

Brigittastraat Ittervoort

Schetsontwerp

RA⁺
ingenieurs



Gemeente **leudal**

Brigittastraat Ittervoort

Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Leudal
Dhr. E. Beumers

Opdrachtnemer: RA+ ingenieurs
Geerweg 7
6135 KB Sittard

PL: Mevr. B. Drissen
Verkeer: Dhr. D. van der Heijden
Ontwerp: Dhr. T. Pieroen, landschapsarchitect bnt

Projectnummer: 21337.1
Datum rapportage: 06-04-2022 / wijz. 09-08-2022
Status: voorlopig

Inhoudsopgave:

Algemene uitgangspunten en maatregelen	3
Overzicht	4
Voorlopige schetsen	5-8

Brigittastraat Ittervoort

Algemene uitgangspunten en maatregelen



Ligging en functie:

De Brigittastraat vormt samen met de Margarethastraat de ‘hoofdwegenstructuur’ voor de kern van Ittervoort. Het is de ontsluiting naar de provinciale weg N273 en in noordelijke richting de ontsluiting richting de kern van Hunsel. Beide wegen hebben een maximumsnelheid van 50 km/uur. Op de Brigittastraat bedraagt de verkeersomvang 2.500 tot 3.000 mvt/etmaal. De streekbus (lijn 73) rijdt van/naar Hunsel en de buurtbus (lijn 790) maakt gedeeltelijk gebruik van de Brigittastraat. De gemeente heeft aangegeven dat de route door Ittervoort ook wordt gebruikt door zwaar verkeer, landbouwvoertuigen en vrachtverkeer. Het aandeel zwaar verkeer is ca. 3,5%.

- Aandachtspunten bij de reconstructie zijn:
- Oversteek van scholieren op het kruispunt met de Bosserstraat;
 - De oversteeksituatie op het kruispunt met de Margarethastraat.

Voorkeurskenmerken GOW30

	ETW30	GOW30	GOW50
fietsvoorziening	Geen (gemengd)	Fietsstrook of fietspad	Fietspad
Verharding	Voorkeur klinkers	Deels klinkers	Asfalt
Kruispunten	Gelijkwaardig evt. Uitmitten bij ondergeschikte zijstraten Vorrang bij fietsstraten	Vorrang	Vorrang
Remmers	Wegvakken en kruispunten	Kruispunten	Geen (tenzij)
Onderbrekingen	Veel	Regelmatig pleintje of zebra	Niet buiten kruispunten
Oversteken	Overal	Bij kruispunten en zebra's	Bij kruispunten
Parkeren	Ja, haaks, langs, evt op de rijbaan	Ja, langs	Bij voorkeur niet, zeker niet veel wisselen

Algemene uitgangspunten voor het ontwerp:

- De ontwerpuitgangspunten zijn afhankelijk van de keuze voor de (toekomstige) functie van de weg. De gemeente kiest hier voor een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur (= GOW30) vanwege de volgende argumenten:
- Zowel de Brigittastraat als de Margarethastraat hebben een dubbele functie. Door de aanwezigheid van woningen aan weerszijden hebben beide straten een duidelijke verblijfs-functie. De aanwezigheid van de bus en de ontsluitende functie van de kern hebben beide wegen ook een bepaalde mate van een verkeersfunctie;
 - Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de omgeving is een lagere snelheid gewenst. Het handhaven van de maximumsnelheid is geen mogelijkheid omdat de wegen niet verkeersveilig kunnen worden ingericht binnen de bestaande ruimte. Bij 50 km/uur is menging van verkeer (met fietsers op de rijbaan) niet gewenst vanwege de verschillen in snelheid en massa (kwetsbaarheid van fietsers);
 - De functie GOW30 sluit aan op de landelijke ontwikkelingen rondom ‘het nieuwe 30’. Dit type weg wordt gezien als een compromis dat volgt uit een afweging tussen verkeer met een verbindende functie en verblijven. Wanneer het verblijven als dominante functie wordt gezien heeft dit teveel nadelige gevolgen voor het aanwezige openbaar vervoer (meer vertragingen);
 - Voorgaande argumenten sluiten ook aan bij de visie 2035 uit het Mobiliteitsplan gemeente Leudal in de toepassing van een ‘30 tenzij regime’. 30 tenzij... betekent dat wegen binnen de bebouwde kom als 30km/u worden aangewezen wanneer dit beter past dan een hogere snelheidslimiet. Dit sluit aan op de landelijke ontwikkelingen en wordt binnen de bebouwde kom meer ruimte geboden voor voetgangers en fiets.
 - Wat betekent de GOW30 voor de inrichting van de Brigittastraat en Margarethastraat?

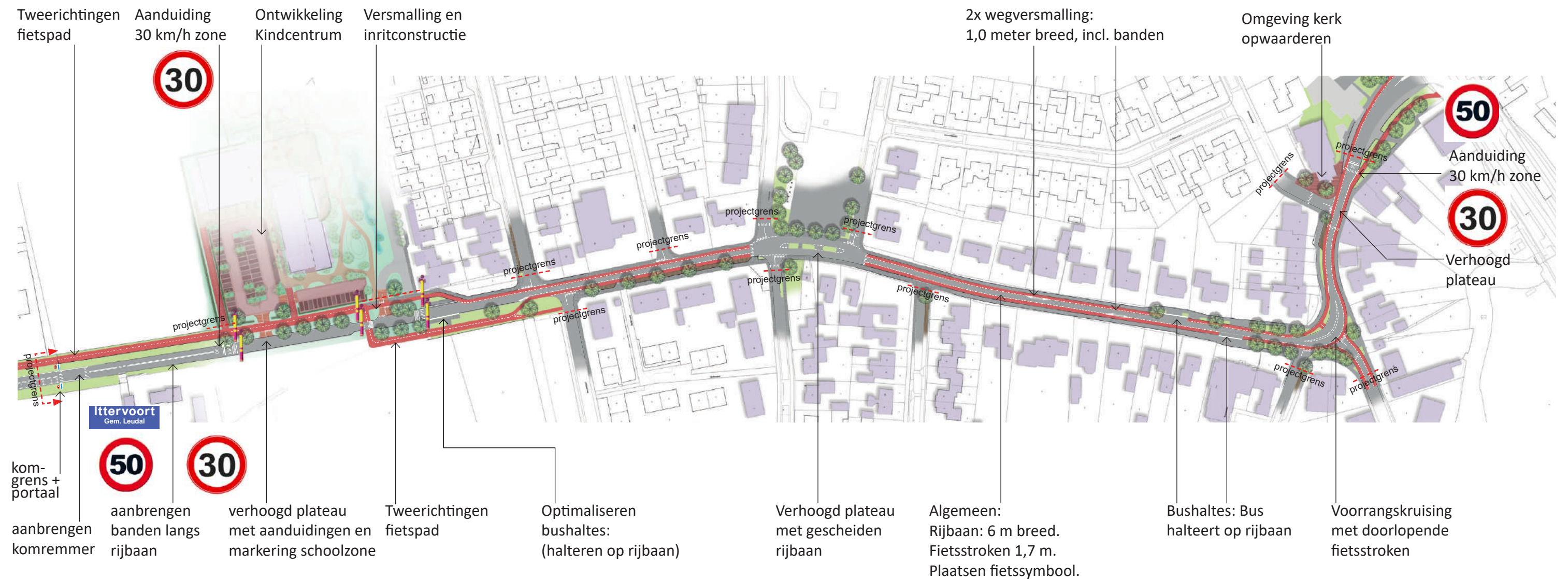
Omdat de beoogde inrichting van een GOW30 in Nederland nog niet volledig is uitgedacht zijn er wel een aantal voorkeurskenmerken waar in het ontwerp rekening mee kan worden gehouden – zie tabel links.

Algemene maatregelen:

- Uniforme rijbaanbreedte van 5,80 – 6,00m. De huidige breedte is ca. 6,10m en ter hoogte van het voorziene kindcentrum ca. 6,30m;
- Het wegvak ter hoogte van het voorziene kindcentrum bij voorkeur in de banden zetten. Banden zorgen voor een visuele versmalling van de rijbaan met als gevolg lagere snelheden. Voor de afwatering naar de bermen kan een doorlaat in de banden worden aangebracht;
- Aanbrengen van fietsstroken op de wegvakken (met fietssymbolen vanwege bestaande parkeerverbod). Fietsstroken krijgen een minimale breedte van 1,70m
- Bus op de rijbaan laten halteren. Halte aan de Margarethastraat in de bestaande vormgeving handhaven vanwege koppeling met de verkeerslichten op het kruispunt met de N273. Vanwege de verschillende busroutes is het niet mogelijk om haltes eventueel samen te voegen. Bij de reconstructie worden de haltes toegankelijk ingericht en de fietsstroken ter hoogte van bushaltes onderbroken;
- Parkeren tussen Bosserstraat en Rozenstraat in vakken naast de rijbaan (conform bestaand);
- Maatregel komgrens in de vorm van een verhoogd plateau en aanbrengen van markeringspatroon met toenemende streep lengte op een kleiner wordende onderlinge afstand van elkaar aan beide zijde van de rijstrook;
- Daar waar mogelijk minder verharding en inzetten op meer vergroening.

Brigittastraat Ittervoort

Overzicht



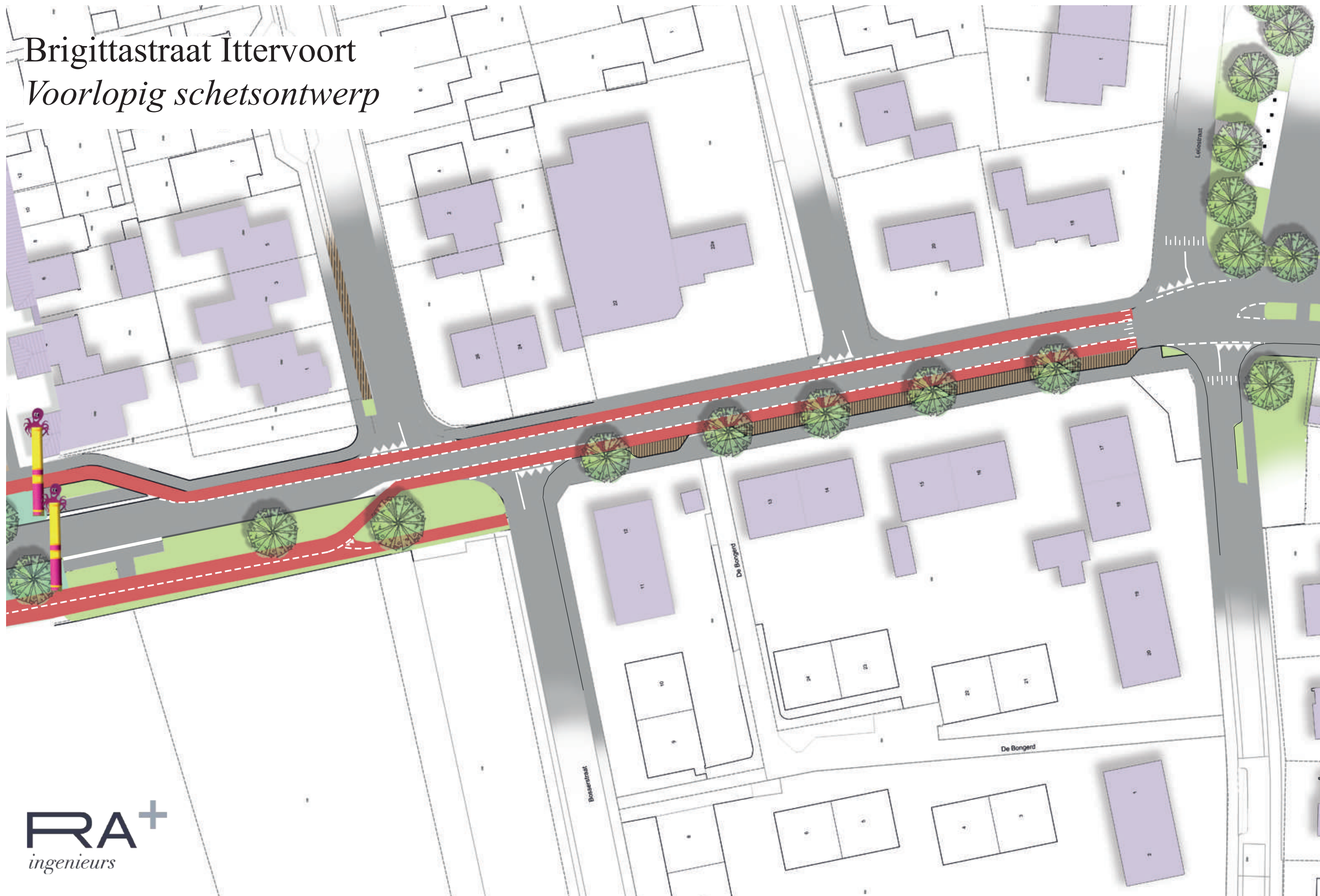
Brigittastraat Ittervoort

Voorlopig schetsontwerp



Brigittastraat Ittervoort

Voorlopig schetsontwerp



Brigittastraat Ittervoort
Voorlopig schetsontwerp

RA⁺
ingenieurs



Brigittastraat Ittervoort

Voorlopig schetsontwerp

Ittervoort
Gem. Leudal

50

30

30

50

RA⁺
ingenieurs