



Verhuizing De Maaskei Urmond naar KC Bonjour

Verkeerskundige beoordeling

Rapport De Maaskei Urmond naar KC Bonjour

Onderdeel van Fysiek domein

Auteur: Ivo Schmitz
versie 1.0
datum 9-10-2024

inhoudsopgave

inhoudsopgave.....	3
Inleiding	4
Beoordeling kruispunten en verkeersveiligheid	5
Routes.....	6
Knelpunt A: Kruispunt Heistraat - Pannestraat.....	7
Knelpunt B: Kruispunt Heistraat - Belikstraat	7
Knelpunt C: Kruispunt Veestraat - Paalweg	7
Knelpunt D: Kruispunt Veestraat - Buitenhavenweg	8
Knelpunt E: Rotonde Veestraat - Heidekampweg - Havens.....	8
Knelpunt F: Kruispunt Veestraat - Heerstraat-Noord - Industrierweg - Gerichtstraat.....	9
Knelpunt G: Mauritslaan – Nieuwe Postbaan.....	10
Knelpunt H: Heidekampweg - Nieuwe Postbaan	11
Knelpunt I: Heidekampweg – Nijverheidsweg	11
Knelpunt J: Nijverheidsweg	12
Knelpunt K: Heidekampweg - pad richting Salmansleen	13
Knelpunt L: Pad richting Salmansleen.....	14
Conclusie	14

Inleiding

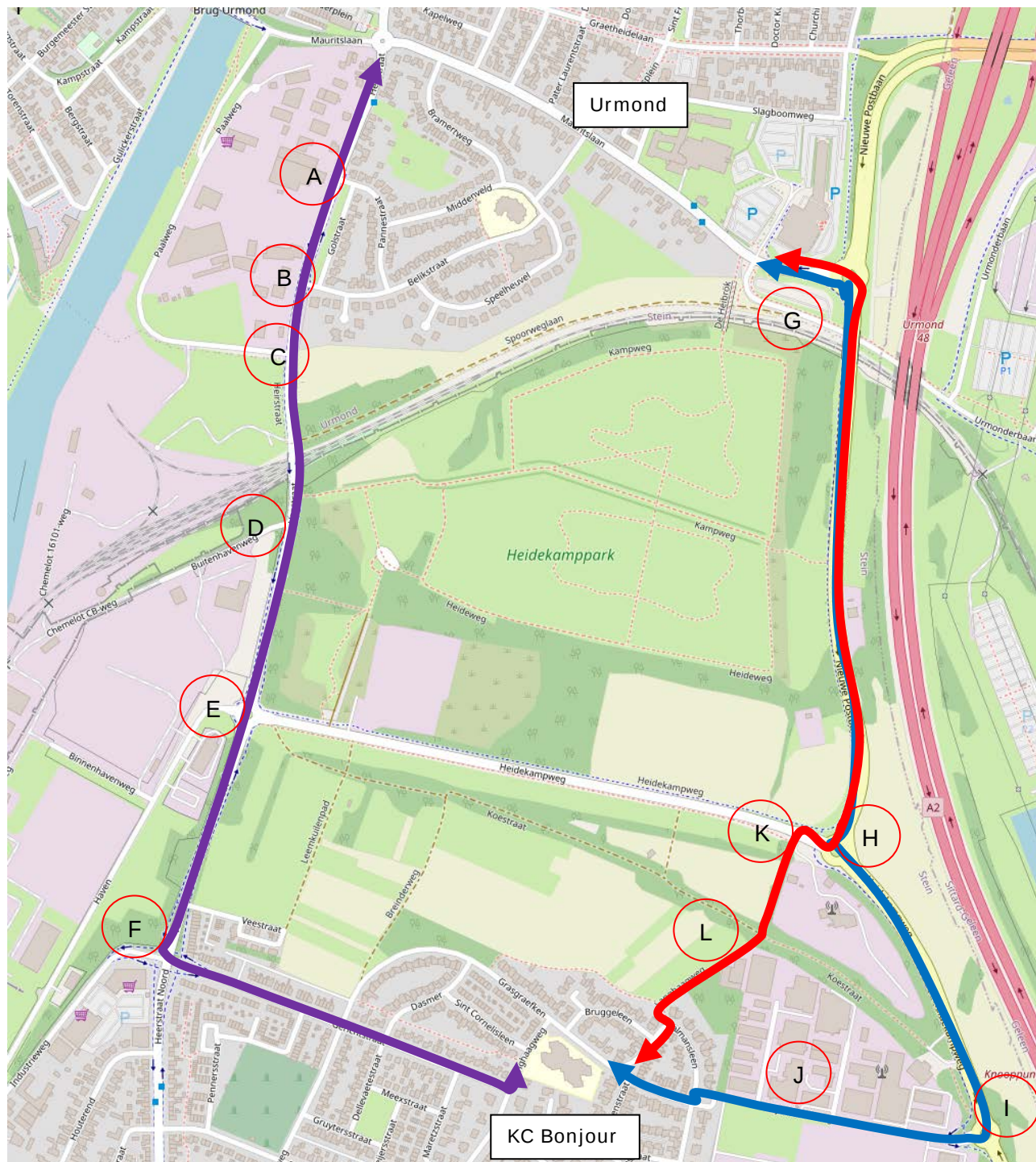
Op dit moment is er een capaciteitsprobleem op basisschool de Maaskei in Urmond. Om dit probleem op te lossen zullen er over enige tijd structurele maatregelen getroffen worden. Omdat de situatie op dit moment niet houdbaar blijkt, dienen er tijdelijke maatregelen genomen te worden om druk bij de Maaskei af te nemen. Eén van deze maatregelen is het verplaatsen van een aantal groepen naar leegstaande lokalen in KC Bonjour. Een belangrijk aandachtspunt is dan de verkeersveiligheid van de leerlingen. Om een goede afweging te maken tussen deze maatregelen en andere voorgestelde maatregelen, is dit rapport opgesteld.

In dit rapport zijn de school-thuisroutes voor de kinderen vanuit Urmond naar KC Bonjour onderzocht. Bij deze routes zijn de knelpunten verder uitgelicht en is er aangegeven in welke mate de verkeersveiligheid in het geding komt.

Beoordeling kruispunten en verkeersveiligheid

Routes

Vanuit Urmond zijn er verschillende routes denkbaar om KC Bonjour te bereiken. Op het kaartje hieronder zijn deze routes aangegeven. Voor elk van deze routes is, in beide richtingen, gekeken waar de mogelijke knelpunten liggen. Deze mogelijke knelpunten zijn ook op het kaartje aangegeven. Welke van deze routes het kortst is, ligt aan het vertrekpunt in Urmond.



Knelpunt A: Kruispunt Heirstraat - Pannestraat

Dit is een relatief veilig knelpunt. Fietzers zullen hier over het algemeen rechtdoor fietsen over het fietspad langs de Heirstraat. De mogelijke conflicten ontstaan dan met afslaand verkeer in de richting van de Pannestraat. Het fietspad is hier duidelijk aangegeven en de gereden snelheid ligt laag door de drempel. Hierdoor zijn er weinig veiligheidsrisico's op dit kruispunt.

Knelpunt B: Kruispunt Heirstraat - Belikstraat

Dit knelpunt is vergelijkbaar met knelpunt A. Fietzers zullen hier over het algemeen rechtdoor fietsen over de het fietspad langs de Heirstraat. De mogelijke conflicten ontstaan met afslaand verkeer richting de Belikstraat. Het fietspad is duidelijk aangegeven en de gereden snelheid ligt laag door de drempel. Hierdoor zijn er weinig veiligheidsrisico's.

Knelpunt C: Kruispunt Veestraat - Paalweg

Dit is een relatief onveilig knelpunt. De fietsers zullen hier voornamelijk rechtdoor over de Veestraat fietsen. Dit betekent dat er conflicten ontstaan met verkeer dat van of naar de Paalweg rijdt. De Paalweg wordt veelvuldig gebruikt door vrachtverkeer vanwege de bedrijven aan deze weg. Dit heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid. Het zicht op dit kruispunt is goed doordat hier geen begroeiing is. Verder wordt het fietspad alleen aangegeven door middel van blokmarkering.

De zichtbaarheid van het vrijliggend fietspad op dit punt is niet optimaal. Dit zou verbeterd kunnen worden door het aanbrengen van een rode verf. Daarnaast kunnen er haaiantanden aangebracht worden voor het inrijdend verkeer. Dit zal de zichtbaarheid van het fietspad vergroten, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt. Dit knelpunt heeft alleen betrekking op fietsers die richting de school fietsen. De thuisroute betreft op dit knelpunt geen veiligheidsrisico.



Knelpunt D: Kruispunt Veestraat - Buitenhavenweg

Dit is een relatief onveilig knelpunt en vergelijkbaar met knelpunt C. Fietzers zullen hier rechtdoor fietsen, wat betekent dat er alleen conflicten kunnen ontstaan met afslaand verkeer. De Buitenhavenweg wordt gebruikt door vrachtverkeer vanwege de bedrijven aan deze weg. Dit heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid. Door de schuine aansluiting op de Veestraat zijn fietsers vanuit Urmond goed zichtbaar. Verder wordt het fietspad alleen aangegeven door middel van blokmarkering.

De zichtbaarheid van het vrijliggend fietspad op dit punt is niet optimaal. Dit zou verbeterd kunnen worden door het aanbrengen van een rode verf. Daarnaast kunnen er haaiantanden aangebracht worden voor het inrijdend verkeer. Dit zal de zichtbaarheid van het fietspad vergroten, waardoor de verkeersveiligheid toeneemt. Dit knelpunt heeft alleen betrekking op fietsers die richting de school fietsen. De thuisroute betreft op dit knelpunt geen veiligheidsrisico.



Knelpunt E: Rotonde Veestraat - Heidekampweg - Havens

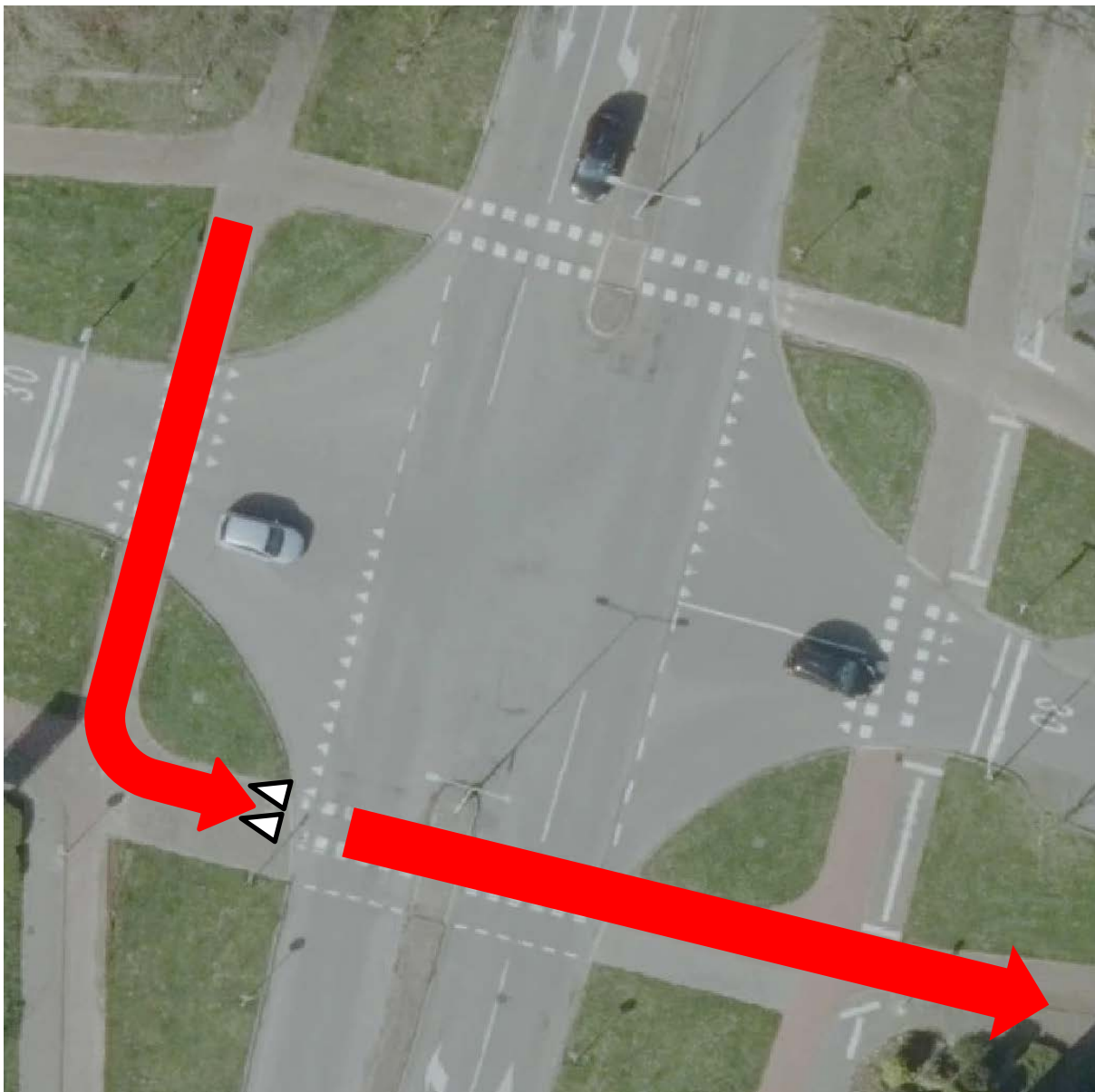
Dit knelpunt is relatief onveilig. De weg is veilig ingericht. De vrijliggende fietspaden zijn duidelijk aangegeven en zichtbaar. Daarnaast dienen de fietsers voorrang te verlenen aan het verkeer op de rijbaan. Dit betekent dat de kans op aanrijdingen laag is, als de fietsers zich aan de verkeersregels houden. Omdat er voldoende ruimte is op de vluchtheuvel om te wachten, hoeven fietsers de weg niet in één keer over te steken. Bovendien is de gereden snelheid laag omdat er een rotonde wordt genaderd of verlaten. Echter, er rijdt veel vrachtverkeer over de rotonde. De rotonde ligt namelijk op de route tussen Chemelot en de haven van Stein. Het vrachtverkeer kruist op de rotonde de school-thuisroute. Als vrachtverkeer een rotonde verlaat, kan het voorkomen dat de fietsers zich in de dode hoek van het vrachtverkeer bevinden. Hierdoor is de kans op ernstige ongevallen groter op plekken waar veel

vrachtverkeer in contact komt met de school-thuisroute, met name op plekken waar het vrachtverkeer een afslaan beweging maakt. De verkeersveiligheid gaat hierdoor achteruit.

Knelpunt F: Kruispunt Veestraat - Heerstraat-Noord - Industrieweg - Gerichtstraat

De verkeersveiligheid op dit knelpunt is relatief laag. Fietzers die richting de school fietsen slaan hier linksaf. Dit betekent dat ze twee keer, kort achter elkaar de weg moeten oversteken waarbij ze de eerste voor hebben en de tweede keer voorrang moeten verlenen. De oversteek van de Industrieweg is relatief veilig. Er moet wel gelet worden op het feit dat vrachtverkeer gebruikmaakt van de Industrieweg om de supermarkten te bereiken. De situatie is wel overzichtelijk en de gereden snelheid is laag. De oversteek van de Heerstraat-Noord is daarentegen minder veilig. Fietzers dienen hier voorrang te verlenen aan het verkeer op de rijbaan. Dit wordt middels bebording een haaiantanden aangegeven. De verkeerssituatie is duidelijk, maar kan tot verwarring leiden om dat de fietsers net voorrang hebben gekregen bij het oversteken van de Industrieweg. Bovendien is de oversteek van de Heerstraat-Noord onoverzichtelijk omdat aan verkeer uit vier richtingen voorrang moet worden verleend. De fietsers moeten beseffen dat voertuigen uit de Industrieweg en Gerichtstraat ook voorrang hebben als zij richting de Heerstraat-Noord rijden. Er moet dus op veel kanten tegelijk gelet worden. Verder kan de vluchtheuvel voor onduidelijkheid zorgen. Door de geringe breedte van de vluchtheuvel kan een fiets hier net stoppen zonder op de straat te staan. Hierdoor hoeft de fietser maar op één rijrichting tegelijkertijd te letten. Fietzers zullen er vaak voor kiezen om de Heerstraat-Noord in één keer over te steken omdat de vluchtheuvel te smal lijkt. Hierdoor moeten fietsers op vier richtingen tegelijk letten. Daarnaast is de gereden snelheid en het aantal voertuigen hier relatief hoog.

Om de situatie veilig te maken, dienen er structurele maatregelen genomen te worden. Deze maatregelen zijn bijvoorbeeld het verbreden van de vluchtheuvel of het veranderen van de voorrangssituatie op het kruispunt. Deze zijn binnen het tijdsbestek niet mogelijk. Kleinere maatregelen, zoals het plaatsen van waarschuwborden en drempels zijn mogelijk, maar zullen de veiligheid niet sterk laten toenemen. Het is wellicht mogelijk om een verkeersregelaar/klaar over neer te zetten die aangeeft wanneer de fietsers kunnen oversteken.

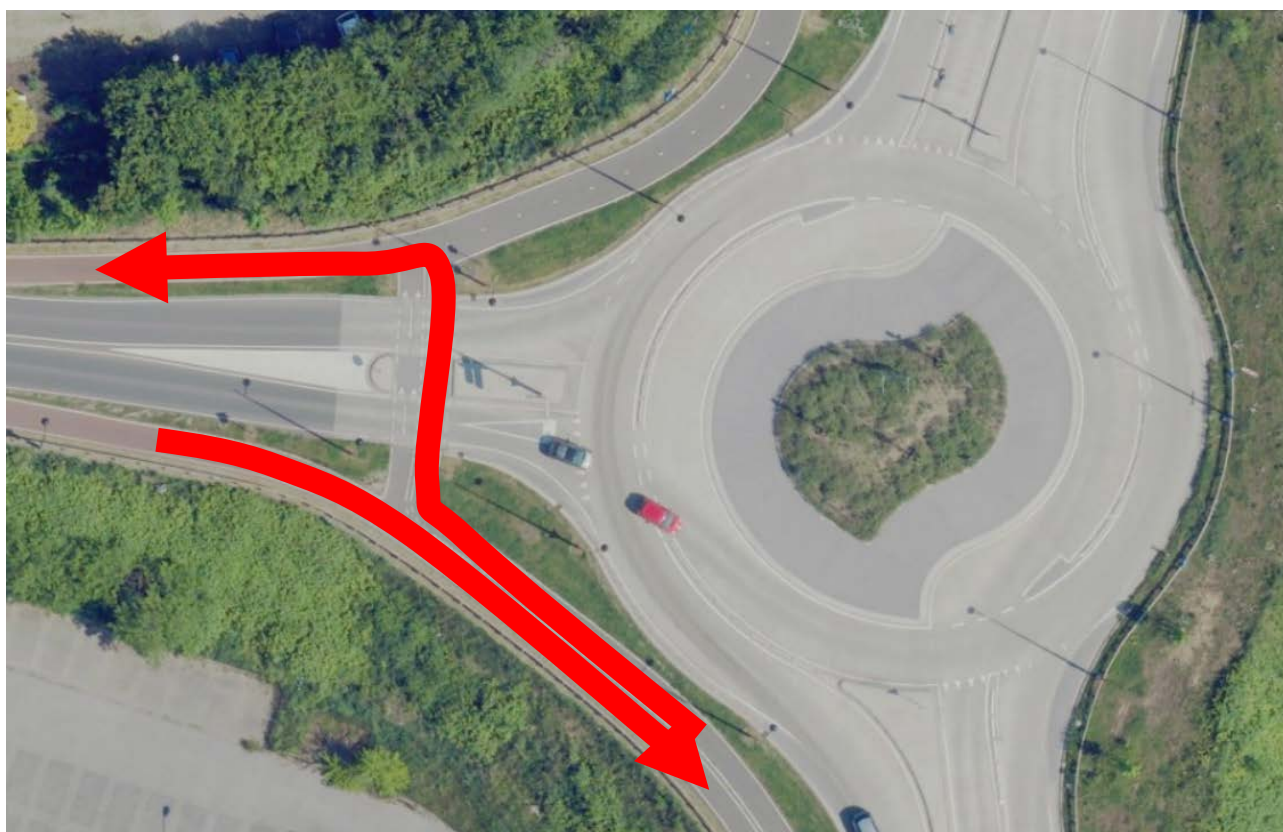


Het overige deel van de route naar KC Bonjour loopt door de woonwijk Kerensheide. Hier worden geen knelpunten verwacht.

Knelpunt G: Mauritslaan – Nieuwe Postbaan

De verkeersveiligheid op dit knelpunt is relatief hoog. De fietsers richting Stein komen niet in contact met andere verkeersstromen. Hier zijn dus geen veiligheidsrisico's. Het verkeer richting Urmond dient hier de Mauritsweg over te steken. De Nieuwe-Postbaan hoeft niet overgestoken te worden omdat de fietsers al links van de Nieuwe Postbaan fietsen. Bij het oversteken van de Mauritslaan, moeten de fietsers voorrang verlenen aan het verkeer op de Mauritslaan. Als de fietsers zich aan deze regel houden, is de situatie relatief veilig. Het zicht is voldoende, de gereden snelheid is laag en er is voldoende ruimte om op de vluchtheuvel om te wachten. Wel moet de fietser de weg in tegengestelde richting oversteken, maar dit

is met bebording aangegeven waardoor bestuurders op de Mauritslaan hiervan op de hoogte zijn.
[nakijken of er intensiteiten zijn]



Knelpunt H: Heidekampweg - Nieuwe Postbaan

Dit knelpunt is relatief onveilig. Voor dit knelpunt gelden dezelfde argumenten als voor knelpunt E. De weg is veilig ingericht. De vrijliggende fietspaden zijn duidelijk aangegeven en zichtbaar. Daarnaast dienen de fietsers voorrang te verlenen aan het verkeer op de rijbaan. Dit betekent dat de kans op aanrijdingen laag is, als de fietsers zich aan de verkeersregels houden. Omdat er voldoende ruimte is op de vluchtheuvel om te wachten, hoeven fietsers de weg niet in één keer over te steken. Bovendien is de gereden snelheid laag omdat er een rotonde wordt genaderd of verlaten. Echter, er rijdt veel vrachtverkeer over de rotonde. De rotonde ligt namelijk op de route tussen Chemelot en de haven van Stein. Het vrachtverkeer kruist op de rotonde de school-thuisroute. Als vrachtverkeer een rotonde verlaat, kan het voorkomen dat de fietsers zich in de dode hoek van het vrachtverkeer bevinden. Hierdoor is de kans op ernstige ongevallen groter op plekken waar veel vrachtverkeer in contact komt met de school-thuisroute, met name op plekken waar het vrachtverkeer een afslaan beweging maakt.

Knelpunt I: Heidekampweg – Nijverheidsweg

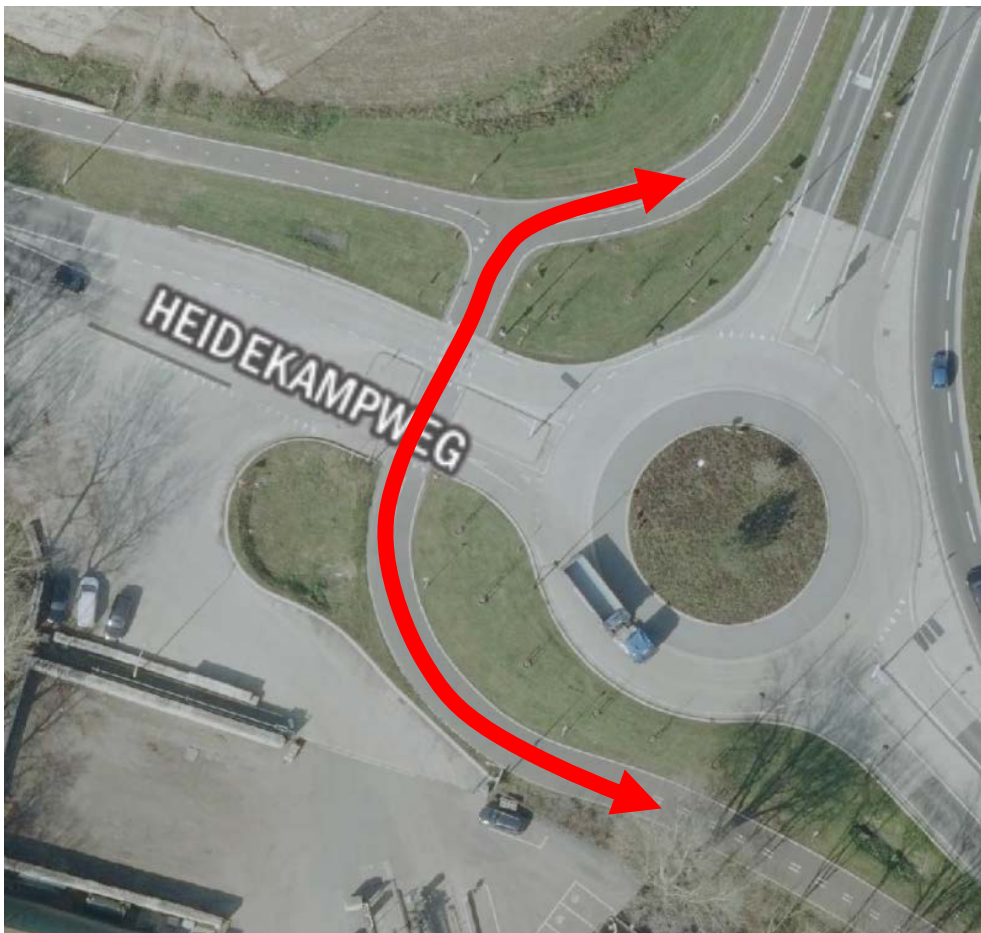
De verkeersveiligheid bij dit knelpunt is relatief hoog. Fietsers richting Stein kunnen hier rechtsaf slaan zonder in contact te komen met andere verkeersstromen. De fietsers richting Urmond moeten de Nijverheidsweg oversteken. De fietsers moeten voorrang verlenen aan het verkeer op de Nijverheidsweg. Er is hier voldoende zicht en de gereden snelheden zijn laag. Daarnaast is er op de vluchtheuvel voldoende ruimte om te wachten. De weg kan dus in twee keer overgestoken worden. Door de bedrijven aan de Nijverheidsweg, wordt de weg wel door relatief veel vrachtverkeer gebruikt.



Knelpunt J: Nijverheidsweg

De verkeersveiligheid op de Nijverheidsweg is laag voor fietsers. Hier is een aantal redenen voor. Ten eerste zijn er geen fietsvoorzieningen aanwezig op de weg. Dit betekent dat de fietsers op de rijbaan moeten fietsen, waar ook de auto's en vrachtwagens rijden. Hierdoor zijn de fietsers niet afgeschermd van het andere verkeer, waardoor er een grotere kans op aanrijdingen is. Daarnaast is de maximumsnelheid 50km/uur op de Nijverheidsweg. Een hogere snelheid leidt tot een groter risico op aanrijdingen met ernstig letsel. Tevens bevinden zich op de Nijverheidsweg gelijkwaardige kruispunten. De fietsers moeten hier voorrang geven aan het verkeer uit de zijstraten. Dit is door de weginrichting niet goed duidelijk, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden.

Bovendien liggen er een aantal industriële bedrijven aan de weg. Dit betekent dat de weg relatief veel gebruikt wordt door vrachtverkeer. Vrachtverkeer kan voor een lagere verkeersveiligheid zorgen vanwege de grootte, het gewicht en de dode hoek.



Knelpunt K: Heidekampweg - pad richting Salmansleen

De situatie is niet verkeersveilig. De fietsers dienen hier de Heidekampweg over te steken. Over deze weg rijdt veel vrachtverkeer. Er is geen vluchtheuvel aanwezig waardoor de weg in één keer moet worden overgestoken. Daarnaast is er op de plek waar het pad op de Heidekampweg aansluit geen doorgang naar het fietspad. Fietsers dienen dus óf over het gras te fietsen, óf een stukje over de rijbaan te fietsen. Beide opties zijn niet veilig. Het fietsen over gras vergroot de kans op vallen, met name voor fietsers die nog niet de handigheid op de fiets hebben. Daarnaast verwacht het verkeer niet dat op deze plek fietsers zullen oversteken, wat tot een lagere oplettendheid onder de bestuurder leidt. Fietsen over de rijbaan, is zeer onveilig. Dit komt onder andere door het aantal zware voertuigen, de maximum toegestane snelheid en het aantal verkeersbewegingen.

Het aanbrengen van een fietsoversteek is waarschijnlijk wel mogelijk. Hierbij moet wel eerst gekeken worden of er geen kabels en leidingen onder het gras doorlopen. Bij het realiseren van een fietsoversteek dienen de fietsers voorrang te verlenen aan het verkeer op de Heidekampweg. Bij het plaatsen van een fietsoversteek, is het mogelijk om de fietsers in het midden te laten wachten.



Knelpunt L: Pad richting Salmansleen

De situatie is niet veilig. Dit komt met name omdat de weg niet verlicht is. Als fietsers hier in het donker moeten fietsen is de weg slecht zichtbaar. Daarnaast is het pad niet geasfalteerd waardoor er oneffenheden inzitten. Als deze slecht zichtbaar zijn, kan dit tot gevaarlijke situaties leiden. Verder leidt het slecht verlichte pad tot sociale onveiligheid. Het pad is onoverzichtelijk slecht zichtbaar vanaf de openbare weg. Het is dus niet verantwoord om hier kinderen in het donker doorheen te laten fietsen.

Conclusie

Er zijn drie fietsroutes onderzocht van Urmond naar KC Bonjour. Voor alle drie de routes zijn er knelpunten waar de verkeersveiligheid van de fietsers in het geding kan komen. Hieronder is een overzicht gemaakt van de veiligheid van de verschillende knelpunten.

Knelpunt	Route via Veestraat	Route via Nijverheidsweg	Route via pad richting Salmansleen
A: Pannestraat			
B: Belikstraat			
C: Paalweg			
D: Buitenhavenweg			
E: Heidekampweg			

F: Gerichtstraat			
G: Mauritslaan			
H: Heidekampweg			
I: Nijverheidsweg rotonde			
J: Nijverheidsweg			
K: Heidekampweg/pad richting Salmansleen			
L: Pad richting Salmansleen			

Uit de analyse blijkt dat op elke route knelpunten voorkomen waar de verkeersveiligheid voor de fietsers onvoldoende is. Dit heeft met name te maken met het Vrachtverkeer dat in de Haven van Stein, of de omliggende bedrijventerreinen moet zijn. Daarnaast zijn op een aantal locaties de fietsvoorzieningen onvoldoende.

Maar de meest verkeersveilige optie is om de kinderen niet naar KC Bonjour te laten fietsen. Dit betekent wel dat er andere kinderen naar KC Bonjour moeten. Het aantal verkeersbewegingen rondom KC Bonjour zal hierdoor toenemen, wat tot overlast in Kerensheide kan leiden.

De minst nadelige route is via de Veestraat (Paars). Om de situatie zo veilig mogelijk te maken is het wenselijk om op knelpunt F (Veestraat - Gerichtstraat) in de ochtend verkeersbrigadiers in te zetten. Hierdoor wordt het meest gevaarlijke knelpunt door een volwassene in de gaten gehouden. Verder is knelpunt E (rotonde Heidekampweg) nog een aandachtspunt. Als de fietsers zich aan de verkeersregels houden, dan vallen de risico's mee. Deze regels moeten dan goed duidelijk gemaakt worden aan de scholieren.



**Dat maakt
Stein voor mij
stil genieten**