelweg kan worden onderzocht of het wenselijk is om de Spoordamstraat vanuit het spoorviaduct bereikbaar te maken voor gemotoriseerd verkeer en/of langzaam verkeer.

4.7 Variant 4: Opheffen busluis Schaesbergerweg

Subvarianten

Door de openstelling van de Schaesbergerweg ontstaat een aantrekkelijke oost-west verbinding. Hier is tevens de verschuiving van het verkeer in beeld gebracht indien in de wijk mitigerende maatregelen worden genomen, om doorgaand verkeer tegen te gaan (Schaesbergerweg (deels) 30km/u). De wegvakken op de randen van de wijk, Bredastraat en Schandelerboord, blijven gebiedsontsluitingswegen met 50 km/u. Deze wegvakken zijn de ontsluitende wegen van de wijk. Tevens is in beeld gebracht wat het invoeren van een 30 km/u regime op het gehele wegvak Schaesbergerweg betekent. Bij het opheffen van de busluis zijn de volgende varianten doorgerekend:

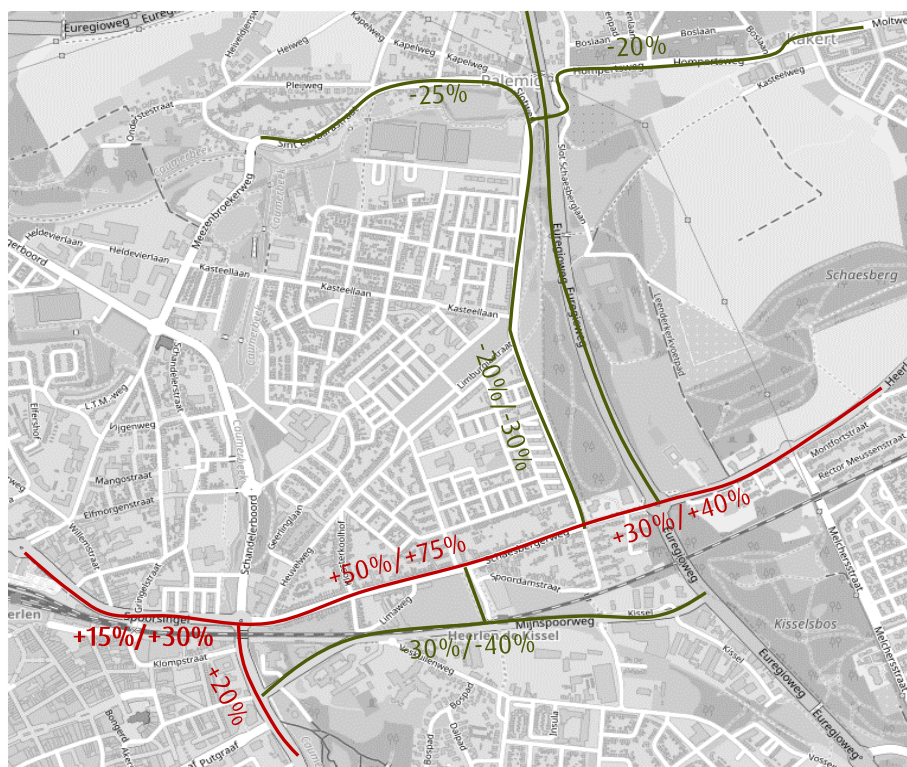
- Schaesbergerweg - 50 km/u;
- Schaesbergerweg - deels 50 en deels 30 km/u;
- Schaesbergerweg - 30 km/u;

Verschuiving van verkeer

Het opheffen van de bussluit op de Schaesbergerweg heeft tot gevolg dat het verkeer zich anders over het netwerk gaat verdelen. Het gedrag van het gemotoriseerde verkeer is hetzelfde bij een 50 km/u regime op de Schaesbergerweg als bij het deels instellen van een 30 km/u regime op de Schaesbergerweg.

Schaesbergerweg 50 km/u en deels 30 km/u.

Het gemotoriseerde verkeer maakt meer gebruik van de Schaesbergerweg en in het verlengde Heerlenseweg als oost-west verbinding. Door de snelle oost-west verbinding maakt het verkeer minder gebruik van de Bredastraat, Euregioweg en Hompertsweg in het noorden van het plangebied. Door het afsluiten van de Glas Mij-weg maakt het verkeer minder gebruik van de Glas Mij-weg en de Mijnspoorweg.

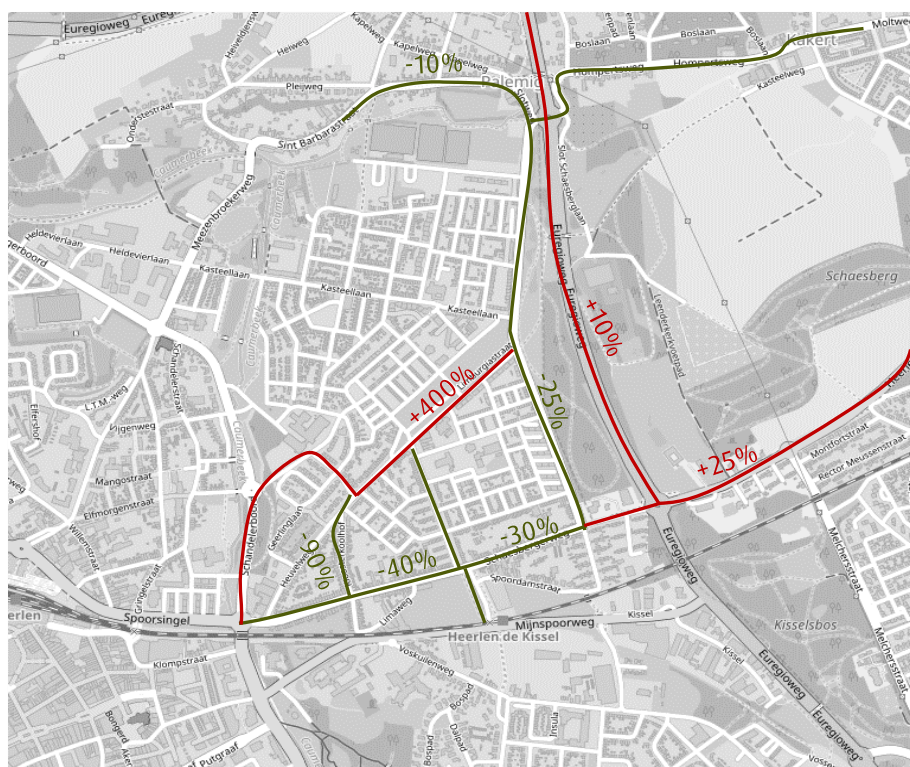


Figuur 4.4: Verschuiving van verkeer referentie (2030) naar variant 4 - Schaesbergerweg 50 km/u en deels 30 km/u (2030).

Schaesbergerweg 30 km/u.

Door het invoeren van een 30 km/u regime op de Schaesbergerweg in het verkeersmodel maakt het gemotoriseerde verkeer minder gebruik van de Schaesbergerweg. De Heerlenseweg is ten opzichte van de Hompertsweg aantrekkelijker geworden als oost-west verbinding als gevolg van het opheffen van de bussluit op de

Schaesbergerweg. De Mijnspoorweg verwerkt hetzelfde aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de referentie (2030). De verschuiving van het verkeer is weergegeven in figuur 4.5 en tabel 4.4.



Figuur 4.5: Verschuiving van verkeer referentie (2030) naar variant 4 – Schaesbergerweg 30 km/u (2030).

Opheffen bussluis Schaesbergerweg				
Nr.	Wegvak	50 km/h	30 km/h	30 - 50 km/h
1	Schaesbergerweg west	77%	-40%	53%
2	Schaesbergerweg oost	100%	-31%	36%
3	Glas Mij-weg	-100%	-100%	-100%
4	Spoordamstraat	0%	0%	0%
5	Mijnspoorweg west	-40%	2%	-31%
6	Mijnspoorweg oost	-38%	-8%	-31%
7	Groene Boord	20%	-5%	19%
8	Spoorsingel	27%	6%	15%
9	Schandlerboord	-3%	5%	2%

Opheffen bussluis Schaesbergerweg				
10	Kasteellaan	0%	29%	14%
11	Sint Barbarastraat	-25%	-13%	-25%
12	Bredastraat	-39%	-25%	-21%
13	Euregioweg	8%	12%	7%
14	Heerlenseweg	41%	23%	29%
15	Limburgiastraat	-25%	375%	425%
16	Kloosterkoolhof	6%	-97%	12%

Tabel 4.4: Verschuiving van verkeer in variant 4 t.o.v. de referentiesituatie (2030) .

Langzaam verkeer

Het opheffen van de bussluis op de Schaesbergerweg heeft een beperkt effect op het langzame verkeer. Het langzame verkeer kan bij het opheffen van de bussluis gebruik maken van de bestaande voorzieningen voor het langzame verkeer. De groei van het aantal verkeersbewegingen op de Schaesbergerweg heeft daarentegen wel een negatief effect op de oversteekbaarheid van het langzame verkeer.

5

Samenvattende conclusies en advies

Variant 1

Het afsluiten van de Glas Mij-weg heeft tot gevolg dat het gemotoriseerde verkeer uit de wijk MSP enkel via de route Schaesbergerweg-Groene Boord de wijk in zuidelijke richting kan verlaten. Het gevolg is dat het gemotoriseerde verkeer zich anders gaat verplaatsen over het wegennet. Het afsluiten van de spoorovergang heeft tot gevolg dat op het westelijke deel van de Schaesbergerweg meer verkeer rijdt dan volgens de wegencategorisering wenselijk is. Op het westelijke deel van de Schaesbergerweg liggen de gevels van de woningen verder van de rijbaan in vergelijking met het overige deel van de Schaesbergerweg.

Wanneer het aanvaardbaar is om op het westelijke deel van de Schaesbergerweg circa 2.000 mvt/etmaal meer te verwerken dan de grenswaarde, kan voor variant 1 worden gekozen. De voorzieningen die dan voor de verkeerscirculatie moeten worden getroffen richten zich op het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen voor het langzaam verkeer (voetgangers, fietsers, minder validen) bij de Willemstraat en bij station De Kissel. Door de spoorverdubbeling moet voor de treinreizigers een tunnel komen om van het ene naar het andere perron te lopen. Hiervoor is het noodzakelijk om een langzaam verkeersvoorziening te realiseren. Het is wenselijk om de langzaam verkeersvoorziening ook geschikt te maken voor fietsers.

Variant 2

Het realiseren van een ongelijkvloerse kruising op de Glas Mij-weg heeft geen verschuiving van het verkeer op het wegennet tot gevolg. Een ongelijkvloerse kruising heeft geen effect op het langzame verkeer. In het algemeen kan worden gesteld dat het realiseren van een ongelijkvloerse kruispunt positief is voor de verkeersveiligheid van het (gemotoriseerde) verkeer.

Om de kruising met spoor ongelijkvloers uit te voeren en dus het gehele kruispunt met de Mijnspoorweg-Glas Mij-weg in een verdiepte ligging aan te leggen, zijn aanzienlijke aanpassingen aan de infrastructuur benodigd. Verwacht mag worden dat de kosten voor de realisatie van deze variant zodanig hoog zijn dat het geen realistische/haalbare oplossing is.

Variant 3

Het geschikt maken van de huidige langzaam verkeer verbinding tussen de Glas mij-Weg en Crutserveldweg via het bestaande spoorviaduct heeft beperkte gevolgen voor de routing van het gemotoriseerde verkeer in de wijk. Het effect van het geschikt maken van de langzaam verkeer voorziening voor het gemotoriseerde verkeer is door middel van vier varianten in beeld gebracht.

Verlengen Bredastraat / Spoordamstraat-oost

Door het verlengen van de Bredastraat verplaatst het gemotoriseerde verkeer zich meer over het oostelijke deel van de Spoordamstraat. Echter, de Spoordamstraat kan het aandeel verkeer als gevolg van het verlengen van de Bredastraat niet verwerken.

Verlengen Spoordamstraat-west

Indien de Spoordamstraat-west wordt verlengd, rijdt er meer verkeer over de Spoordamstraat-west. Dit wegvak is niet geschikt om het aandeel extra verkeer goed te verwerken.

Parallelweg Mijnspoorweg

Het realiseren van een weg parallel aan het spoor die wordt ontsloten middels de Glas Mij-weg heeft beperkte gevolgen voor de verschuiving van het verkeer. In deze (sub)variant worden de grenswaarden van de wegvakken in het plangebied niet overschreden.

Eenrichtingsverkeer Spoordamstraat

Het instellen van een eenrichtingsregime op de Spoordamstraat zorgt voor hogere intensiteiten op de Spoordamstraat. De Spoordamstraat is echter niet geschikt om het aantal grote verkeersbewegingen te verwerken. Indien het spoorviaduct geschikt wordt gemaakt voor het gemotoriseerde verkeer is het wenselijk om een vrijliggende fietsvoorziening te realiseren in verband met de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.

Variant 4

Het openstellen van de busluis op de Schaesbergerweg zorgt voor een aantrekkelijkere oost-west verbinding over de Schaesbergerweg. Hierdoor neemt het aantal verkeersbewegingen over de Schaesbergerweg toe. Het deels instellen van een 30 km/u regime heeft nauwelijks effect op het gebruik van de Schaesbergerweg. Indien op de gehele Schaesbergerweg een 30 km/u wordt ingesteld, daalt het gebruik van het gemotoriseerde verkeer op de Schaesbergerweg en wordt de grenswaarde (maximaal aantal motorvoertuigen per etmaal) niet overschreden. Echter, de Schaesbergerweg is onderdeel van een busroute waardoor het een lastige opgave is om een maximumsnelheid van 30 km/u af te dwingen. De openbaar vervoersmaatschappijen stellen dat er bovendien geen snelheidsremmende maatregelen getroffen mogen worden die het comfort van de busreiziger beperkt en mogelijk schade aan de bussen veroorzaakt.

Het openstellen van de busluis heeft nauwelijks negatieve gevolgen voor het langzame verkeer. Het langzame verkeer kan gebruik blijven maken van de huidige voorzieningen.

De toename van het aantal verkeersbewegingen zorgt echter voor een negatief effect op de oversteekbaarheid van het langzame verkeer op de Schaesbergerweg.

Advies

Uit het voorgaande blijkt dat de spoorverdubbeling met opheffing van de twee gelijkvloerse spoor kruisingen Willemstraat en Glas Mij-weg gevolgen heeft voor de routes van alle typen weggebruikers. Er ontstaan geen omrijroutes voor het autoverkeer die leiden tot een aantoonbaar verminderde bereikbaarheid van locaties. Dat is voor voetgangers en fietsers wel het geval. Om die reden wordt aanbevolen om op of nabij de huidige gelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer nieuwe ongelijkvloerse voorzieningen in de plannen op te nemen.

Effecten voor het autoverkeer zijn relatief gering, maar effecten van het verschuivende autoverkeer voor de omgeving van verschillende routes zijn wel aan de orde. Van de vier onderzochte oplossingsrichtingen hebben variant 2 en variant 4 zodanige grote nadelen en belemmeringen, dat verdere uitwerking daarvan niet doelmatig is.

De overige twee varianten bieden wel mogelijkheden voor een goede toekomstige verkeerscirculatie. In variant 1 neemt de verkeersbelasting op westelijke deel van de Schaesbergerweg, de Mijnspoorweg/Gasthuisstraat en Groene Boord toe. Dit geeft effecten op de kwaliteit van de doorstroming op en nabij het wegvak tussen genoemde kruispunten. Variant 3 vraagt meer voorzieningen voor het autoverkeer en het fietsverkeer, maar geeft wel een optimale bereikbaarheid voor zowel auto- als fietsverkeer. Van de subvarianten heeft 3c het optimale resultaat. Geadviseerd wordt om de variant 3c verder uit te werken en met betrokken partijen en bewoners hierover in overleg te treden.

Vestiging Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven
T (040) 235 25 00
F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**