



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de fractie van Liberale Partij Maastricht
mevrouw C.J. Nuyts

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake IHP vervolgvragen

DATUM
24 februari 2025
Verzonden: 24-02-2025

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
SNG (Sander) Velmers

TELEFOONNUMMER
043 350 4976

ONZE REFERENTIE
2025.00442

E-MAILADRES
Sander.Velmers@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte mevrouw Nuyts,

Onderstaand treft u de antwoorden aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

De hulpdiensten zoals ambulance, politie en brandweer gebruiken de Vijverdalseweg zeer frequent als doorgangsroute in geval van noodsituaties. Er is zelfs een ambulancepost gevestigd aan de Vijverdalseweg naast het Zorgcentrum Scharn. Op welke wijze zijn de verkeersbewegingen van deze hulpdiensten meegenomen in het Memo Verkeersonderzoek Bemelergrubbe?

Antwoord 1:

De verkeersbewegingen van de hulpdiensten zijn niet specifiek meegenomen in het onderzoek, omdat zij deel uitmaken van het verkeer dat gebruik maakt van de Vijverdalseweg. Dagelijks maken ca. 10.000 motorvoertuigen gebruik van deze weg (zie [Verkeersmonitor 2023](#)). In de memo van adviesbureau Antea is specifiek gekeken naar de groei van het verkeer als gevolg van het huisvesten van de scholen op de locatie Bemelergrubbe.

Vraag 2:

Xior heeft plannen gepresenteerd waarbij de Verpleegstersflat aan de Vijverdalseweg plaats zal maken voor nieuwbouw van 250 appartementen voor 300 studenten. De flat zal een aantal appartementen voor samenwonenden studenten bevatten. In hoeverre zijn de verkeersstromen van deze studenten meegenomen in de Memo Verkeersonderzoek Bemelergrubbe?

Antwoord 2:

Nee, deze zijn niet meegenomen in de memo omdat deze zich enkel richt op de gevolgen van het huisvesten van de scholen. Het genoemde plan van Xior is een afzonderlijke opgave indien aan de orde.



DATUM
24 februari 2025

Vraag 3:

In geval van blokkade of sluiting van een deel of de gehele Koning Willem Alexander tunnel (oftewel A2 tunnel in Maastricht) maakt het verkeer op de A2 gebruik van de Vijverdalseweg als alternatieve route. In hoeverre zijn deze verkeersstromen meegenomen in de Memo Verkeersonderzoek Bemelergrubbe van de Antea Group?

Antwoord 3:

Nee, deze zijn niet meegenomen. Dit is geen standaard verkeerssituatie. Effecten van een ontwikkeling worden getoetst op basis van de verkeersstromen op een gemiddelde werkdag.

Vraag 4:

Daarnaast had het Buurtcomité Scharn-Oost nog andere prangende vragen. In het licht van de voorgenomen uitbreiding en herinrichting van de infrastructuur rondom de Bemelergrubbe, zijn serieuze knelpunten in de huidige mobiliteitsprognoses. Een kritische analyse bestrijkt de verkeersgeneratie, de effecten op fiets- en voetgangersstromen, de haalbaarheid van het openbaar vervoer en de parkeerproblematiek. Bovendien werpen wij specifieke vragen op omtrent de omvang van de geplande extra fietsparkeerplaatsen, die niet stroken met het officieel geprojecteerde leerlingenaantal.

Antwoord 4:

Dit betreft geen specifieke vraag. In de volgende vragen en antwoorden wordt ingegaan op de benoemde punten.

Vraag 5:

Verkeersgeneratie

De memo (Memo Verkeersonderzoek Bemelergrubbe van de Antea Group van 08 oktober 2024) stelt dat de huidige situatie 108 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) betreft, waarvan 37 op basis van een schatting (Paragraaf 3.2 Bepaling verkeersgeneratie huidige situatie - zie blad 4).

Voor de toekomstige situatie wordt gerekend met een toename van 178 mvt/etmaal langs de Vijverdalseweg en 32 mvt/etmaal langs de Burgemeester Cortenstraat, wat leidt tot een totaal van 210 mvt/etmaal na uitbreiding – een stijging van 102 mvt/etmaal. De analyse maakt tevens een onderverdeling per school:

- Vmbo-havo: 132 mvt/etmaal
- VSO: 17 mvt/etmaal
- Terra Nigra: 28 mvt/etmaal, vermeerderd met 32 busbewegingen

Wij constateren echter dat de memo, die uitgaat van de CROW-standaarden, te optimistische aannames hanteert. Zo blijkt dat in de praktijk de percentages leerlingen en personeel die met de auto komen vaak hoger liggen. Voor het Vmbo-havo, waarbij de memo uitkomt op 132 mvt/etmaal, is een realistischer bereik – mede door de minder optimale OV-dekking – eerder 180 tot 220 mvt/etmaal. Eveneens lijkt voor het VSO een hogere inzet van busjes en taxi's te gelden, waardoor een bereik van 35 tot 50 mvt/etmaal aannemelijk is. Terra Nigra, met een bijzonder profiel, zou zelfs een verkeersgeneratie van 45 tot 60 mvt/etmaal kunnen genereren, waarbij de 32 busbewegingen mogelijk onderschat zijn. Wij schatten dat de totale verkeersgeneratie, op basis van realistische aannames, eerder tussen de 260 en 330 mvt/etmaal zal liggen – een onderschatting van circa 25 tot 50%.



DATUM
24 februari 2025

Antwoord 5:

Dit betreft geen specifieke vraag. Zie antwoord vraag 6.

Vraag 6:

Kunt u ingaan op alle argumenten die hier naar voren worden gebracht en een onderbouwing aanbrenge in uw antwoorden? Hoe gaat u dit oplossen en is het überhaupt op te lossen?

Antwoord 6:

Er is niet te herleiden hoe Buurtcomité Scharn-Oost tot deze hogere aannames gekomen is. Om tot een inschatting van de verkeersgeneratie te komen heeft Antea gebruik gemaakt van de CROW kencijfers. Deze kencijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers zijn landelijk (en [juridisch](#)) geaccepteerd en worden gezien als een algemene en betrouwbare bron met betrekking tot het bepalen van onder andere de verkeergeneratie en parkeerbehoefte.

Indien uitgegaan wordt van de hogere inschatting van het Buurtcomité, blijft de verkeerstoename alsnog relatief beperkt in relatie tot de ca. 10.000 motorvoertuigen die reeds dagelijks gebruik maken van de Vijverdalseweg.

Vraag 7:

Fietsverkeer en Voetgangers

De memo gaat ervan uit dat het merendeel van de scholieren met de fiets komt. Tegelijkertijd wordt al gewezen op een bestaand tekort aan fietsenstallingen bij Terra Nigra en VSO. Wij merken echter op dat de infrastructuur op de Bemelergrubbe nu al knelpunten kent, met name bij rotondes en kruispunten, waardoor de veiligheid van fietsers in het geding komt. Bij een verwachte instroom van ongeveer 1.500 extra leerlingen tijdens piekmomenten, zal het aandeel fietsers – zeker bij onvoldoende OV-dekking – waarschijnlijk substantieel hoger uitvallen dan aangenomen. Dit kan resulteren in honderden extra fietsers en voetgangers, wat de druk op trottoirs, fietsparkeerplaatsen en de algehele verkeersveiligheid verder vergroot.

Erkent u die problemen en hoe gaat u die knelpunten oplossen en kunt u de veiligheid van de leerlingen en de rest van het verkeer daar enigszins garanderen?

Antwoord 7:

Het is onduidelijk welke knelpunten door het Buurtcomité bedoeld worden. Wel onderschrijven wij de aanbeveling van Antea om nader te onderzoeken hoe de fietsroutes in Scharn, met name op de route Scharnerweg – Wethouder van Caldenborghlaan – Bemelerweg, veiliger ingericht kunnen worden.

Vraag 8:

Openbaar Vervoer

De memo veronderstelt impliciet dat het openbaar vervoer (OV) een voldoende alternatief biedt. Echter, met bus 8 die slechts één keer per uur rijdt en bus 4 twee keer per uur, is de frequentie te laag voor een school met meer dan 1.500 leerlingen. Bij een te lage OV-dekking zal het gebruik van de auto en, in mindere mate, de fiets toenemen. Bovendien ontbreekt een concrete onderbouwing dat aanvullende OV-maatregelen worden getroffen om de piekuren adequaat te bedienen.

Wat gaat u regelen met Veolia opdat er voldoende OV is of laat u de situatie zo?



DATUM
24 februari 2025

Antwoord 8:

Er wordt met Arriva in overleg getreden of er een scholierenlijn gekoppeld kan worden aan deze locatie en/of in hoeverre het OV mogelijk beter op deze locatie kan aansluiten.

Vraag 9:

Parkeerproblematiek

Voor het Vmbo-havo is in de memo 55 parkeerplaatsen voorzien, wat aansluit bij een berekende behoefte van 40 plus een correctiefactor van 5. In de praktijk gelden parkeernormen echter als minimale uitgangspunten. Er is dan ook ruime kans dat de werkelijke vraag, mede door zoekverkeer en dubbelgebruik (zoals bij sportactiviteiten en extra bezoekers), aanzienlijk hoger ligt. Daarnaast blijft de impact van extra parkeerdruk in de omliggende woonwijken onberekend, hetgeen kan leiden tot verkeerscongestie, onveilige situaties bij in- en uitrijden en negatieve effecten op de leefbaarheid.

Hoe speelt u hierop in, of laat u de situatie zo?

Antwoord 9:

Zoals bij iedere ontwikkeling in onze stad wordt gevraagd om de parkeerbehoefte te bepalen en te realiseren aan de hand van onze Nota Parkeernormen 2021 (vastgesteld door de gemeenteraad op 19 oktober 2021). De normen in deze nota sluiten aan bij de parkeerkencijfers van het CROW, die gebaseerd zijn op uitgebreid onderzoek en ervaringscijfers van gemeenten. Als uitgangspunt geldt dat de parkeerbehoefte op eigen terrein wordt opgelost. Wij zien daarom geen aanleiding om aan te nemen dat er aanvullend een parkeerdruk zal ontstaan in de omliggende wijken als gevolg van deze ontwikkeling.

Vraag 10:

Kritische Analyse van de behoefte aan fietsstallingen

Een bijzonder zorgwekkend aspect is de planning van maar liefst 1.700 extra fietsstallingen. Dit cijfer lijkt er impliciet op te wijzen dat niet slechts 1.350 leerlingen (het officiële aantal) verwacht worden, maar dat het werkelijke leerlingenaantal eerder richting de 2.000 zal liggen. Deze discrepantie roept de volgende vragen op:

Discrepantie tussen leerlingenaantal en fietsparkeercapaciteit

- Waarom wordt voor een school met officieel 1.350 leerlingen een uitbreiding van 1.700 extra fietsstallingen gerealiseerd?
- Op welke empirische gegevens of trendanalyses is deze aanvullende capaciteit exact gebaseerd?
- Wordt de uitbreiding gezien als een toevoeging op de bestaande voorzieningen, of betreft het de totale stallingscapaciteit?
- Indien het leerlingenaantal daadwerkelijk op 1.350 blijft, impliceert een aanleg met meer dan één fietsstalling per leerling dat in de praktijk met een veel hoger aantal leerlingen gerekend wordt.



DATUM
24 februari 2025

Antwoord 10:

- a. *In de memo is berekend wat de fietsparkeerbehoefte voor alle scholen in totaal is aan de hand van de Nota Parkeernormen 2021. Deze nota schrijft voor dat het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen wordt bepaald aan de hand van het aantal m2 bruto vloeroppervlakte (bvo) dat voorzien wordt. Tot het genoemde aantal behoren ook de fietsparkeerplekken voor medewerkers. U constateert echter terecht dat dit leidt tot een discrepantie tussen het leerlingenaantal en de fietsparkeercapaciteit. In de verdere uitwerking kan het aantal te realiseren fietsparkeerplekken dan ook bijgesteld worden naar een meer passende behoefte.*
- b. *Zie antwoord 10a.*
- c. *Het betreft de totale stallingscapaciteit.*
- d. *Dit is niet het geval, zie antwoord 10a.*

Vraag 11:

Indirecte bevestiging van een hoger leerlingenaantal

- a. *Suggereert de omvang van de geplande fietsparkeerplaatsen niet dat men uitgaat van een aanzienlijk hoger leerlingenaantal, mogelijk richting de 2.000?*
- b. *Hoe verklaart de gemeente dat de cijfers voor extra fietsparkeerplaatsen bijna 30% hoger liggen dan wat logisch zou zijn voor 1.350 leerlingen?*
- c. *Wordt er rekening gehouden met een reservering voor toekomstige groei, en zo ja, wat is de verhouding tussen deze ingecalculeerde reserve en het huidige aantal?*
- d. *Kan de wethouder garanties bieden dat het officiële leerlingenaantal niet later alsnog wordt opgeschroefd, gezien de omvangrijke infrastructuraanpassingen?*

Antwoord 11:

- a. *Nee, dat suggereert dat niet. Zie antwoord vraag 10.*
- b. *Zie antwoord vraag 10.*
- c. *Nee, hier wordt geen rekening mee gehouden.*
- d. *Nee, deze garantie kan niet worden gegeven.*

Vraag 12:

Verkeers- en parkeerstromen: onderbouwing of strategische verdraaiing?

- a. *Hoe sluit de berekening van de extra fietsenstallingen exact aan bij de berekeningen van de motorvoertuig- busgeneratie?*
- b. *Wordt er in het mobiliteitsplan evenwichtig rekening gehouden met zowel de toegenomen parkeerbehoefte voor auto's als met de extra fietsstromen, of wordt er selectief gerekend om parkeerproblemen in woonwijken te bagatelliseren?*
- c. *Is er een gedetailleerde onderbouwing van de aannames omtrent het gebruik door docenten, sporters en bezoekers? Hoe realistisch is de veronderstelling dat zij massaal de fiets nemen in plaats van met de auto te komen?*

Antwoord 12:

- a. *Deze kennen geen directe relatie met elkaar, maar zijn gebaseerd op normen. Zie antwoord vraag 6 en 10 voor de toelichting daarop.*
- b. *Aan de hand van normen wordt een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de toekomstige auto- en fietsstromen. Er is geen sprake van een selectieve benadering.*
- c. *Zoals reeds aangegeven zijn aannames hierover gebaseerd op de landelijk geaccepteerde kencijfers van het CROW (zie antwoord vraag 6).*



DATUM
24 februari 2025

Vraag 13:

Transparantie en betrouwbaarheid van de cijfers

- a. Zijn de cijfers voor het verwachte leerlingenaantal en de bijbehorende vervoersstromen gevalideerd door een onafhankelijk bureau, of berusten ze uitsluitend op interne aannames van de gemeente en het schoolbestuur?
- b. Waarom wordt in de memo gesproken over een “beperkte groei” terwijl de fysieke infrastructuur duidelijk is ontworpen voor een veel hoger aantal leerlingen?
- c. Kan de wethouder schriftelijk garanderen dat het uiteindelijke leerlingenaantal niet later alsnog wordt opgeschroefd?
- d. Garandeert u dat het NOVO niet terugkomt naar de Bemelergrubbe?

Antwoord 13:

- a. *De verwachte leerlingenaantallen zijn in beeld gebracht door Pronexus en de vervoersstromen door Antea. Deze berusten niet op interne aannames.*
- b. *De “beperkte groei” waarover gesproken wordt in de memo heeft betrekking op de verkeersgeneratie. Dat gaat over autobewegingen en niet over fietsbewegingen of fietsparkeren met de bijbehorende discrepantie waar u in een eerdere vraag op wees.*
- c. *Nee, garanties kunnen niet gegeven worden.*
- d. *Ook deze garantie kan niet gegeven worden.*

Vraag 14:

Alternatieve verklaringen en tegenargumenten, gelieve hier op in te gaan:

- a. Er wordt soms aangevoerd dat de extra fietsstallingen ook bedoeld zijn voor sporters en bezoekers. Echter, sportfaciliteiten worden primair buiten schooltijden gebruikt, terwijl tijdens schooltijden de fietsenstallingen cruciaal zijn.
- b. Ook wordt er gesproken over het inbouwen van extra ruimte voor toekomstige flexibiliteit. Indien flexibiliteit inderdaad de intentie is, impliceert dit juist dat er op termijn een veel hoger leerlingenaantal verwacht wordt.
- c. Tot slot wordt gesteld dat de bestaande fietsenstallingen niet aan de norm voldoen, maar een dergelijke tekortkoming zou slechts een bescheiden uitbreiding rechtvaardigen – zeker niet een toename van 1.700 plekken.

Antwoord 14:

- a. *Het is onduidelijk waar dit aangevoerd wordt en wat hier bedoeld wordt.*
- b. *Zie antwoord vraag 11 en 13.*
- c. *In de memo van Antea wordt verwezen naar de hoeveelheid fietsparkeerplekken die (voorlopig) in de planvorming zijn opgenomen en aangeleverd vanuit de haalbaarheidsstudie van Frencken Scholl architecten. Deze opgegeven hoeveelheid voldoet niet aan de norm. Verder klopt uw stelling, zie antwoord 10a. dat ingaat op de geconstateerde discrepantie voor wat betreft fietsparkeren.*

Vraag 15:

Specifieke vragen over de memo:

Methodologie en Uitgangspunten
Gebruikte verkeersmodellen

Schriftelijke vragen



DATUM
24 februari 2025

- a. Welk verkeersmodel is exact toegepast voor de berekening van de verkeersgeneratie? Geef een gedetailleerd overzicht van de onderliggende aannames en licht toe op de validatie van deze aannames met recente, real-time verkeersmetingen.
- b. Hoe zijn seizoensgebonden en dagelijkse variaties kwantitatief verwerkt in de prognoses?
- c. Wordt er onderscheid gemaakt tussen piek- en daluren en welke data zijn daarvoor gebruikt?
- d. Het lijkt erop dat bij de bepaling van de verkeersgeneratie voor de huidige en de toekomstige situaties geen rekening is gehouden met de leerlingen van Adelante. Waarom is er niet gekeken naar de verkeersgeneratie m.b.t. Adelante?

Antwoord 15:

- a. *Er is geen gebruik gemaakt van een verkeersmodel. De berekening van de verkeersgeneratie is gebaseerd op de landelijk geaccepteerde kencijfers van het CROW.*
- b. *Er zijn geen prognoses toegepast, zie antwoord 15a.*
- c. *Nee, zie antwoord 15a.*
- d. *De verkeersbewegingen van Adelante zijn niet specifiek meegenomen in de berekening van de verkeersgeneratie, omdat zij reeds deel uitmaken van het huidige verkeer dat gebruik maakt van o.a. de Burgemeester Cortenstraat en Vijverdalseweg.*

Vraag 17:

Toekomstige verkeersgroei

- a. De memo stelt dat een toename van 70 motorvoertuigen per etmaal "verwaarloosbaar" is. Is deze toename vergeleken met historische piekurenmetingen? Licht toe met concrete cijfers en de gehanteerde analysemethoden.
- b. Hoe worden toekomstige ontwikkelingen (zoals extra bebouwing, functiewijzigingen of nieuwe voorzieningen) meegenomen in de verkeersprognoses? Welke scenario's zijn er gesimuleerd en hoe is de impact van deze ontwikkelingen op de verkeersstroom gekwantificeerd?

Antwoord 17:

- a. *In relatie tot de ca. 10.000 motorvoertuigen die op een gemiddelde werkdag gebruik maken van de Vijverdalseweg betekent een toename van 70 motorvoertuigen een groei van minder dan 1%. Dit is niet vergeleken met historische piekurenmetingen, maar dat wordt ook niet relevant geacht aangezien de toename dan in verhouding als nog meer "verwaarloosbaar" beschouwt kan worden.*
- b. *Zie antwoord vraag 15.*

Vraag 18:

Fietsgebruik en veiligheid

Gezien de gevaarlijke situatie op de rotonde Bergerstraat/Vijverdalseweg, waar veel fietsers bij ongevallen betrokken zijn, is de vraag welke specifieke infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld herinrichting, verkeersdrempels of gescheiden fietspaden) zijn overwogen of getest om de veiligheid voor scholieren en fietsers te verbeteren? Zijn er al simulaties of voorlopige resultaten beschikbaar?

Antwoord 18:

Er zijn nog geen infrastructurele maatregelen overwogen of getest in deze fase. Dat is onderdeel van de verdere uitwerking.



DATUM
24 februari 2025

Vraag 19:

Verkeersveiligheid en knelpunten

Rotondes en ongevallen

- Op de rotonde Bergerstraat/Vijverdalseweg blijkt uit de cijfers dat 10 van de 13 ongevallen fietsers betroffen. Welke concrete infrastructuurmaatregelen (bijv. herinrichting, extra verkeersdrempels) zijn geëvalueerd om deze hoge incidentie te reduceren? Geef tevens een inschatting van de verwachte effectiviteit van deze maatregelen.
- Hoe is vastgesteld dat de overige wegen rondom de Bemelergrubbe als “verkeersveilig” kunnen worden beschouwd, ondanks melding van het dubbelgebruik van fietsstroken door auto's?
- Welke criteria en onafhankelijke analyses ondersteunen deze beoordeling?

Antwoord 19:

- Zie antwoord vraag 18.
- Aan de hand van geregistreeerde ongevallendata is door Antea in beeld gebracht hoeveel verkeersongevallen plaats hebben gevonden in de omgeving van de Bemelergrubbe en waar deze zich concentreren. Dit is als basis gebruikt om vast te stellen waar zich potentieel knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid kunnen voordoen.*
- Zie antwoord vraag 19b.

Vraag 20:

Schoolroutes en conflictpunten

- Aangezien een groot deel van de leerlingen via de Scharnerweg en Wethouder van Caldenborghlaan naar school fietst, waar auto's met 50 km/u langsrijden en parkeren, is de vraag welke maatregelen (zoals snelheidsverlaging of fysieke afscheidingen) zijn overwogen of gepland om de veiligheid van fietsers te verhogen?
- Hoe wordt het risico van in- en uitstappend verkeer van auto's op schoolroutes systematisch aangepakt? Beschrijf de specifieke maatregelen en of hier een risicoanalyse voor is uitgevoerd.

Antwoord 20:

- Zie antwoord vraag 18.
- Zie antwoord vraag 18.

Vraag 21:

Parkeerbehoefte en realisme

Onderbenutting van parkeernormen

- De berekening van de parkeerbehoefte sluit exact aan op de beschikbare capaciteit. Hoe is er rekening gehouden met de kloof tussen theoretische normen en de vaak hogere werkelijke vraag, zoals bij andere scholen is gebleken? Is er een veiligheidsmarge of correctiefactor toegepast in de berekeningen?
- Is er een analyse uitgevoerd waarin de impact van dubbelgebruik van parkeerplaatsen (door docenten, bezoekers en sporters buiten schooluren) wordt meegenomen? Welke scenario's zijn hiervoor gesimuleerd en wat waren de conclusies?

Antwoord 21:

- Zie antwoord 9.



DATUM
24 februari 2025

- b. *Nee, in de memo is bij de berekening van de parkeerbehoefte geen dubbelgebruik toegepast omdat er uitgegaan is van één functie: middelbare school.*

Vraag 22:

Parkeerdruk in woonwijken

- a. Hoewel wordt uitgegaan van eigen parkeervoorzieningen bij de scholen, is de vraag welke maatregelen (zoals fysieke barrières of vergunningensystemen) worden ingezet om te voorkomen dat bezoekers en scholieren in de woonwijken parkeren?
- b. Zijn er plannen om parkeerverboden of vergunningen in de omliggende woonwijken in te voeren? Wat is de haalbaarheid en handhavingsstrategie van dergelijke maatregelen?

Antwoord 22:

- a. *Zie antwoord vraag 9.*
- b. *Nee, hier zijn geen plannen voor.*

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

Johan Pas
Wethouder Wonen, Onderwijs, Studentenstad en Welstand

en

John Aarts
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Duurzaamheid en Hospitality

Schriftelijke vragen