

Van: " " >
Verzonden: maandag 12 mei 2025 07:02
Aan: " " >
Onderwerp: Aanpak verkeersveiligheid Allee, Limbricht ==> conceptrapportage ontwerpnotitie
Bijlage(n): CA240093-VO-R01_Ontwerpnotitie_v1.0 (incl. bijlagen).pdf

LET OP: Open alleen betrouwbare links of bijlagen.

Projectnummer: CA240093
Projectnaam: Aanpak verkeersveiligheid Allee, Limbricht

Goedemorgen " ",

Bijgaand tref je de langverwachte conceptrapportage aangaande de verkeersveiligheid en verbetervoorstellen voor bovengenoemd project aan.

Met belangstelling zien wij je reactie tegemoet.

Met vriendelijke groet,

" "



DISCLAIMER

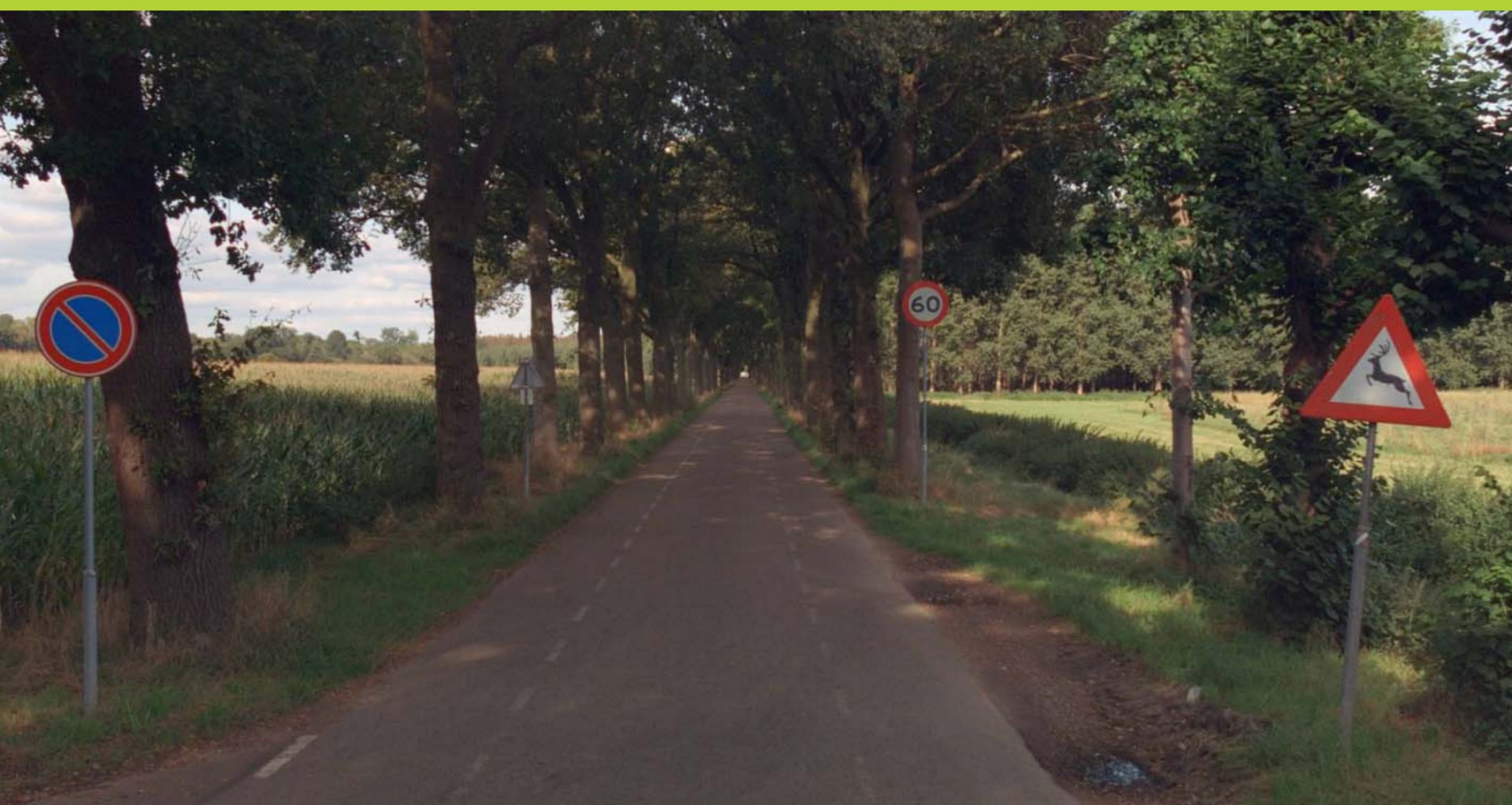
The information contained in this email is intended solely for use by the addressee. All information is confidential and may be legally privileged. All information in this email and its attachments are owned by Geonius and may not be reproduced without permission. Use of this email by others is prohibited. Geonius is neither liable for the proper and complete transaction of the information contained in this communication nor for any delay in its receipt. All our transactions are subject to the DNR conditions 2011

Ontwerpnotitie

Aanpak verkeersveiligheid Allee, Limbricht

CA240093-VO-R01_v1.0

09-05-2025



Ontwerpnotitie

Aanpak verkeersveiligheid Allee, Limbricht

Documentnummer: CA240093-VO-R01_v1.0
9 mei 2025

Opdrachtgever
Gemeente Sittard-Geleen

Postbus 18
6130 AA Sittard

	Auteurs
Ontwerper:	<div></div>
Projectleider:	<div></div>

+31 88 130 06 00
info@geonius.nl
Postbus 1097
6160 BB Geleen

Geonius.nl

Functie	Naam	Paraaf
Ontwerper	<div></div>	
Projectleider	<div></div>	

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Doelstelling	5
1.2	Het projectgebied	5
1.3	Leeswijzer	6
2	Bestaande situatie	7
2.1	Allee	7
2.2	Directe omgeving	8
2.2.1	Landgoed Kasteel Limbricht	8
2.2.2	Sportcomplex	8
2.2.3	Platz	9
2.2.4	Recreatieve routes	9
2.2.5	Stakeholdersanalyse.....	10
3	Uitgangspunten	11
3.1	Programma van eisen	11
3.2	Gehanteerde normen en richtlijnen	11
4	Wegontwerp	12
4.1	Wegcategorie	12
4.2	Dwarsprofiel	12
4.3	Overgangen	13
4.4	Snelheidsremmende maatregelen	14
4.5	Openbaar vervoer	14
4.6	Parkeervoorzieningen	14
4.7	Langzaam verkeer	14
4.7.1	(Brom)fietzers.....	14
4.7.2	Voetgangers	15
4.8	Water en riolering	15
4.9	Groenstructuur	15
4.10	Straatmeubilair	15
5	Fietspadontwerp	16
5.1	Afwegingskader fietspadvormen	16
5.2	Variant A: Tweerichtingenfietspad (noordzijde)	16
5.3	Variant B: Tweerichtingenfietspad (zuidzijde)	16
6	Analyse en advies	18
6.1	Analyse	18
6.1.1	Analysecriteria	18
6.1.2	Beoordeling varianten	18
6.2	Advies	20

7	Vervolgproces	21
7.1	Werkzaamheden vervolgfase	21
7.2	Openstaande issues	21

Bijlagen

Bijlage 1 Stakeholderoverzicht

Bijlage 2 Verkeersafwikkeling ontwikkelingen Landgoed Kasteel Limbricht – Memo RA+

Bijlage 3 Tekeningen parkeren ontwikkelingen Landgoed Kasteel Limbricht

Bijlage 4 Verkeerskundig ontwerp

1 Inleiding

1.1 Doelstelling

In de Uitvoeringsafspraken (behorende bij het Coalitieakkoord 2022-2026 Samen zorgvuldig, verbindend doorpakken!) is opgenomen dat de Gemeente Sittard-Geleen werkt aan plannen voor meer verkeersveiligheid rond scholen, in wandelgebieden en voor het veilig oversteken van wegen waar 50 km/u of harder mag worden gereden. De Allee in Limbricht is één van de locaties waar de gemeente de verkeersveiligheid wil verbeteren.

Daarnaast is eind december 2023 een verzoek tot wijziging van het bestemmingsplan rondom Landgoed Kasteel Limbricht aan de Allee Limbricht ingediend. Aanleiding van deze bestemmingsplanwijziging is de wens van de ondernemer van het Landgoed om de activiteiten op en rondom het kasteel uit te breiden. Naar aanleiding hiervan zijn er vanuit de omgeving vele zorgen over de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling op de Allee geuit. Eind februari 2024 is aan de raad toegezegd dat het onderzoek naar de verkeersveiligheid van de Allee kan worden verbeterd op korte termijn wordt uitgevoerd.

1.2 Het projectgebied

Het projectgebied bevindt zich in de gemeente Sittard-Geleen aan de rand van de kern Limbricht. Het projectgebied omvat de Allee, vanaf de aansluiting met de provinciale weg N276 (noordoost) tot en met de Platz (zuidwest), tot de kruising met de Steenstraat (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). In de directe nabijheid van het projectgebied ligt Landgoed Kasteel Limbricht alsook het gemeentelijk sportcomplex.



Figuur 1: Projectlocatie

1.3 Leeswijzer

Deze ontwerpnota geeft antwoord op de onderzoeksvraag: “Hoe kunnen we (het gevoel van) de verkeersveiligheid van de Allee verbeteren?” Daarbij houden we rekening met de combinatie van de diverse vervoersmiddelen die gebruikmaken van de Allee: wandelaars, fietsers, automobilisten, landbouwverkeer, vrachtverkeer en touringcarbussen. We brengen oplossingsrichtingen in beeld. En nemen daarbij ook de haalbaarheid (zoals grondeigendom en aanwezigheid van obstakels) en globale kosten van mogelijke maatregelen mee.

Deze ontwerpnota is opgebouwd uit zeven hoofdstukken en hoort bij de SO-tekeningen uit bijlage 4. Het eerste hoofdstuk geeft een korte inleiding op het project en de ligging ervan. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande situatie en de stakeholdersanalyse. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten besproken. Hoofdstuk 4 gaat in op de uitwerking van het ontwerp. In hoofdstukken 5 worden de fietspadvarianten toegelicht. In hoofdstuk 6 wordt een analyse en advies gegeven en hoofdstuk 7 geeft inzicht in het vervolgproces.

2 Bestaande situatie

2.1 Allee

De Allee vormt de verbinding tussen de woonkern Limbricht van de Platz tot aan de aansluiting met de provinciale weg N276. De Allee is een erftoegangsweg welke gedeeltelijk is gelegen binnen de bebouwde kom – vanaf de Platz tot aan de Kievitsweg – en gedeeltelijk buiten de bebouwde kom – vanaf de Kievitsweg tot aan de aansluiting met de N276. Het ter plaatse geldende snelheidsregime betreft 30km/h binnen de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom en is ingericht als een erftoegangsweg (ETW) type 1. (zie figuur 2)

De Allee kenmerkt zich verder door de aanwezigheid van een karakteristieke bomenlaan aan weerszijden van de weg. De wegbreedte bedraagt ca. 4,6–4,7 meter buiten de bebouwde kom en voldoet daarmee aan de minimale verhardingsbreedte (asfalt) van 4,5 meter volgens de richtlijnen van het CROW. In theorie kan een dergelijke weg tussen de 5.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken. Echter door de aanwezigheid van de bestaande bomenlaan, welke zeer dicht op de weg is gesitueerd, is de inschatting dat de capaciteit van de weg ongeveer tussen de 2.000 en 3.000 motorvoertuigen per dag bedraagt.

Binnen de bebouwde kom bedraagt de verhardingsbreedte (asfalt) ca. 5,0 – 5,2 meter en is afwisselend voorzien van een separate parkeerstrook voor parkeren langs de rijbaan alsook een separate voetgangersvoorziening welke doormiddel van afzetpalen wordt gescheiden van de rijweg. Volgens de richtlijnen van het CROW dient de rijwegbreedte tussen de 4,8 – 5,8 te liggen. De Allee voldoet hiermee aan de gestelde richtlijnen.

Uit verkeerstellingen / -metingen is gebleken dat de gereden snelheid (V85) buiten de kom 70km/h bedraagt¹. Gezien de krappe rijwegbreedte en het gemengd gebruik – (brom)fietzers delen dezelfde rijbaan – is dit een onwenselijke situatie en potentieel onveilig.

Allee, tussen N276 en sportvoorzieningen	Allee, tussen sportvoorzieningen en Platz
	
<ul style="list-style-type: none">+ 60 km/uur+ gemengd gebruik+ rijbaanbreedte ca. 4,6 - 4,7m+ 1.150 mvt/etmaal werkdag+ 1.110 mvt/etmaal weekdag	<ul style="list-style-type: none">+ 30 km/uur+ gemengd gebruik, voetpad aanwezig+ rijbaanbreedte 5,0 – 5,2m+ 1.160 mvt/etmaal werkdag+ 1.140 mvt/etmaal weekdag

Figuur 2: Kenmerken Allee

¹ Bron: Memo RA+: zie bijlage 2

2.2 Directe omgeving

2.2.1 Landgoed Kasteel Limbricht

Het Landgoed Kasteel Limbricht ligt ten noordoosten van de kern Limbricht. Het landgoed herbergt verschillende (horeca-)functies zoals vergaderfaciliteiten, maar ook ruimtes voor bruiloften, bedrijfsfeesten of andere feesten en partijen. Daarnaast is een restaurant met terras aanwezig. Hieromheen liggen enkele sportfaciliteiten. Zoals de manege, tennisvelden, voetbalvelden en padelbanen. Alle faciliteiten hebben hun eigen verkeersaantrekkende factor.

Op het landgoed zijn diverse ontwikkelingen voorzien die gevolgen hebben voor de verkeerssituatie (parkeren en verkeersafwikkeling). Zo is er een functiewijziging van bowling en kantoren tot feestzalen. Daarnaast wil men een kleinschalige bierbrouwerij faciliteren. In de omgeving wordt aan de Platz een Bed & Breakfast gerealiseerd. Aan de overzijde van de Allee wordt een landpark ontwikkeld met ruimte voor vergaderen, trouwen en rouwen in de open lucht. Deze voorzieningen zijn additioneel ten opzichte van de voorzieningen in het kasteel. In de kasteeltuinen is tevens ruimte voorzien voor een multifunctioneel gebouw. Eveneens wordt het houden voor evenementen uitgebreid en is daarbij voorzien aan een 'evenementenparkeerterrein' (Zie bijlage 3, ontwerp Volantis).

Uit het onderzoek van RA+ (zie bijlage 2) blijkt verder dat de verkeersaantrekkende werking van deze ontwikkeling een toename laat zien in de totale verkeersbelasting op de Allee resp. de Beekstraat, echter valt de totale belasting ruimschoots binnen de beschikbare capaciteit voor de betreffende wegvakken.

Het noodzakelijke bestemmingsplan om deze ontwikkelingen juridisch te verankeren is inmiddels vastgesteld doch nog niet onherroepelijk vanwege aangetekend beroep hiertegen bij de Raad van State.

Randvoorwaardelijk wordt echter wel rekening gehouden met de realisatie van voornoemde ontwikkelingen bij de beschouwing van mogelijke oplossingen om de verkeersveiligheid te vergroten op de Allee (en in de directe omgeving).

2.2.2 Sportcomplex

Naast het Landgoed Kasteel Limbricht is het gemeentelijke sportcomplex van Limbricht gelegen. Dit complex herbergt diverse sportclubs en/of vrijetijdsverenigingen zoals de honkbalclub (Sittard Condors), de padelvereniging (Padel Power), de paardensportvereniging (Jagers te Paard), de voetbalvereniging (VV Zwentibold), de hengelsportvereniging (De Wiejert) en schutterij Sint Salvius.

De leden van deze verenigingen genereren in meer of mindere mate verkeersbewegingen en zorgen voor bepaalde parkeerbehoefte.

De parkeerbehoefte wordt ingevuld door het aanwezige parkeerterrein welke aan de voorzijde van het complex is gelegen en voorziet in de normale dagdagelijkse behoefte van het sportcomplex alsook van het Landgoed Kasteel Limbricht. Ten tijde van piekmomenten voorzien een overloopparkerplaats, direct achter de eerste parkeerplaats, in de noodzakelijke behoefte. Deze is ingericht in een halfverharding en voorziet niet in een gereguleerde parkeervakindeling. Verder is deze voorziening aansluitend gelegen aan de paardenbak van de paardensportvereniging en wordt derhalve dan ook met name gebruikt als stallingsgelegenheid voor de auto met paardentrailer. Het parkeerterrein kent een eenrichtingstructuur waarbij de ingang en uitgang direct naast elkaar zijn gesitueerd vanuit de Allee gezien. De aanwezige bebording op het parkeerterrein reguleert de rijrichting.

Het complex wordt verder ontsloten door middel van een rondweg die is afgesloten door een tweetal slagbomen.

2.2.3 Platz

Ten zuidwesten van de Allee is de Platz gelegen. Dit is een Dorpsplein met daaraan een horecagelegenheid (café Salden) gelegen. Het plein (en de directe omgeving) kenmerkt zich door gebruik van gebakken en natuurstenen materialen en geeft een authentiek en karaktervolle uitstraling aan het gebied. De Platz wordt doorsneden door een drietal straten: De Michiels van Kessenichstraat, De Beekstraat en de Steenstraat en sluit dus aan op de Allee. De spoorlijn is daarbij de begrenzing tussen de Platz en de Allee.

Verder is de Platz ingedeeld in een gedeelte terras (voor café Salden) en deels ingericht om op te kunnen parkeren voornamelijk voor de hotelgelegenheid ter plaatse.

Ook kan aan de zuidzijde van Platz (woningzijde) worden geparkeerd aan de band op de rijweg.

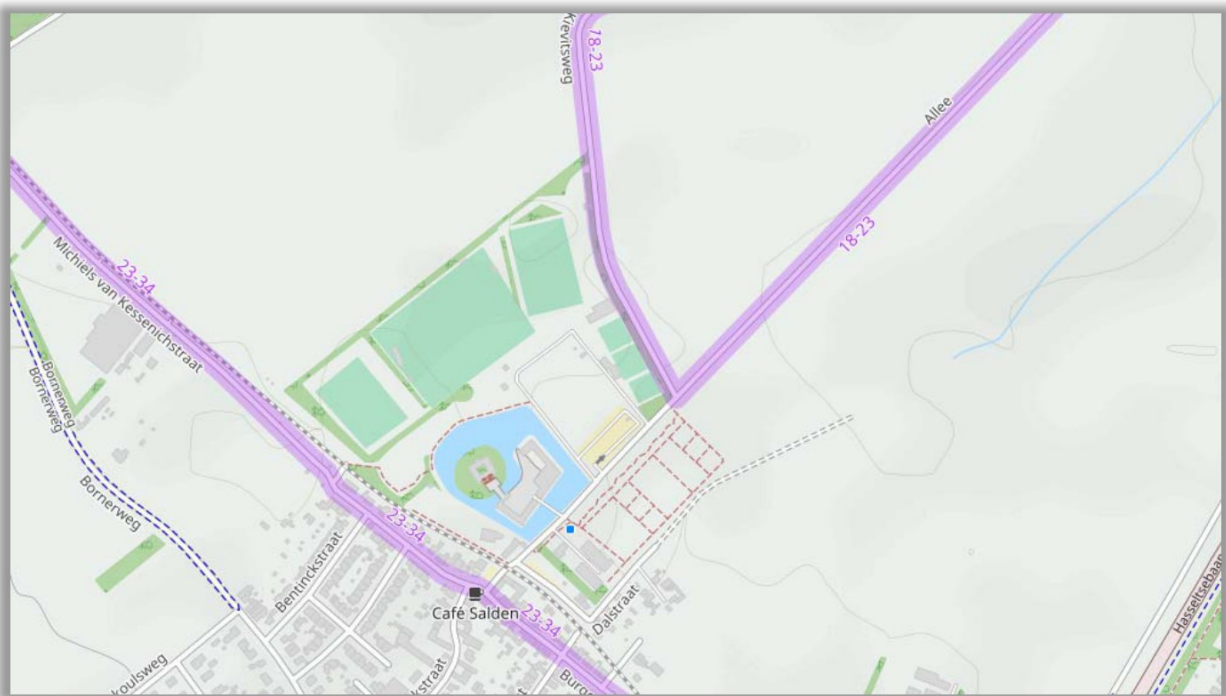
Het snelheidsregime alhier bedraagt 30km/h.

2.2.4 Recreatieve routes

Binnen de Allee, maar ook in de directe nabijheid zijn diverse recreatieve routes aanwezig die onderdeel uitmaken van een regionaal (en nationaal) netwerk. Zo zijn de volgende recreatieve routes aanwezig.

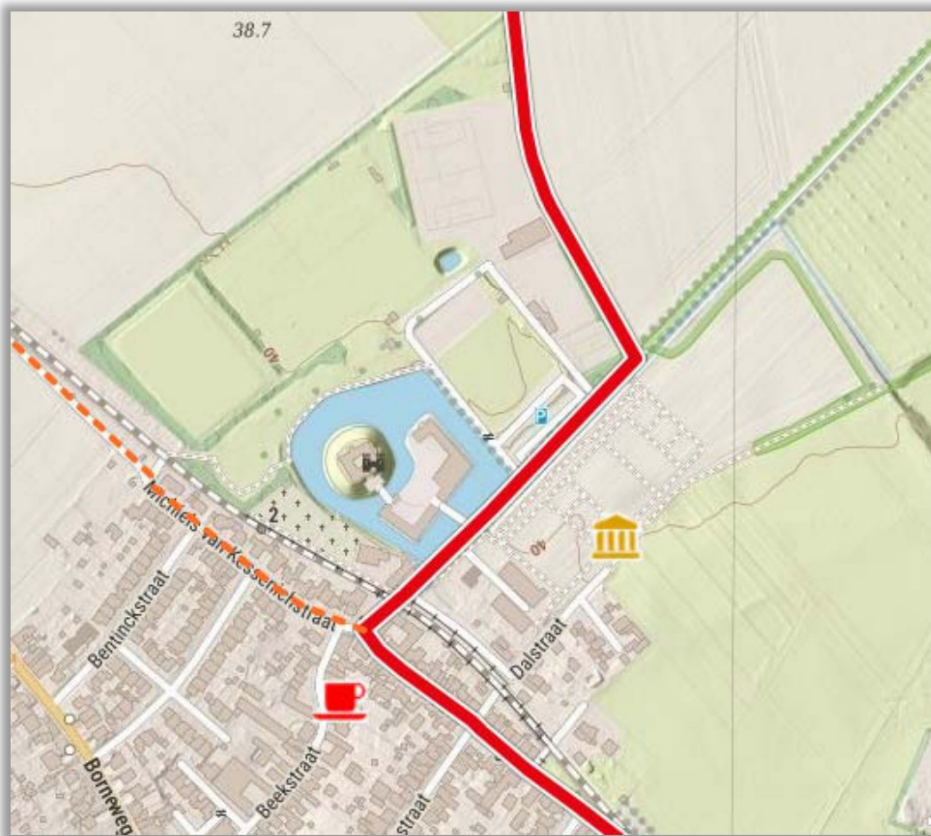
- Fietsknooppuntenroute 18-23;
- Fietsknooppuntenroute 23-34;
- Pelgrimsroute 2, etappe 9;

Op hiernavolgende figuren zijn deze routes weergegeven.



Figuur 3: Fietsknooppuntenroutes

Wat hierin opvalt is dat route 18-23 en route 23-34 niet met elkaar in verbinding staan. Gezien de huidige (en toekomstige) activiteiten binnen het bebouwde komgedeelte van de Allee valt een goede (recreatieve) fietsverbinding op met name dit eerste stuk Allee te rechtvaardigen.



Figuur 4: Pelgrimsroute

Verder ontbreekt een goede voetgangersverbinding tussen de Platz en de Kievitsstraat ondanks het gegeven dat dit een formele (recreatieve) looproute is.

2.2.5 Stakeholdersanalyse

Om een (nog) beter beeld te krijgen van de bestaande situatie zijn met diverse stakeholders gesprekken gevoerd. Uit de gesprekken met deze stakeholders (zie bijlage 1) komen de volgende hoofdpunten naar voren welke van invloed zijn op de verkeersveiligheid van de Allee of de directe omgeving hiervan:

- Het gedeelte Allee binnen de bebouwde kom wordt als onduidelijk ervaren en heeft een rommelig beeld;
- De aansluiting met het centrum (de Platz) ontbreekt in zowel verkeerskundig beeld als in materialisatie;
- De hoofdaanvoer van al het (reguliere) fietsverkeer komt via het centrum van Limbricht;
- De parkeerrouting is zeer onduidelijk door de positie van de toegang in combinatie met de eenrichtingstructuur van het parkeerterrein;
- De overall aansturing vanuit de beheerstichting van het sportcomplex ontbreekt in zowel de coördinatie bij evenementen als in de behoefte voor aanpassingen aan de fysieke infrastructurele terreininrichting.

Randvoorwaardelijk worden voornoemde punten meegenomen bij de beschouwing van mogelijke oplossingen om de verkeersveiligheid te vergroten op de Allee (en in de directe omgeving).

3 Uitgangspunten

3.1 Programma van eisen

De gemeente Sittard-Geleen heeft het volgende programma van eisen opgesteld:

- De verbetering moet rekening houden met het historische en landelijke karakter van het gebied en de bestaande groenstructuur;
- De onderzoeksvraag beperkt zich tot het aanpakken van de verkeersproblematiek van de Allee (dus niet van de Beekstraat, kern Limbricht of aansluiting N276).

Volgend uit de analyse van de bestaande situatie zijn hier de volgende randvoorwaardelijke eisen aan toegevoegd:

- Anticiperen bij de mogelijke oplossingen op de toekomstige ontwikkelingen van Landgoed Kasteel Limbricht;
- Optimaliseren van de fysieke inrichting waar mogelijk op basis van de aanwezigheid van bestaande recreatieve routes en zoeken naar synergievoordeel bij mogelijke oplossingen;
- Opheffen onduidelijk wegbeeld Allee (binnen de bebouwde kom);
- Aansluiting zoeken met het centrum (omgeving Platz) op zowel verkeerskundig vlak als qua uitstraling;
- Verbeteren fietsverbinding van en naar het sportcomplex via de route centrum;
- Optimaliseren algehele routing (parkeren alsook de rondweg) van het sportcomplex.

3.2 Gehanteerde normen en richtlijnen

Conform bovenstaande eisen zijn de volgende richtlijnen van toepassing op de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp:

- De ASVV 2021;
- Handboek Wegontwerp;
- Ontwerpwijzer fietsverkeer.

4 Wegontwerp

4.1 Wegcategorie

Allee

De huidige wegcategorie van de Allee als erftoegangsweg is passend kijkend naar zowel de functie alsook het gebruik. Daarmee blijft het snelheidsregime 30 km/h en 60 km/h voor binnen de bebouwde kom resp. buiten de bebouwde kom.

4.2 Dwarsprofiel

Allee – Binnen de bebouwde kom

Voor de Allee binnen de bebouwde kom is gekozen om het optimale profiel van 5,80 meter, dat passend is voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom voor gemengd verkeer op de rijbaan, uit te rollen.

Maatgevende situatie	Wegbreedte [m] ¹⁾	
	ideaal profiel ²⁾	minimaal profiel ³⁾
	w =	w =
eenrichtingverkeer auto + fiets (uitzondering)	3,85	3,40
eenrichtingverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets (basis)	4,40	3,85
tweerichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweerichtingsverkeer fiets	5,80	4,80
<p>1) Gehanteerde uitgangspunten:</p> <ul style="list-style-type: none">• benodigde ruimte voor een rijdende fietser 1,00 m tot 1,45 m• benodigde ruimte voor een rijdende personenauto (30 km/h), inclusief koersafwijking 2,40 m• benodigde ruimte voor een rijdende vrachtauto (30 km/h), inclusief koersafwijking 3,10 m• benodigde ruimte voor een stilstaande vrachtauto, inclusief spiegels 3,00 m <p>2) Voorkom twijfelsituaties; fietsers kunnen bij deze maatvoering wel ingehaald worden bij tegemoetkomend verkeer</p> <p>3) Bij tegemoetkomend verkeer (fiets en/of auto) is inhalen van fietsers niet mogelijk</p>		

Figuur 5: Uitnede richtlijnen ETW gemengd verkeer BIBEKO

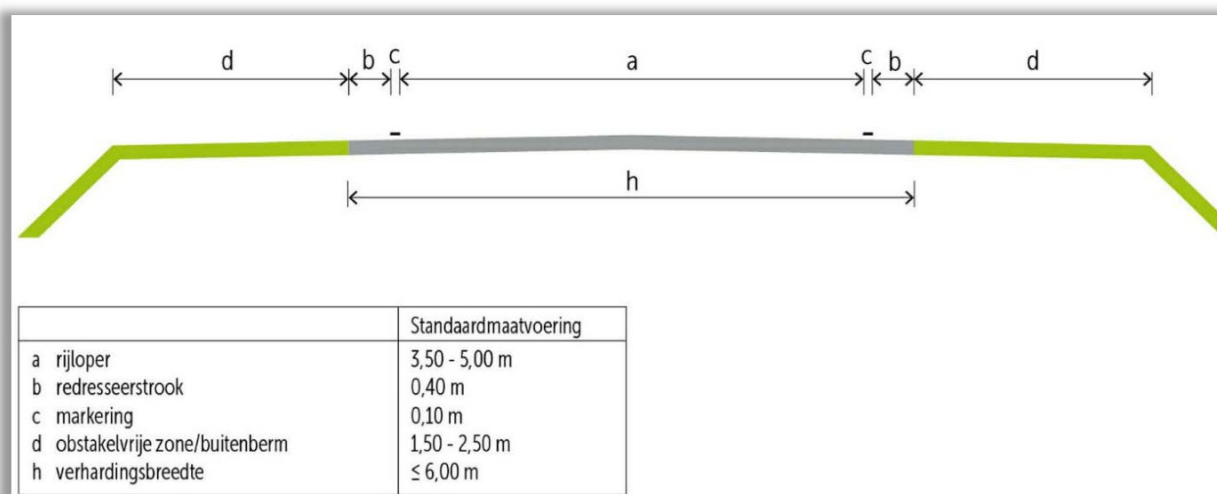
Dit profiel sluit aan bij het dwarsprofiel van de Platz. Hiermee wordt eenheid in het wegbeeld gecreëerd. Een dergelijke wegbreedte faciliteert in de behoefte van de diverse gebruikers (Landgoed Kasteel Limbricht alsook de diverse sportverenigingen) voor een degelijke fietsverbinding maar neemt derhalve eveneens de (praktische) ontbrekende schakel tussen beide aanwezige knooppuntenroutes weg.

Qua materialisatie wordt eveneens aansluiting gezocht bij de Platz. Door het toepassen een combinatie van gebakken en natuurstenen materialen wordt het karakter van het centrum doorgetrokken tot de komgrens. Dit is passend bij zowel de uitstraling van het gebied vanuit cultuurhistorie maar bovenal ook vanwege het gebruik. Het toepassen van elementenverharding reduceert immers de snelheid t.o.v. een asfaltverharding.

De huidige parkeerstroken en haakspaarvakken aan de Allee komen als gevolg van deze verbreding te vervallen. Bijkomend voordeel daarvan is dat de verrommelt wegbeeld opklaart en parkeren slechts daar plaats vindt waar dit niet tot visuele overlast leidt. Optimalisatie van de huidige parkeervoorziening bij het sportcomplex kan nagenoeg het gehele verlies aan langspaarplaatsen aan de Allee opvangen.

Allee – Buiten de bebouwde kom

Voor de Allee buiten de bebouwde kom is allereerst gekeken om het ideale profiel van 6,00 meter uit te rollen (zie figuur 6). Omwille van de aanwezigheid van de bestaande bomenlaan en de positie van deze bomenlaan t.o.v. de huidige rijweg (zeer dicht erop) blijkt het onmogelijk, gegeven het programma van eisen, het ideale profiel uit te rollen daar de bestaande bomen gehandhaafd dienen te blijven. Eveneens is hierbij gekeken naar de huidige staat van de bomen. Deze zijn in principe nog in een redelijke staat (op basis van de uitgevoerde boomveiligheidscontrole BVC). Een visual tree assessment (VTA) zou kunnen uitwijzen wat de restlevensduur is van de betreffende bomenlaan (of individuele boom). Voor een toekomstig scenario kan dan worden gezien of, in het licht van een mogelijk omvormingsplan, de nieuw te planten bomen gefaseerd op een juiste afstand van de weg kunnen worden aangeplant opdat het ideale dwarsprofiel in de toekomst wel is uit te rollen.



Figuur 6: Richtlijnen Handboek Wegontwerp - dwarsprofiel ETW BUBEKO

Voor nu is echter gekozen om voor de Allee buiten de kom met ca. 0,50 meter te verbreden. Hierbij wordt de huidige rijwegbreedte (asfalt) versmalt van 4,50 meter naar 4,40 meter en wordt aan weerszijden van de weg een ribbelbetonstrook van beton aangelegd ter marking van de rand van de weg, maar ook als optische versmalling en auditieve signalering. De totale rijwegbreedte bedraagt dan 5,00 meter.

4.3 Overgangen

Komgrens

De komgrens wordt omwille van de nieuwe ontwikkeling van het Landgoed Kasteel Limbricht alsook de aanleg van een nieuw tweerichtingenfietspad verschoven tot net ten oosten van de kruising met de Kievitsweg. Hierdoor kan een verkeerskundige combinatie worden gemaakt met een verkeersplateau – wegversmalling – fietsoversteek – komgrens.

Overgang 60 km/h – 80 km/h

De overgang van de Allee op de N276 is in de huidige situatie vormgegeven als een ongeregeld voorrangskruispunt. Vanuit het perspectief van de oversteekbaarheid van deze kruising zijn maatregelen noodzakelijk om de verkeersveiligheid te garanderen. De Provincie Limburg is hier als wegbeheerder aan zet om doeltreffende maatregelen te nemen om deze aansluiting te optimaliseren. Voor de tijdelijkheid voorziet deze aansluiting in voldoende ontsluitingsmogelijkheden (tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de N276 aanwezig waarop kan worden ingehaakt met de nieuwe fietsstructuur).

4.4 Snelheidsremmende maatregelen

De Allee buiten de bebouwde kom heeft een zodanige lengte en recht wegbeeld dat, mede ingegeven door de vastgestelde V85 van 70 km/h, snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk zijn.

Buiten de bebouwde kom worden derhalve een drietal verkeersdrempels van 12 cm hoogte voorgesteld voor 60km/h tot aan de komgrens.

Ter hoogte van de komgrens wordt een verkeersplateau in combinatie met een wegversmalling toegepast. Mede als gevolg van de nieuwe ontsluitingen (inritten) voor het Landgoed kasteel Limbricht (evenemententerreinzijde) dient de komgrens te worden opgeschoven.

Binnen de bebouwde kom worden ter hoogte van de kruisingsvlakken alsook bij de hoofdentree van het Kasteel resp. de in- en uitrit van het sportcomplex verkeersplateaus voorgesteld zodat de gewenste 30 km/h geloofwaardig kan worden gehandhaafd.

4.5 Openbaar vervoer

In het ontwerp bevinden zich twee bushaltes. Afhankelijk van het type kruispunt is ervoor gekozen om de bushalte voor of na het kruispunt te situeren. Conform de handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 dient de bus bij deze haltes te halteren op de rijbaan. De halte heeft een totale lengte van 17 meter, behorend bij een bus van 12 meter conform de ASVV.

4.6 Parkeervoorzieningen

De huidige parkeervoorzieningen ter hoogte van het sportcomplex dient te worden geoptimaliseerd. Door het vervallen van de langspaarvakken (verlies aan capaciteit) maar bovenal vanwege de onnatuurlijke verkeersrouting op het sportcomplex.

Daarbij dient de noordoostelijke aansluiting van de huidige rondweg als ingang (eenrichting) en de zuidwestelijke aansluiting als uitgang van het sportcomplex. De beide parkeerkofters worden rechtstreeks verbonden met de rondweg en niet meer met de Allee zelf. Dit leidt tot een logischere verkeersrouting. De toegangscontrole (slagbomen) kan dan worden geplaatst ten noorden van de hoogste parkeerkofters. Als aandachtspunt hierbij is de plaatsing van de druppellezer / tagreader (plaatsing zijde bestuurder) en de beschikbaarheid hiervan voor verenigingsleden / toeleveranciers (nader overeen te komen regime). De rondweg zelf dient toegankelijk te worden gemaakt voor touringcars. Deze hoeven hierdoor niet meer te halteren op de Allee zelf en kunnen bij vertrek meteen de juiste richting uit wegrijden.

Als gevolg van de gewijzigde structuur kunnen aanvullende parkeerplaatsen worden toegevoegd aan de huidige parkeervoorziening. De zuidwestelijke toegang dient echter wel toegankelijk te worden gemaakt omwille van een pilaar die in de weg staat. Deze dient te worden verplaatst.

4.7 Langzaam verkeer

4.7.1(Brom)fietzers

Binnen de bebouwde kom hebben (brom)fietzers hun plek op de rijweg binnen een 30km/h-zone. Verkeersafwikkeling geschiedt gemengd waarbij geen functiescheiding is aangegeven op de rijweg.

Het verbrede profiel van de Allee zal bijdragen aan een verhoogd veiligheidsgevoel maar geeft de (brom)fietser vooral meer ruimte en is beter te passeren door overige weggebruikers. Het wegnemen van parkeervoorzieningen verhoogt het overzicht en de zichtbaarheid van de diverse verkeersdeelnemers.

Buiten de bebouwde kom krijgen de (brom)fietzers een plek op het naastgelegen vrijliggend tweerichtingenfietspad. Een aanduiding en daarmee plek op de huidige rijbaan is omwille van de beschikbare rijwegbreedte niet mogelijk. De rijwegbreedte moet hiervoor minimaal 6,0 meter bedragen.

Het vrijliggende tweerichtingenfietspad krijgt een breedte van 3,50 meter en wordt (bij voorkeur) uitgevoerd in beton. Ter plaatse van de overgang tussen binnen en buiten de bebouwde kom vindt de transitie plaats tussen op de rijbaan naar naast de rijbaan op het vrijliggend fietspad. In deze oversteek wordt omwille van de verkeersveiligheid voorzien in een verkeersplateau in combinatie met een wegversmalling. Hiermee wordt de snelheid uit deze conflictsituatie gehaald.

4.7.2 Voetgangers

Voetgangers kunnen hun weg vervolgen via het trottoir aan de Platz in de richting van de Kievitsweg door gebruik te maken van het private voetpad aan de zuidzijde van de Allee. Ter hoogte van de hoofdentree van Landgoed Kasteel Limbricht kan men vervolgens oversteken en de weg (indien gewenst) vervolgen in de richting van de Kievitsweg. De noordzijde van de Allee wordt immers voorzien van een nieuw trottoir welke door middel van een verhoogde trottoirband is gescheiden van de rijweg. Hiermee ontstaat een geschikte voetgangersverbinding tussen het centrum van Limbricht, het sportcomplex alsook de aansluiting op de Pelgrimsroute en de nieuwe ontsluiting voor het evenemententerrein van Landgoed Kasteel Limbricht.

4.8 Water en riolering

Voor de afwatering van de Allee dient als gevolg van de toevoeging van een verhoogd trottoir extra aandacht te zijn. Mogelijke verkantingswisselingen van de verharding, het aansluiten van kolken op achtergelegen bermen en/of de kasteelgracht kan hierin soelaas bieden.

4.9 Groenstructuur

De bestaande groenstructuur wordt zoveel mogelijk behouden. Echter om ruimte te maken voor sommige ontwerpelementen dienen enkele bomen te worden gerooid. Binnen het plangebied is voldoende ruimte voor compensatie van groen.

In aansluiting met het private voetpad, ter hoogte van de hoofdentree van Landgoed Kasteel Limbricht dient omwille van het zicht de bestaande haag te worden teruggesnoeid. Hiermee zien overstekende voetgangers beter zichtbaar voor de overige verkeersdeelnemers.

4.10 Straatmeubilair

Het straatmeubilair is in deze fase van het ontwerp nog niet beschouwd. Bij een eventuele verdere uitwerking van de voorkeursvariant dient dit aspect in beschouwing moeten worden genomen.

Aan te bevelen is om de aanwezige bebording in zijn geheel te beschouwen op juridische correctheid dan wel technische toestand. Verder dient het toepassen van eventuele (toeristische) bewegwijzering te worden overwogen om zoekverkeer, en daarmee potentieel onveilige situaties, te voorkomen.

5 Fietspadontwerp

5.1 Afwegingskader fietspadvormen

Bij het ontwerpen van de het fietspad is allereerst gekeken naar alle mogelijke fietspadvormen die toegepast kunnen worden op of langs het tracé van de Allee . Dit is gedaan op basis van de fietspadvormen die worden voorgeschreven door de richtlijnen (zie paragraaf 3.2). Hierbij zijn de volgende kruispuntvarianten naar voren gekomen:

- Dubbelzijdig eenrichtingenfietspad
- Enkelzijdig tweerichtingenfietspad
- Aanliggende fietsstroken

Op basis van de maatvoering en de beschikbare ruimte is getracht om bovengenoemde fietspadvormen in de bestaande situatie te passen. Hierbij bleek dat aanliggende fietspaden buiten de bebouwde kom omwille van de beschikbare breedte niet inpasbaar was. Verder is omwille van het efficiënt ruimtegebruik het dubbelzijdig eenrichtingenfietspad afgefallen. Daarbij is dus verder ingezoomd op het toepassen van een enkelzijdig tweerichtingenfietspad. Hiervoor zijn slechts twee varianten mogelijk. Ten noorden van de Allee of ten zuiden van de Allee.

5.2 Variant A: Tweerichtingenfietspad (noordzijde)

Variant A betreft het toepassen van een tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van de Allee. Het (brom)fietspad dient bij voorkeur te worden uitgevoerd in beton en heeft een breedte van 3,50 meter.

Aan het begin en einde van het fietspad wordt de tweerichtingstructuur weer ontvlochten naar een eenrichtingstructuur (aan beide zijden van de weg).

Het fietspad is gelegen op een agrarische bestemming (groot deel) dan wel bosbestemming (klein deel). De gronden zijn in particulier eigendom.

Het fietspad maakt in de nieuwe situatie onderdeel uit van het knooppuntennetwerk. (Brom)fietsers kunnen veilig langs de Allee op een separaat (brom)fietspad hun weg vervolgen.

Bij een eventuele wijziging in de knooppuntenroute dient het toepassen van een vrijliggend fietspad alhier te worden heroverwogen. Afstemming met VVV-Limburg is dan noodzakelijk.

5.3 Variant B: Tweerichtingenfietspad (zuidzijde)

Variant B betreft het toepassen van een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Allee. Het (brom)fietspad dient bij voorkeur te worden uitgevoerd in beton en heeft een breedte van 3,50 meter.

Aan het begin en einde van het fietspad wordt de tweerichtingstructuur weer ontvlochten naar een eenrichtingstructuur (aan beide zijden van de weg).

Het fietspad is gelegen op het nieuwe evenemententerrein van Landgoed Kasteel Limbricht (klein deel) dan wel bosbestemming (groot deel). Het fietspad doorsnijdt een beek van het Waterschap Limburg. De gronden zijn in particulier eigendom resp. in eigendom van Waterschap Limburg.

Het fietspad maakt in de nieuwe situatie onderdeel uit van het knooppuntennetwerk. (Brom)fietsers kunnen veilig langs de Allee op een separaat (brom)fietspad hun weg vervolgen.

Bij een eventuele wijziging in de knooppuntenroute dient het toepassen van een vrijliggend fietspad alhier te worden heroverwogen. Afstemming met VVV-Limburg is dan noodzakelijk

6 Analyse en advies

6.1 Analyse

6.1.1 Analysecriteria

Haalbaarheidsstudie (ruimtebeslag, eigendommen, techniek en investering):

- Doelstelling: wordt voldaan aan de doelstelling die door de opdrachtgever is gesteld:
 - Voldoet de inrichting aan de hierbij behorende richtlijnen voor weginrichting;
 - Vormgeving van de Allee en de diverse voorzieningen;
 - Terugbrengen van de snelheid (V85).
- Verkeersveiligheid: dit betreft de toetsing van de verkeersveiligheid van de aansluitingen en eventuele tussenliggende kruisingen binnen de variant.
- Groenstructuur: kan de bestaande groenstructuur gehandhaafd blijven en is er ruimte voor extra groen?
- Omgeving: Hoe past dit ontwerp in de omgeving?
- Kosten: de geraamde aanlegkosten van de varianten worden met elkaar vergeleken, waarbij de goedkoopste variant het beste scoort. Op het moment van schrijven zijn deze kosten nog niet inzichtelijk gemaakt, echter is wel een relatief vergelijk geschetst in de afweging.

6.1.2 Beoordeling varianten

In deze subparagraaf worden de varianten beoordeeld. De uiteindelijke beoordeling is verwerkt in Tabel 1 .

Voldoet aan richtlijn

Beide varianten zijn ontworpen conform de richtlijnen benoemd in paragraaf 3.2. Bij de beoordeling is vastgesteld dat de er geen verschil is tussen beide varianten.

Vormgeving

Variant A is verkeerskundig beter inpasbaar omdat aan beide zijden van het tweerichtingenfietspad de ontvlechting naar een eenrichtingstructuur minder conflicteert met de nieuwe ontwikkeling resp. de bestaande infra.

Terugbrengen snelheid

Beide varianten zijn ontworpen conform de richtlijnen benoemd in paragraaf 3.2. Bij de beoordeling is vastgesteld dat de er geen verschil is tussen beide varianten.

Verkeersveiligheid

Variant A is verkeerskundig beter inpasbaar omdat aan beide zijden van het tweerichtingenfietspad de ontvlechting naar een eenrichtingstructuur minder conflicteert met de nieuwe ontwikkeling resp. de bestaande infra.

Groenstructuur

Voor beide varianten dient net zoveel groenstructuur te worden gerooid. Bij de beoordeling is vastgesteld dat de er geen verschil is tussen beide varianten.

Omgeving

Variant A maakt minder gebruik van bosstructuren en heeft derhalve een minder grote ecologische impact. Daarnaast sluit Variant A beter aan op de bestaande knooppuntenroute. Deze is reeds aan de noordzijde van de Allee gelegen. Ook is bij Variant A geen grond nodig van het nieuwe evenemententerrein van Landgoed Kasteel Limbricht. Zo gaat deze optimalisatie niet ten kosten van een ander ruimtelijk uitbreiding.

Kosten

Op het moment van schrijven is er voor de varianten nog geen kostenraming opgesteld. Aangezien voor Variant B iets meer voorzieningen nodig zijn voor het kruisen van diverse watergangen worden de kosten voor deze variant hoger ingeschat.

Tabel 1: Beoordeling varianten

	Bestaande situatie	Variant A: noordzijde	Variant B: Zuidzijde
Criteria	Score	Score	Score
Doelstelling			
Richtlijnen voor weginrichting	Slechter	Best	Best
Vormgeving Allee als geheel	Slechtst	Best	Beter
Terugbrengen snelheid	Slechtst	Best	Best
Overige toets criteria			
Verkeersveiligheid	Slechter	Best	Beter
Groenstructuur	Neutraal	Slechter	Slechter
Omgeving	Neutraal	Best	Beter
Kosten	Best	Slechter	Slechtst

6.2 Advies

Na de voorgaande analyse van de twee varianten voor de Allee wordt aanbevolen te kiezen voor Variant A. Hoewel deze variant de op één na duurste oplossing zal zijn, scoort deze het beste op de overige criteria.

In afweging kan nog worden genomen om het vrijliggend fietspad om budgettaire redenen niet uit te voeren. De grootste winst in het kader van de verkeersveiligheid valt immers te behalen met het gedeelte Allee binnen de bebouwde kom. Wel dient men dan te accepteren dat een formele knooppuntenroute niet verkeersveilig wordt gefaciliteerd.

7 Vervolgproces

7.1 Werkzaamheden vervolgfase

De voorgestelde voorkeursvariant wordt ter overweging voorgelegd aan de opdrachtgever en de stakeholders (de omgeving); eventuele zienswijzen zullen in de ontwerpen worden verwerkt. Vervolgens dient de opdrachtgever een definitieve keuze te maken omtrent het vervolgtraject. Mogelijk dient de voorkeursvariant verder te worden uitgewerkt om budget gevoteerd te krijgen door de raad voor uitvoering van de voorgestelde maatregelen.

7.2 Openstaande issues

Op het moment van schrijven zijn er geen openstaande issues.

Bijlage 1 Stakeholderoverzicht



Stakeholderoverzicht

Aanpak verkeersveiligheid Allee, Limbricht

Projectnummer	CA240093
Versie	v1.0
Opdrachtgever	gemeente Sittard-Geleen
Opsteller	<div>J</div>
Datum	24-2-2025

Sittard Condors	Kasteel Limbricht	Padel Power	Wijkplatform Limbricht	Jagers te Paard	VV Zwentibold
-----------------	-------------------	-------------	------------------------	-----------------	---------------

algemeen


overleg	gesproken met: <div>J</div> <div>J</div> datum: 25-09-2024	gesproken met: <div>J</div> (eigenaar) datum: 25-09-2024	gesproken met: <div>J</div> <div>J</div> datum: 25-09-2024	gesproken met: <div>J</div> datum: 10-10-2024	gesproken met: <div>J</div> <div>J</div> datum: 29-10-2024	gesproken met: <div>J</div> datum: 11-11-2024
informatie	- ledenverdeling 50-50 (jeugd-senioren) - seizoen: medio maart tot begin oktober - activiteiten: maandag-vrijdag (training) avond, zaterdag (wedstrijd) ochtend, zondag (wedstrijd) ochtend-middag	- evenementen: ca. 7x/jr. grote evenementen (Gala, Dickens, e.d.) á 1.000 personen - evenementen vinden plaats buiten de spits	- ca. 900 leden (padel, jeugd, tennis) - 365d/jr. geopend (90u/wk geopend) - 2-3u aanwezig per training/wedstrijd - 9 padelbanen + 2 tennisbanen - plannen op 2 tennisbanen om te vormen naar 5 padelbanen - 1 mei: evenement 200-300 personen	vertegenwoordiging kern Limbricht	- ca. 250 leden (niet allemaal actief) - dinsdag en donderdag 2x2u les - leden mogen de paardenbak/weide vrij gebruiken buiten lestijden - evenementen: clubkampioenschappen en Hemelvaart (overloopparkeren akker nabij schutterij)	- ca. 500 leden - 27 KNVB-teams, waarvan 17 jeugdteams - trainingen: - ma: 18.00-22.00 - di: 18.00-21.15 - wo: 18.00-22.00 - do: 18.00-21.15 - vr: 18.00-21.15 - wedstrijden vrijdagavond 35+ ==> 5 verenigen - bij wedstrijden / evenementen vindt geen / nauwelijks afstemming plaats - geen toernooien
doel en herkomst bezoekers	leden uit Sittard-Geleen: - 50% per fiets (via kern Limbricht) - 50% per auro (via Allee)	bezoekers lokaal tot regionaal/provinciaal: - bussen lokale/regionale evenementen (via Allee) - auto (via Allee) - fietsers/wandelaars via Allee zeer beperkt	leden uit Sittard-Geleen, Stein en Beek: - fietsers (via kern Limbricht) - auto (via Allee)	inwoners Limbricht/gemeente	- leden middels paardentrailer (via Allee) - rijden via kern Limbricht wordt vermeden i.v.m. oneffen kasseien (stress paarden)	inwoners Guttecoven, Limbricht, Einighausen, Born. Meesten komen via kern Limbricht
parkeren	leden/bezoekers op gemeentelijk parkeerterrein (auto) en bij clubhuis (fietsen)	- bezoekers op gemeentelijk parkeerterrein (auto) - bussen evenementen op/langs Allee (niet ideaal) - toekomstig overloopparkerterrein (auto) t.b.v. evenementen ten zuiden van Allee	leden/bezoekers op gemeentelijk parkeerterrein (auto) en bij clubhuis (fiets)	gebruikers/inwoners maken gebruik van parkeervakken (op straat) en het gemeentelijk parkeerterrein	- leden parkeren trailer op grind overloop parkeerplaats langs bak (neemt veel ruimte in beslag) - overloopparkerplaats akker nabij schutterij (evenement Hemelvaart)	leden/bezoekers op gemeentelijk parkeerterrein (auto) en bij clubhuis (fiets)
laden en lossen	auto (frisdrank en materialen) via slagboom/serviceweg	bakwagens (groothandel) via brug Allee	bakwagen (groothandel, vuilophaaldienst) via slagboom/serviceweg	n.v.t.	- zie opmerking parkeren	bakwagen (groothandel, vuilophaaldienst) via slagboom/serviceweg

bevindingen en opmerkingen

inrichting en gebruik Platz e.o.	- gebied tussen spoor en Platz is onoverzichtelijk - terras Café Salden op hoek onoverzichtelijk	- idee: Platz autovrij (bestemmingsverkeer (auto) Allee nu ook al via N276) - kans: mogelijk benutten toekomstige parkeervoorziening (t.b.v.café, kasteel, bewoners) t.p.v. te slopen loods/schuur (Allee 2) zodat Platz autovrij	parkeerdruk Beekstraat en Past. Janssenstraat hoog	- bestrating Platz is slecht toegankelijk voor minder validen/mensen die slecht ter been zijn (meer loopstroken van gebakken klinkers zijn wenselijk) - faciliteren voorzieningen fietsparkeren (nu niet aanwezig, dus wildparkeren wielrenfietsen op zondag)	- kasseien (oneffen) niet ideaal voor vervoer paardentrailer - parkeren aan weerszijde Platz resulteert in lastige/onoverzichtelijke situatie t.p.v. kruising café	- gebied tussen spoor en Platz is onoverzichtelijk - terras Café Salden op hoek onoverzichtelijk
inrichting en gebruik Allee (bebouwde kom)	onduidelijke routing (rijrichting) gemeentelijk parkeerterrein	- bussen via lus serviceweg laten halteren i.p.v. op/langs Allee - gemeentelijk parkeerterrein voldoet - wens: uitbreiding/opwaardering parkeerterrein (bijv. grasbetontegels) - idee: fietspad/-route via Dalstraat/veldweg ten oosten van 'pluktuin' kasteel ri. N276-Dr. Nolenslaan (meer beleving dan Allee) - aandacht voor beeldkwaliteit Allee binnen bebouwde kom (cultuurhistorisch karakter)	- onduidelijke weginrichting - serviceweg wordt door <div>J</div> meente (<div>J</div>) opnieuw geasfalteerd en voorzien van 2 rubberen drempels (event. verbreden)	- tijdens evenementen (enkele malen per jaar) wordt er ook op de rijbaan buiten de vakken (tegenover Kasteel) geparkeerd - bestaande paaltjes (afscheiding loopstrook-rijbaan) is functioneel - idee: laten vervallen ca. 5 parkeervakken (t.h.v. Allee 2) t.b.v. verleggen rijbaan (daardoor loopstrook zijde Kasteel doorzetten richting Platz) - hoogte haag 'pluktuin' Kasteel nabij oversteek tuin-Kasteel terugzetten in hoogte t.b.v. overzicht/veiligheid overstekende voetgangers - beleving: 30km-zone wordt niet gerespecteerd - aandacht voor uitgang gemeentelijk parkeerterrein (onduidelijk)	- as-verspringing niet ideaal voor paardentrailer (in principe geen route voor trailer) - aandacht voor plek voor fietsers en wandelaars - gemeentelijk parkeerterrein voldoet niet (krappe bochtstralen, varkensruggen) voor paardentrailers - overloopparkerterrein naast paardenbak niet ingericht voor paardentrailers - bebording gemeentelijk parkeerterrein is onduidelijk - slagboom zijde kasteel afgesloten (sleutel enkel in beheer bij visclub)	- onduidelijke routing (rijrichting) gemeentelijk parkeerterrein - fietsers steken de parkeerplaats schuin over wat voor gevaarlijke situaties zorgt - voorrangssituatie op de Allee verduidelijken - slecht overzicht door geparkeerde auto's; geen (langs)parkeren meer aan de Allee - algeheel onveiligheidsgevoel voor fietsers verbeteren
inrichting en gebruik Allee (buitengebied)	- geen verlichting aanwezig - autoverkeer rijdt te snel of te langzaam - voornamelijk recreatief gebruik (fietsers/wandelaars) - aandacht voor groepen wielrenners (weekend) - eventueel drempels - handhaving verloopt moeizaam	beperkt gebruik van fietsers/wandelaars Allee	vrijliggend fiets-/voetpad langs Allee	- snelheid autoverkeer Allee ligt (te) hoog (voetgangers mijden de Allee) - wens: snelheidsremmende maatregelen terug-/aanbrengen - Allee geen fietsroute (fietsers richting Sittard gaan via Steenstraat)	- verkeersdrempel voor paarden(trailer) absoluut niet wenselijk - tegemoetkomende automobilisten geven slecht ruimte aan paardentrailers - weg oog smal en onduidelijk waar kant asfalt ligt (markering ontbreekt/is niet zichtbaar) - asfalt is in slechte staat (gaten langs randen) - constatering: ruimte voor passeer-/uitwijkhavens is ook niet beschikbaar - duidelijke markering weggkant is wenselijk (reflectie, trilstrook)	- veilige fietsverbinding langs de Allee
overige	- idee: faciliteren enquête onderleden i.h.k.v. herkomst leden - foutparkeren op serviceweg blokeert toegang (Padel Power) - afstemming omliggende stakeholders is matig - overzicht vanuit serviceweg richting Allee beperkt (struikplantsoen) - verplaatsen/spiegelen slagboom t.b.v. functionaliteit		- idee: faciliteren enquête onderleden i.h.k.v. herkomst leden - 3x/jr. wordt er tijdens evenementen (Kasteel Limbricht) in de bermen (Allee) geparkeerd		- afstemming met overige verenigen niet noemenswaardig - Kasteel Limbricht geeft aan wanneer de bak nodig is i.v.m. evenementen - idee: slagboom zijde kasteel ook middels druppel bedienen zodat er rondgereden kan worden - wens: verlichting toevoegen in bocht (achterzijde) serviceweg	- weinig tot geen onderlingen afstemming bij evenementen / toernooien tussen de verenigen onderling. Coördinatie ontbreekt hierin
opmerkingen			- actie: afstemming werkzaamheden serviceweg met <div>J</div>	- actie: nagaan of overloop parkeerterrein openbaar toegankelijk is/moet worden en nagaan of 2e toegang een vergunningvereiste kan zijn/worden	- actie: nagaan verantwoordelijkheid/mandaat stichtingbestuur	

Bijlage 2 Verkeersafwikkeling ontwikkelingen Landgoed Kasteel Limbricht – Memo RA+

MEMO

Datum : 26 juli 2023
Aan : Volantis
Van : 
Kopie : -/-
Onze referentie : 23043.1 D.14 MEverkeer 01-B dhe

Betreft : Verkeersafwikkeling ontwikkelingen Landgoed Kasteel Limbricht

1. Introductie

Ten noorden van de kern Limbricht ligt Landgoed Kasteel Limbricht. Dit landgoed herbergt verschillende (horeca-)functies zoals vergaderfaciliteiten, maar ook verschillende ruimtes voor bruiloften, bedrijfsfeesten of andere feesten & partijen. Daarnaast is een restaurant met terras aanwezig, welke ook een uitvalsbasis is voor gerelateerde activiteiten.

Op het landgoed zijn diverse ontwikkelingen voorzien die gevolgen hebben voor de verkeerssituatie (parkeren en verkeersafwikkeling). Zo is er de functiewijziging van de ruimtes van de bowling en kantoren tot feestzalen. Daarnaast wil men een kleinschalige bierbrouwerij faciliteren. In de omgeving wordt aan de Platz een B&B gerealiseerd. Aan de overzijde van de Allee wordt een landpark ontwikkeld met ruimte voor vergaderen, trouwen en rouwen in de open lucht. Deze voorzieningen zijn additioneel ten opzichte van de voorzieningen in het kasteel. In de kasteeltuinen is tevens ruimte voorzien voor een multifunctioneel gebouw. Er zal sprake zijn een toename van de verkeersstromen van en naar het kasteel en haar omgeving. Gezien alle beoogde ontwikkelingen en de daarbij behorende procedures is onderzoek naar het toekomstig parkeren en de verkeersafwikkeling noodzakelijk. Volantis werkt aan een nieuw bestemmingsplan voor deze ontwikkeling. In dat kader is gevraagd is om in te zoomen op de toekomstige verkeersafwikkeling en deze nader te beoordelen. Centraal staat de vraag of dan wel in hoeverre de bestaande infrastructuur de verkeerstoename veilig kan afwikkelen.

2. Bestaande situatie

2.1. Verkeerssituatie

Op de volgende pagina is de locatie van het Landgoed Kasteel Limbricht op kaart weergegeven. Naast het kasteel bevinden zich aan de (noord)-oostzijde sport- en recreatieactiviteiten (tennis/padel, honkbal, voetbal en paardensport).



Het parkeren voor het landgoed, als ook voor de naast gelegen sport- en recreatieactiviteiten, is voorzien op de (openbare) parkeerplaats aan de Allee. Op dit moment zijn er 134 parkeerplaatsen aanwezig. Aan de Allee 20 langsparkerplaatsen en 114 op de parkeerplaats bij de sportvoorzieningen. Ten noorden van deze laatste parkeerplaats is een overloopterrein met 108 parkeerplaatsen tijdelijk in gebruik. In het nieuwe bestemmingsplan wordt deze parkeerplaats als zodanig verankerd. De belangrijkste ontsluitingsroutes voor bezoekers aan het landgoed zijn de Allee en de route via Platz - Beekstraat - Molenstraat - Provincialeweg in de richting van de provinciale weg N276. De Molenstraat is de ontsluitingsweg van de kern Limbricht. Onderstaand is een beeld gegeven van beide ontsluitingsroutes.

Het gedeelte van de Allee buiten de bebouwde kom is onderdeel van het (recreatieve) fietsknooppuntensysteem. De fietsroute loopt langs de sportvoorzieningen door het Limbrichterbos.

Allee, tussen N276 en sportvoorzieningen	Allee, tussen sportvoorzieningen en Platz
	
<ul style="list-style-type: none"> + 60 km/uur + gemengd gebruik + rijbaanbreedte ca. 4,6 - 4,7m + 1.150 mvt/etmaal werkdag + 1.110 mvt/etmaal weekdag 	<ul style="list-style-type: none"> + 30 km/uur + gemengd gebruik, voetpad aanwezig + rijbaanbreedte 5,0 – 5,2m + 1.160 mvt/etmaal werkdag + 1.140 mvt/etmaal weekdag

Beekstraat	Beekstraat
	
<ul style="list-style-type: none"> + 30 km/uur + gemengd gebruik + rijbaanbreedte ca. 5,1m excl. molgoot + 590 mvt/etmaal werkdag + 570 mvt/etmaal weekdag 	<ul style="list-style-type: none"> + 30 km/uur + gemengd gebruik (erfachtige inrichting) + rijbaanbreedte ca. 5,9m excl. rabatstrook + 590 mvt/etmaal werkdag + 570 mvt/etmaal weekdag

In bijlage I zijn alle resultaten van de verkeerstellingen opgenomen.

In noordelijke richting sluit de Allee aan op de provinciale weg N276. Op de volgende pagina is van deze aansluiting een beeld gegeven.

Aansluiting Allee – N276



- + 80 km/uur
- + ongeregeld (voorrangs)kruispunt
- + aanwezigheid van linksafvakken naar Allee en parkeerterrein 'Op de Vos'
- + ruim gedimensioneerde aansluiting van de Allee op de N276

Verkeersomvang N276 [verkeersatlas Limburg]

- + 2018: 26.170 mvt/etmaal werkdag
- + 2019: 26.120 mvt/etmaal werkdag
- + 2020: 22.800 mvt/etmaal werkdag

Deze afname wordt niet verklaard in de verkeersatlas, maar is logischerwijze te wijten aan Corona

2.2. Bezoekersaantallen

Op het kasteel bevinden zich diverse (horeca)faciliteiten. De hoofdburcht huisvest diverse vergaderruimtes en in de voorburcht zijn verschillende feestzalen aanwezig voor onder andere bruiloften, bedrijfsfeesten of andere feesten & partijen. Zo is er ook een brasserie aanwezig en zijn er voorzieningen om te overnachten (B&B). Onderstaand zijn de bestaande bezoekersaantallen opgesomd [opgave opdrachtgever]:

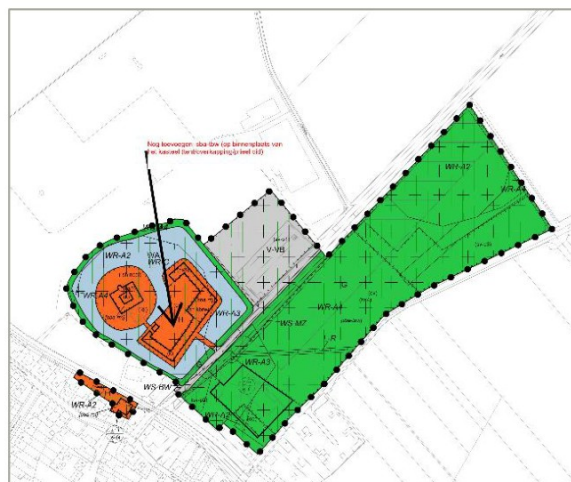
- + regulier weekdag: 555 bezoekers per dag – maximaal gelijktijdig aanwezig 400;
- + regulier weekend: 540 bezoekers per dag – maximaal gelijktijdig aanwezig 530;
- + maximaal regulier gebruik*: 2.040 bezoekers per dag – maximaal gelijktijdig aanwezig 1.495.

** onder maximaal regulier gebruik wordt een groot besloten feest verstaan. Dit vindt ca. 18x per jaar plaats.*

3. Ontwikkeling kasteel Limbricht

Op en in de omgeving van het landgoed zijn de volgende ontwikkelingen beoogd:

- + B&B aan de Platz. Op locatie zijn 7 kamers voorzien inclusief een kantoor (oranje vlak);
- + Op het Landpark zijn kasteeltuinen voorzien (groene vlak). Deze uitbreiding biedt ruimte voor het (openbaar) recreëren en daarnaast voorzieningen voor vergaderen, trouwen en rouwen. Deze voorzieningen zijn deels additioneel ten opzichte van de voorzieningen in het kasteel. Het merendeel van deze activiteiten is direct gerelateerd



aan de activiteiten in het kasteel en genereren derhalve geen additionele bezoekersstromen. In de kasteeltuinen is tevens ruimte voorzien voor een multifunctioneel gebouw. Als voorbeeld: in de middag in de openlucht trouwen (normaliter op gemeentehuis o.i.d.) en daarna de receptie/feest op het kasteel.

In onderstaand overzicht zijn de (maximaal) te verwachten bezoekersaantallen van voorgaande ontwikkelingen in beeld gebracht. Volledigheidshalve: het zijn de extra bezoekersaantallen, boven op de aan het kasteel gerelateerde activiteiten.

	Maximaal regulier gebruik		Regulier - weekday		Regulier - weekend	
	totaal/dag	max. gelijktijdig aanwezig	totaal/dag	max. gelijktijdig aanwezig	totaal/dag	max. gelijktijdig aanwezig
Platz	32		48	16	32	
Landpark	100	100	200	150	75	75

Bezoekersaantallen ontwikkelingen Platz en Landpark

De voorziene ontwikkelingen zorgen voor extra verkeer en daarmee een hogere parkeerbehoefte. Voor een structurele oplossing is een upgrade van het huidige en tijdelijke overloopterrein bij de sportvoorzieningen voorzien. Daarmee zijn in totaal 242 parkeerplaatsen aanwezig. Aanvullend op deze parkeerplaatsen is ten zuiden van de locatie van het multifunctioneel gebouw een aanvullende parkeervoorziening beoogd (ca. 60 parkeerplaatsen). Dit niet openbare parkeerterrein is voorzien voor werknemers op het landgoed en bezoekers aan de B&B aan de Platz. Aan de Platz zijn onvoldoende parkeermogelijkheden aanwezig. Volledigheidshalve kan bij grote evenementen het oostelijk deel van het landpark als overloop voor het parkeren worden ingericht.

4. Verkeersgeneratie

In dit hoofdstuk is nader ingezoomd op de toekomstige verkeersgeneratie wanneer alle ontwikkelingen zijn gerealiseerd dan wel in gebruik zijn. De verkeersgeneratie geeft het aantal verkeersbewegingen per auto per etmaal weer.

Voor de B&B aan de Platz geldt dat er geen (CROW) kengetallen beschikbaar zijn voor deze functie. Gegeven de ligging van de voorziening (niet in de directe nabijheid van een station) en het voorzieningenniveau wordt aangesloten bij de functie van hotel '4 sterren'. Het kengetal bedraagt 20,2 – 23,1 per 10 kamers. Bij de voorziene 7 kamers zijn dit maximaal 17 verkeersbewegingen (van/naar). Wanneer rekening wordt gehouden met aanvullend een kantoorfunctie (zonder baliefunctie) bedraagt het totaal aantal verkeersbewegingen ruim 20 verkeersbewegingen.

Voor de ontwikkeling op het Landpark is aan de hand van de te verwachten toename van bezoekersaantallen een inschatting gemaakt van het aantal verkeersbewegingen per auto. In de tabel op de volgende pagina is dit inzichtelijk gemaakt voor de verschillende situaties. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- + de (maximale) toename van het aantal bezoekers en werknemers is de basis voor berekening *[opgave opdrachtgever]*;
- + uitgegaan dat 15% van het aantal bezoekers en werknemers te voet of met de fiets komen;
- + voor de bezoekers is uitgegaan van een gemiddelde autobezetting van 2,2. Dit is inclusief een klein deel dat eventueel op de fiets komt of met groepsvervoer (taxibusjes). Uit research blijkt dat bij vergelijkbare verkeersonderzoeken een autobezetting van 2,0 tot 2,5 wordt gehanteerd. Binnen dit onderzoek is uitgegaan van het gemiddelde;
- + om het aantal autoritten te bepalen is het aantal auto's maal 2 gedaan.

Uit het overzicht blijkt dat het maximaal extra aantal verkeersbewegingen 94 tot 204 bedraagt (zowel aankomst als vertrek). De toename is het grootst op een reguliere weekdag. Samen met de ontwikkeling aan de Platz bedraagt de toename van het aantal verkeersbewegingen dan 114 tot 224 per etmaal.

De extra bezoekersaantallen zijn veelal het gevolg van (besloten) activiteiten op het landgoed. Hierdoor zal het aankomst- en vertrektopatroon van bezoekers in een korter tijdsbestek plaatsvinden. Voorafgaand aan de activiteiten is het personeel al aanwezig en heeft de bevoorrading al plaatsgevonden. Dit zorgt voor meer spreiding alhoewel door de geringe omvang van dit verkeer is het effect beperkt merkbaar.

	Maximaal regulier gebruik	Regulier - weekday	Regulier - weekend
Toename aantal bezoekers	132	248	107
Toename aantal werknemers	10	10	10
Totaal	142	258	117
Aandeel te voet / fiets (15%)	22	39	18
Aantal bezoekers per auto	120	219	99
Aantal auto's (aantal bezoekers / 2,2)	55	100	45
Aantal ritten (aantal auto's * 2)	110	200	90
Aantal ritten bevoorrading	4	4	4
Totaal aantal ritten	114	204	94

Maximale extra verkeerstoename als gevolg van ontwikkeling Landpark

5. Beoordeling toekomstige situatie

5.1. Reguliere situatie

Voor de toedeling van de te verwachten verkeerstoename is de aanname gedaan dat 70% vanuit noordelijke richting komt en gaat via de N297, N276, Allee. Op basis van routeinformatie uit Google Maps blijkt dat verkeer met een herkomst of bestemming via de A2 deze snellere route zal nemen. De overige 30% heeft een herkomst of bestemming in de regio Sittard of neemt de zuidelijke route via de N294 naar de A2. Dit betekent voor de relevante wegen de volgende verkeerstoenames en totale verkeersbelasting (exclusief autonome groei van het verkeer):

- + Allee (noordelijk deel): $1.150 + 157$ (70% van 224) = 1.307 mvt/etmaal (+14%);
- + Allee (zuidelijk deel): $1.160 + 68$ (30% van 224) = 1.228 mvt/etmaal (+6%);
- + Beekstraat: $590 + 68$ (30% van 224) = 658 mvt/etmaal (+12%).

Op de verschillende provinciale N-wegen is de verkeerstoename gering waardoor het verkeer opgaat in het heersend verkeersbeeld.

De Allee buiten de bebouwde kom is een erftoegangsweg (60 km/uur). De aanwezige lengtemarkering duidt erop dat de weg is ingericht voor een erftoegangsweg type I. Conform richtlijnen uit het Handboek Wegontwerp [CROW] heeft dit type een rijbaanbreedte van minimaal 4,5 meter nodig voor de combinatie van een personenauto en een fiets. De huidige rijbaan met een breedte van 4,6-4,7 meter voldoet aan de minimale maatvoering. In theorie kunnen erftoegangswegen type I een maximum intensiteit van 5.000 tot 6.000 mvt/etmaal veilig verwerken. Gezien het huidige wegbeeld met de smallere rijbaan en de bomenrij dicht op de rijbaan is de inschatting dat de capaciteit 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal bedraagt.

Personenauto's kunnen elkaar met gepaste snelheid passeren en bij het passeren van grotere voertuigen moeten beide voertuigen van de berm gebruik maken. Het veelvuldig passeren via de berm leidt tot berm schade. Aandachtspunt zijn wel de gereden snelheden. Uit de tellingen blijkt dat de V85 70 km/uur bedraagt. De V85 is de snelheid waaraan 85% van de bestuurders zich houdt, ofwel de snelheid die 15% van de bestuurders overschrijdt. De lange rechtstand nodigt uit tot hogere snelheden. Op basis van het bestaande verkeersgedrag moeten aanvullende maatregelen worden overwogen om de gereden snelheden te verlagen.

De Beekstraat binnen de bebouwde kom (30 km/uur) is een erftoegangsweg. Het 1^e gedeelte vanaf de Molenstraat heeft een inrichting met een breder profiel en een trottoir. Parkeren vindt op de rijbaan plaats. Het 2^e gedeelte van de Beekstraat heeft meer weg van een erfachtige inrichting. Er zijn geen voetgangersvoorzieningen aanwezig en parkeren vindt eveneens op de rijbaan of rabatstrook plaats. De capaciteit van deze weg wordt ingeschat op 1.500 tot 2.500 mvt/etmaal.

Voor zowel de Allee als de Beekstraat blijft de toekomstige verkeersomvang onder de ingeschatte waarden voor de capaciteit. Dit geldt ook wanneer er sprake zou zijn van een (iets) andere verdeling bij de toedeling van het verkeer. Bij de beoordeling is uitgegaan van de bestaande verkeersomvang op basis van het gemiddelde aantal mvt/etmaal. Uit de tellingen blijkt een piekmoment op zaterdag 17 juni 2023 met op de Allee 1.600 – 1.690 mvt/etmaal en op de Beekstraat 900 mvt/etmaal. De verschillen zitten vooral bij aankomst tussen 18:00 - 20:00 uur en bij het vertrek tussen 23:00 - 02:00 uur. Ook wanneer wordt uitgegaan van dergelijke momenten leidt de verkeerstoename als gevolg van de ontwikkeling van het Landgoed niet tot noemenswaardige problemen voor een veilige verkeersafwikkeling.

Aandachtspunt voor een veilige kruispuntafwikkeling betreft de aansluiting van de Allee op de N276. De N276 is een druk bereden weg. Dit blijkt ook uit de Verkeersatlas van de provincie Limburg waarin deze weg een aandachtspunt betreft voor de intensiteit-capaciteit verhouding (hoger van 0,9). Op drukke momenten kan het voorkomen dat langere wachttijden ontstaan. Risico hiervan is dat verkeer mogelijk meer risico gaat nemen bij het oversteken. Naast het ruim gedimensioneerde kruispunt heeft het verkeer geen mogelijkheid voor een gefaseerde oversteek. Bij het oversteken moet men meerdere rijstroken kruisen. Dit kan verkeersonveilige situaties met zich mee brengen.

Voor meer inzicht in de verkeersafwikkeling op deze locatie is nader onderzoek gewenst. Vanwege de bestaande problematiek staat dit los van de ontwikkelingen op het landgoed.

5.2. Evenementen

Op jaarbasis vinden een aantal kleine en grote evenementen op locatie plaats. De ontwikkelingen op het landgoed staan hier los van omdat deze evenementen nu ook al plaatsvinden. Dergelijke evenementen trekken veel bezoekers aan, ook per auto. De inrichting van het Landpark biedt mogelijkheden om in de toekomst het evenemententerrein in te zetten als overloopterrein. Hierdoor is in de directe omgeving extra parkeercapaciteit beschikbaar.

De kleinere evenementen zijn vergelijkbaar met de situatie van 'regulier gebruik'. Aanvullende maatregelen zijn dan niet nodig. Juist de grotere evenementen generen meer verkeer. Zo gaat men uit van maximaal 1.500 bezoekers. Met vergelijkbare uitgangspunten voor de verkeersgeneratie zijn dit ca. 1.200 autoverplaatsingen (heen en terug). Om de verkeersoverlast voor de kern Limbricht te beperken, wil de initiatiefnemer inzetten op een gecontroleerde situatie. Zo kunnen bij de diverse parkeerlocaties verkeersregelaars worden ingezet om bijvoorbeeld het vertrekkend verkeer richting de N276 te sturen. Hierdoor rijdt er minder (doorgaand) verkeer door de kern Limbricht. Een nadere uitwerking in een 'standaard' verkeersplan geeft concreet inzicht in de treffen maatregelen. Dit niet alleen gericht op de bezoekers per auto, maar zeker ook per fiets of te voet.

6. Conclusie

De ontwikkelingen op het Landgoed Kasteel Limbricht leiden tot extra verkeer. Deze verkeerstoename bedraagt in totaal maximaal 114 tot 224 extra verkeersbewegingen per auto (heen en terug). Parkeren is voorzien op de parkeerplaats bij de sportvoorzieningen. In overleg met de gemeente wordt bekeken of het huidige overloopterrein een meer definitieve inrichting kan krijgen. Op het Landpark ontstaat tevens ruimte voor een overloopterrein dat bij evenementen kan worden ingezet. Daarnaast is extra parkeerruimte in de hoek Allee – Dalstraat voorzien voor werknemers en bezoekers aan de beoogde B&B aan de Platz.

Gezien de routeinformatie uit Google Maps is de verwachting dat het merendeel van het bezoekers-verkeer via de Allee (buiten de bebouwde kom) rijdt naar de N276. Dit is de snelste route van/naar de A2. Dit betekent uitgaande van een gemiddelde situatie voor de Allee een verkeerstoename van 14%. In totaal zijn dit ruim 1.300 mvt/etmaal. De route via de Beekstraat laat een toename zien van 12% tot ca. 660 mvt/etmaal. Bij deze relatief geringe verkeerstoename, in combinatie met de (maatgevende) momenten, worden geen noemenswaardige knelpunten verwacht als het gaat om de verkeersafwikkeling.

De aansluiting van de Allee op de N276 is en blijft een aandachtspunt. De bestaande inrichting in combinatie met de verkeersdrukte kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Vanwege de bestaande problematiek kan dit los van de ontwikkelingen op het landgoed worden gezien. Dit geldt ook voor de gereden snelheden op de Allee buiten de bebouwde kom. Aanvullende snelheidsremmende maatregelen moeten worden overwogen om de snelheden te beperken.

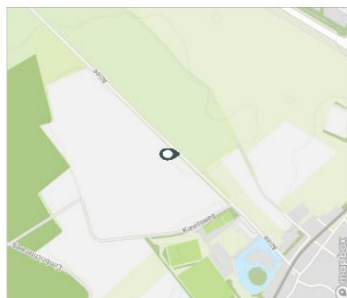
Jaarlijks worden ook kleine en grote evenementen op het Landgoed georganiseerd. Met name voor de grotere evenementen met maximaal 1.500 bezoekers wordt aanbevolen om een verkeersplan op te maken om de verkeerssituatie voor de kern Limbricht controleerbaar te houden.

Bijlage I – Verkeerstellingen

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Locatie: **Allee**
 Limbricht
 Tussen Kievitsweg en N276
 Ri. 1 = Ri. Noord (N276)
 Ri. 2 = Ri. Zuid (Kievitsweg)
 Meting
 Meetperiode: 31 mei t/m 29 juni 2023
 Methodiek: Telslangen
 In opdracht van: RA+ Ingenieurs
 Uitgevoerd door: Neelke



Voertuigclassificatie
 Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
 L = Licht verkeer (2 assen, afstand < 3,7 m)
 M = Middelzwaar verkeer (2 assen, afstand > 3,7 m)
 Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

ALLEE, LIMBRICHT

Tussen Kievitsweg en N276

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Bereik (0-24u)	1150	100%	1113	100%	507	610
Dag (7-19u)	883	76,8%	857	77,0%	362	496
Avond (19-23u)	216	18,8%	198	17,8%	112	104
Nacht (23-7u)	51	4,4%	59	5,3%	34	17
Ochterspits (7-9u)	140	12,2%	118	10,6%	45	95
Avondspits (16-18u)	189	16,4%	172	15,5%	76	112

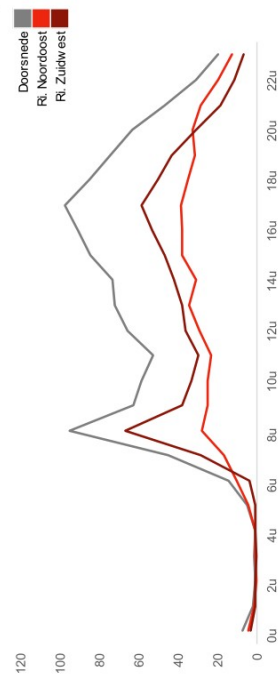
UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	7	0,6%	13	1,1%	4	4
01:00 - 02:00	2	0,2%	8	0,7%	1	2
02:00 - 03:00	1	0,1%	2	0,2%	0	1
03:00 - 04:00	1	0,1%	1	0,1%	1	0
04:00 - 05:00	1	0,1%	1	0,1%	0	1
05:00 - 06:00	5	0,4%	4	0,3%	4	1
06:00 - 07:00	14	1,2%	12	1,0%	10	4
07:00 - 08:00	45	3,9%	37	3,3%	16	23
08:00 - 09:00	95	8,3%	81	7,3%	28	67
09:00 - 10:00	63	5,5%	62	5,5%	25	38
10:00 - 11:00	58	5,1%	62	5,5%	25	33
11:00 - 12:00	53	4,6%	61	5,5%	23	30
12:00 - 13:00	66	5,7%	71	6,4%	29	31
13:00 - 14:00	72	6,3%	76	6,8%	34	36
14:00 - 15:00	73	6,4%	82	7,3%	31	33
15:00 - 16:00	85	7,4%	82	7,3%	38	47
16:00 - 17:00	91	7,9%	84	7,6%	38	54
17:00 - 18:00	97	8,5%	88	7,9%	39	51
18:00 - 19:00	85	7,4%	77	6,9%	35	44
19:00 - 20:00	75	6,5%	68	6,1%	31	43
20:00 - 21:00	63	5,5%	59	5,3%	32	29
21:00 - 22:00	47	4,1%	43	3,9%	29	19
22:00 - 23:00	31	2,7%	28	2,5%	19	11
23:00 - 24:00	19	1,7%	18	1,6%	12	7

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)	1102	95,8%	1073	96,4%	96,1%	96,1%
Middelzwaar (M)	36	3,1%	30	2,7%	2,8%	3,4%
Zwaar (Z)	12	1,1%	10	0,9%	1,1%	0,9%

VOERTUIGVERDELING

UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
do 1-jun	1228	58	56	60
vr 2-jun	1177	70	68	72
za 3-jun	1087	1,3%	1,5%	1,2%
zo 4-jun	854	3,9%	5,2%	2,7%
ma 5-jun	922	17,4%	21,7%	13,9%
di 6-jun	1209	35,9%	36,2%	35,6%
wo 7-jun	1053	27%	24,4%	29,2%
do 8-jun	1246	10,1%	8,1%	11,8%
vr 9-jun	1389	3%	2%	3,8%
za 10-jun	1229	1,3%	0,8%	1,7%
zo 11-jun	1151			
ma 12-jun	997			
di 13-jun	966			
wo 14-jun	1209			
vr 15-jun	1118			
za 16-jun	1100			
zo 17-jun	1689			
ma 18-jun	1142			
di 19-jun	993			
wo 20-jun	1166			
do 21-jun	1283			
vr 22-jun	1043			
za 23-jun	1295			
zo 24-jun	1059			
ma 25-jun	778			
di 26-jun	1009			
wo 27-jun	1172			
do 28-jun	1182			

SNELHEID

Gem. snelheid	Doorsnede	Ri. Noord	Ri. Zuid
V85	70	68	72
< 30 km/u	1,3%	1,5%	1,2%
30 - 40 km/u	3,9%	5,2%	2,7%
40 - 50 km/u	17,4%	21,7%	13,9%
50 - 60 km/u	35,9%	36,2%	35,6%
60 - 70 km/u	27%	24,4%	29,2%
70 - 80 km/u	10,1%	8,1%	11,8%
80 - 90 km/u	3%	2%	3,8%
> 90 km/u	1,3%	0,8%	1,7%

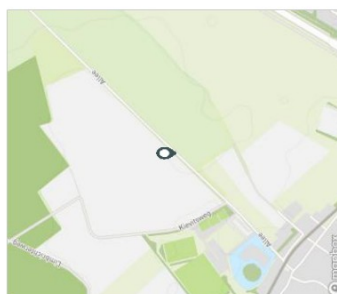
Allee, tussen Dalstraat en Kievitsweg

Wat wij buiten doen
 komt binnen.

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

Meelocalite
Allee
 Limbricht
 Tussen Kievitsweg en N276
 Ri. 1 = Ri. Noordoost (N276)
 Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Kievitsweg)
 Meting
 Meetperiode: 31 mei t/m 29 juni 2023
 Methodiek: Tellingen
 In opdracht van: RA+ Ingenieurs
 Uitgevoerd door: Meeteel



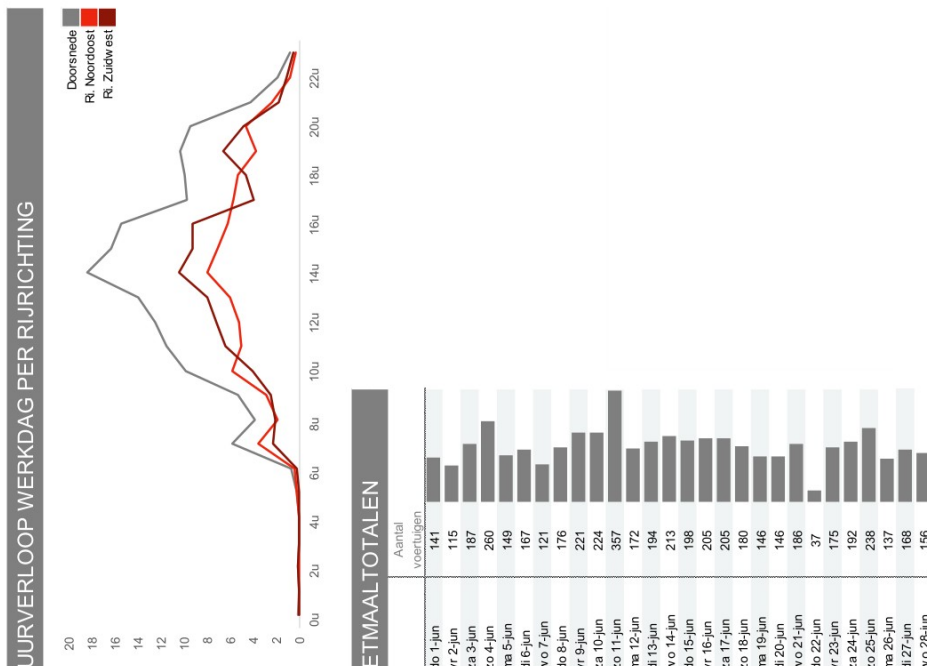
Voertuigclassificatie
 Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

ALLEE, LIMBRICHT

Tussen Kievitsweg en N276

INTENSITEITEN			
	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Binnal (0-24u)	161	180	100%
Dag (7-19u)	133	152	84,4%
Avond (19-23u)	26	25	13,8%
Nacht (23-7u)	2	3	1,7%
Ochtendspits (7-9u)	10	8	4,6%
Avondspits (16-18u)	25	27	14,7%

UURCIJFERS			
	Doorsnede	Ri. Noordoost	Ri. Zuidwest
	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0
06:00 - 07:00	1	0	0
07:00 - 08:00	6	5	2
08:00 - 09:00	4	4	2
09:00 - 10:00	5	7	3
10:00 - 11:00	10	13	4
11:00 - 12:00	12	17	6
12:00 - 13:00	13	15	8
13:00 - 14:00	14	18	7
14:00 - 15:00	18	22	10
15:00 - 16:00	16	17	9
16:00 - 17:00	15	16	6
17:00 - 18:00	10	10	5
18:00 - 19:00	10	9	5
19:00 - 20:00	10	10	4
20:00 - 21:00	9	9	5
21:00 - 22:00	4	4	2
22:00 - 23:00	2	2	1
23:00 - 24:00	1	1	1

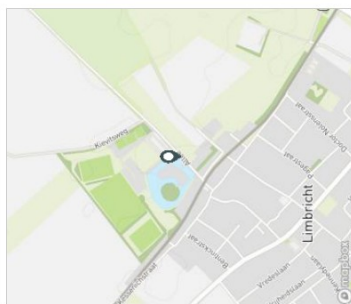


Allee, tussen Dalstraat en Kievitsweg - Fietzers & bromfietzers

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meerlocatie
Allee
Limbricht
 Tussen Dalstraat en Kievitsweg
 Ri. 1 = Ri. Noordoost (Kievitsweg)
 Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Dalstraat)
 Meting
 Meetperiode: 31 mei t/m 29 juni 2023
 Methode: Telslangen
 In opdracht van: RA+ Ingenieurs
 Uitgevoerd door: Meeter



Voertuigclassificatie
 Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
 L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
 M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
 Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

ALLEE, LIMBRICHT

Tussen Dalstraat en Kievitsweg

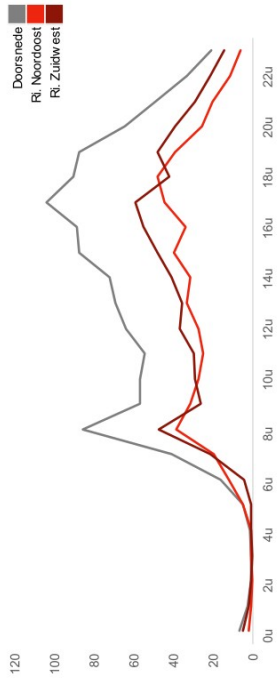
	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Ennaal (0-24u)	1160	100%	523	520	637	620
Dag (7-19u)	871	75,1%	400	401	472	458
Avond (19-23u)	234	20,2%	97	90	138	127
Nacht (23-7u)	54	4,7%	27	29	27	34
Ochtendspits (7-9u)	127	10,9%	58	53	69	55
Avondspits (16-18u)	193	16,6%	78	76	114	103

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	7	0,6%	2	4	5	8
01:00 - 02:00	2	0,2%	1	3	2	5
02:00 - 03:00	1	0,1%	0	1	1	1
03:00 - 04:00	1	0,1%	1	1	0	1
04:00 - 05:00	1	0,1%	1	1	1	1
05:00 - 06:00	5	0,4%	5	3	1	1
06:00 - 07:00	16	1,4%	12	10	4	4
07:00 - 08:00	41	3,5%	34	20	17	22
08:00 - 09:00	86	7,4%	74	36	47	38
09:00 - 10:00	57	4,9%	59	31	26	27
10:00 - 11:00	57	4,9%	62	32	29	31
11:00 - 12:00	55	4,7%	64	25	30	33
12:00 - 13:00	64	5,5%	71	28	30	37
13:00 - 14:00	69	6,0%	73	35	36	38
14:00 - 15:00	72	6,2%	77	31	34	41
15:00 - 16:00	88	7,5%	86	40	38	48
16:00 - 17:00	89	7,6%	86	34	55	51
17:00 - 18:00	104	9,0%	94	45	59	53
18:00 - 19:00	90	7,8%	81	48	41	42
19:00 - 20:00	87	7,5%	79	39	35	48
20:00 - 21:00	65	5,6%	61	25	39	36
21:00 - 22:00	49	4,3%	46	20	19	27
22:00 - 23:00	33	2,9%	31	11	22	20
23:00 - 24:00	21	1,8%	6	6	14	14

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	1088	94,6%	1063	95,1%	95,0%	95,5%
Middelzwaar (M)	31	2,7%	27	2,4%	2,1%	2,6%
Zwaar (Z)	31	2,7%	29	2,6%	3,3%	2,0%



UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Gem. snelheid	Aantal voertuigen	Gem. snelheid	Aantal voertuigen	Gem. snelheid	Aantal voertuigen
do 1-jun	35	1322	37	1156	34	1170
vr 2-jun	47	1170	49	925	44	1052
za 3-jun	6,4%	1170	6,4%	1052	6,9%	1132
zo 4-jun	22,5%	925	22,5%	1152	25,1%	1179
ma 5-jun	40,5%	1052	40,5%	1427	44,6%	1334
di 6-jun	23,6%	1132	23,6%	1180	28,1%	1013
wo 7-jun	5,6%	1152	5,6%	1036	9,1%	1036
do 8-jun	1%	1179	1%	1294	1,7%	1294
vr 9-jun	0,1%	1427	0,1%	1046	0,2%	1046
za 10-jun	0%	1334	0%	1086	0,1%	1086
zo 11-jun	0%	1180	0%	1608	0,1%	1608
ma 12-jun	0%	1013	0%	1038	0%	1038
di 13-jun	0%	1036	0%	1034	0%	1034
wo 14-jun	0%	1294	0%	1387	0%	1387
do 15-jun	0%	1046	0%	1006	0%	1006
vr 16-jun	0%	1086	0%	1164	0%	1164
za 17-jun	0%	1608	0%	1060	0%	1060
zo 18-jun	0%	1038	0%	809	0%	809
ma 19-jun	0%	1034	0%	1032	0%	1032
di 20-jun	0%	1387	0%	1175	0%	1175
wo 21-jun	0%	1006	0%	1258	0%	1258
do 22-jun	0%	1164	0%		0%	
vr 23-jun	0%	1060	0%		0%	
za 24-jun	0%	809	0%		0%	
zo 25-jun	0%	1032	0%		0%	
ma 26-jun	0%	1032	0%		0%	
di 27-jun	0%	1175	0%		0%	
wo 28-jun	0%	1258	0%		0%	

SNELHEID

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Gem. snelheid	Aantal voertuigen	Gem. snelheid	Aantal voertuigen	Gem. snelheid	Aantal voertuigen
< 20 km/u	6,4%	1170	6,4%	1156	6,9%	1170
20 - 30 km/u	22,5%	925	22,5%	925	25,1%	1052
30 - 40 km/u	40,5%	1052	40,5%	1427	44,6%	1334
40 - 50 km/u	23,6%	1132	23,6%	1180	28,1%	1013
50 - 60 km/u	5,6%	1152	5,6%	1036	9,1%	1036
60 - 70 km/u	1%	1179	1%	1294	1,7%	1294
70 - 80 km/u	0,1%	1427	0,1%	1046	0,2%	1046
> 80 km/u	0%	1334	0%	1086	0,1%	1086

VERKEERSTELLING

Bromfietzers en fietsers

ALLEE, LIMBRICHT

Tussen Dalstraat en Kievitsweg

Meelocatie

Allee

Limbricht

Tussen Dalstraat en Kievitsweg

Ri. 1 = Ri. Noordoost (Kievitsweg)

Ri. 2 = Ri. Zuidwest (Dalstraat)

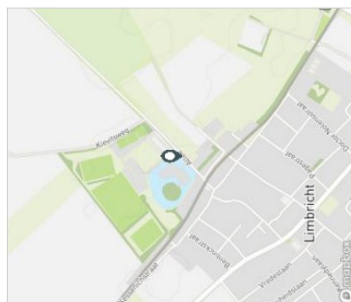
Meeting

Metrieprijs: 31 mei t/m 29 juni 2023

Methodiek: Telelengen

In opdracht van: RA+ Ingenieurs

Uitgevoerd door: Meitel



Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

INTENSITEITEN

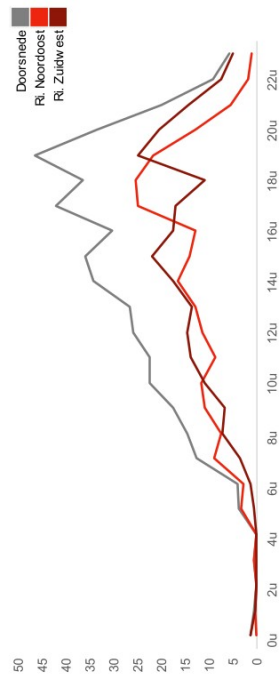
	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Enkelt (0-24u)	446	100%	477	100%	231	254
Dag (7-19u)	321	71.9%	355	74.4%	166	179
Avond (19-23u)	109	24.5%	103	21.6%	42	67
Nacht (23-7u)	16	3.6%	19	4.0%	8	11
Ochtendspits (7-9u)	27	6.1%	24	5.0%	16	11
Avondspits (16-18u)	72	16.2%	74	15.5%	38	37

UURCIJFERS

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	1	0.3%	4	0.7%	0	3
01:00 - 02:00	1	0.1%	1	0.3%	0	1
02:00 - 03:00	0	0.0%	1	0.2%	0	1
03:00 - 04:00	0	0.1%	1	0.1%	0	0
04:00 - 05:00	0	0.0%	0	0.0%	0	0
05:00 - 06:00	4	0.8%	3	0.7%	3	0
06:00 - 07:00	4	0.9%	3	0.7%	3	1
07:00 - 08:00	13	2.8%	10	2.2%	9	4
08:00 - 09:00	15	3.3%	13	2.8%	8	7
09:00 - 10:00	18	3.9%	20	4.2%	11	7
10:00 - 11:00	23	5.0%	28	5.8%	12	14
11:00 - 12:00	22	5.0%	31	6.4%	9	14
12:00 - 13:00	26	5.8%	31	6.6%	11	15
13:00 - 14:00	27	6.0%	33	6.8%	13	14
14:00 - 15:00	34	7.7%	40	8.5%	17	21
15:00 - 16:00	36	8.1%	38	8.0%	14	23
16:00 - 17:00	30	6.8%	34	7.1%	13	20
17:00 - 18:00	42	9.4%	40	8.4%	25	17
18:00 - 19:00	36	8.2%	36	7.5%	26	13
19:00 - 20:00	47	10.4%	42	8.8%	22	25
20:00 - 21:00	33	7.5%	31	6.5%	13	20
21:00 - 22:00	20	4.5%	20	4.2%	6	14
22:00 - 23:00	9	2.1%	10	2.1%	2	7
23:00 - 24:00	6	1.3%	6	1.2%	1	5



UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
do 1-jun	462
vr 2-jun	366
za 3-jun	490
zo 4-jun	483
ma 5-jun	475
di 6-jun	442
wo 7-jun	354
do 8-jun	490
vr 9-jun	467
za 10-jun	656
zo 11-jun	741
ma 12-jun	516
di 13-jun	462
wo 14-jun	546
do 15-jun	474
vr 16-jun	462
za 17-jun	524
zo 18-jun	534
ma 19-jun	538
di 20-jun	378
wo 21-jun	539
do 22-jun	130
vr 23-jun	454
za 24-jun	483
zo 25-jun	469
ma 26-jun	390
di 27-jun	426
wo 28-jun	537

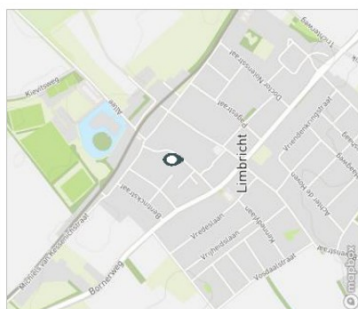
Allee, tussen Kievitsweg en N276 – Fietzers & bromfietzers

Wat wij buiten doen
komt binnen.

VERKEERSTELLING

Motorvoertuigen

Meelocatie
Beekstraat
Limbricht
Tussen M. van Strijthagenstraat en Steenstraat
Ri. 1 = Ri. Noordoost (Steenstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (M. van Strijthagenstraat)
Meting
Metingperiode: 13 juni t/m 29 juni 2023
Methode: Telslangen
In opdracht van: RA+ Ingenieurs
Uitgevoerd door: Meel



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

BEEKSTRAAT, LIMBRICHT

Tussen M. van Strijthagenstraat en Steenstraat

INTENSITEITEN	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag		
Eensal (0-24u)	593	100%	573	100%	292	280	302	293
Dag (7-19u)	462	77.9%	445	77.8%	236	227	226	218
Avond (19-23u)	107	18.0%	97	17.0%	47	43	60	55
Nacht (23-7u)	24	4.1%	30	5.2%	8	10	16	20
Ochtendspits (7-9u)	70	11.7%	56	9.8%	35	29	35	27
Avondspits (16-18u)	100	16.8%	91	16.0%	48	44	52	48

UURCIJFERS

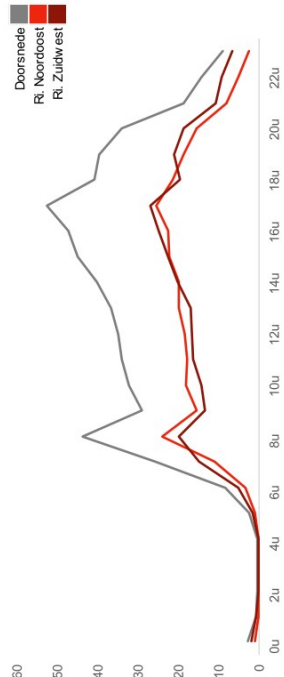
	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag		
00:00 - 01:00	3	0.5%	6	1.0%	1	2	2	4
01:00 - 02:00	1	0.1%	3	0.5%	0	1	1	2
02:00 - 03:00	0	0.0%	1	0.2%	0	0	0	1
03:00 - 04:00	0	0.1%	1	0.2%	0	0	0	1
04:00 - 05:00	0	0.1%	1	0.1%	0	0	0	0
05:00 - 06:00	3	0.4%	2	0.3%	1	1	2	1
06:00 - 07:00	8	1.4%	8	1.3%	3	3	5	5
07:00 - 08:00	26	4.4%	20	3.4%	11	9	15	11
08:00 - 09:00	44	7.4%	36	6.3%	24	20	20	16
09:00 - 10:00	29	4.9%	30	5.2%	16	16	14	14
10:00 - 11:00	32	5.4%	34	5.9%	18	18	14	15
11:00 - 12:00	34	5.7%	37	6.4%	18	19	16	18
12:00 - 13:00	35	5.9%	38	6.6%	18	19	17	19
13:00 - 14:00	37	6.2%	38	6.6%	20	21	17	17
14:00 - 15:00	40	6.8%	41	7.1%	20	21	20	20
15:00 - 16:00	45	7.5%	43	7.4%	22	21	23	22
16:00 - 17:00	47	8.0%	44	7.8%	23	20	25	24
17:00 - 18:00	52	8.8%	47	8.2%	26	24	27	23
18:00 - 19:00	41	6.9%	39	6.9%	21	20	20	19
19:00 - 20:00	40	6.7%	35	6.1%	19	16	21	19
20:00 - 21:00	34	5.7%	31	5.4%	16	14	19	16
21:00 - 22:00	19	3.2%	18	3.2%	8	8	11	11
22:00 - 23:00	14	2.4%	13	2.4%	5	5	9	9
23:00 - 24:00	9	1.5%	9	1.5%	2	2	7	6

VOERTUIGVERDELING

	Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest			
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag		
Licht (L)	569	95,8%	553	96,6%	95,3%	96,1%	96,4%	97,1%
Middelzwaar (M)	19	3,1%	15	2,6%	3,4%	2,8%	2,9%	2,4%
Zwaar (Z)	6	1,0%	5	0,8%	1,4%	1,1%	0,7%	0,5%



UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen		Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
wo 14-jun	787		26	33	26	33	26	33
do 15-jun	687		33	33	33	33	33	33
vr 16-jun	647		33	33	33	33	33	33
za 17-jun	901		33	33	33	33	33	33
zo 18-jun	592		33	33	33	33	33	33
ma 19-jun	458		33	33	33	33	33	33
di 20-jun	610		33	33	33	33	33	33
wo 21-jun	0		33	33	33	33	33	33
do 22-jun	522		33	33	33	33	33	33
vr 23-jun	626		33	33	33	33	33	33
za 24-jun	512		33	33	33	33	33	33
zo 25-jun	427		33	33	33	33	33	33
ma 26-jun	484		33	33	33	33	33	33
di 27-jun	521		33	33	33	33	33	33
wo 28-jun	0		33	33	33	33	33	33

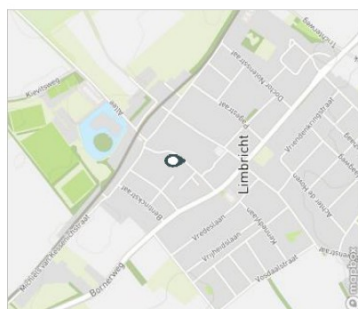
SNELHEID

	Gem. snelheid		Doorsnede		Ri. Noordoost		Ri. Zuidwest	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
V85	687		33	33	33	33	33	33
< 15 km/u	13.3%		3.7%	4.2%	4.2%	4.2%	4.2%	4.2%
15 - 20 km/u	26.6%		13.3%	12.7%	12.7%	12.7%	12.7%	12.7%
20 - 25 km/u	28.9%		26.6%	26.1%	26.1%	26.1%	26.1%	26.1%
25 - 30 km/u	29.9%		29.9%	30.9%	30.9%	30.9%	30.9%	30.9%
30 - 35 km/u	17.2%		17.5%	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%
35 - 40 km/u	6.5%		6.5%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%	6.7%
40 - 45 km/u	1.9%		1.9%	1.8%	1.8%	1.8%	1.8%	1.8%
> 45 km/u	0.6%		0.6%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%

VERKEERSTELLING

Bromfietsers en fietsers

Meelocatie
Beekstraat
Limbricht
Tussen M. van Strijthagenstraat en Steenstraat
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Steenstraat)
Ri. 2 = Ri. Zuidwest (M. van Strijthagenstraat)
Meting
Metingperiode: 13 juni t/m 29 juni 2023
Methode: Tellingen
In opdracht van: RA+ Ingenieurs
Uitgevoerd door: Meetei



Voertuigclassificatie
Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

BEEKSTRAAT, LIMBRICHT

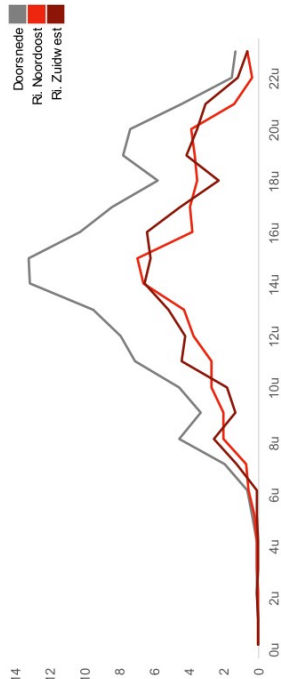
Tussen M. van Strijthagenstraat en Steenstraat

INTENSITEITEN	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidwest	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Eenzaal (0-24u)	114	100%	116	100%	54	61
Dag (7-19u)	90	79.1%	91	78.6%	43	47
Avond (19-23u)	21	18.7%	21	18.4%	9	12
Nacht (23-7u)	3	2.2%	3	3.0%	2	1
Ochtendspits (7-9u)	7	5.8%	5	4.5%	3	4
Avondspits (16-18u)	19	16.4%	18	16.0%	8	11

UURCIJFERS	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidwest	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	0	0.0%	0	0.2%	0	0
01:00 - 02:00	0	0.0%	0	0.2%	0	0
02:00 - 03:00	0	0.1%	0	0.0%	0	0
03:00 - 04:00	0	0.1%	0	0.2%	0	0
04:00 - 05:00	0	0.1%	0	0.1%	0	0
05:00 - 06:00	0	0.3%	0	0.4%	0	0
06:00 - 07:00	1	0.6%	1	0.5%	1	0
07:00 - 08:00	2	1.7%	2	1.3%	1	1
08:00 - 09:00	5	4.0%	4	3.2%	2	3
09:00 - 10:00	3	2.9%	4	3.7%	2	2
10:00 - 11:00	5	4.0%	6	5.1%	3	3
11:00 - 12:00	7	6.3%	9	7.7%	3	4
12:00 - 13:00	8	7.0%	8	7.1%	4	5
13:00 - 14:00	10	8.4%	9	8.0%	4	5
14:00 - 15:00	13	11.6%	13	10.9%	7	6
15:00 - 16:00	13	11.7%	12	10.0%	7	6
16:00 - 17:00	10	9.0%	10	8.3%	4	6
17:00 - 18:00	8	7.4%	9	7.7%	4	5
18:00 - 19:00	6	5.1%	6	5.5%	4	3
19:00 - 20:00	8	6.9%	8	6.7%	4	4
20:00 - 21:00	7	6.5%	7	5.8%	4	4
21:00 - 22:00	4	3.9%	5	3.9%	1	3
22:00 - 23:00	2	1.4%	2	2.1%	0	2
23:00 - 24:00	1	1.1%	2	1.3%	1	1



UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



ETMAALTOTALEN

	Aantal voertuigen
wo 14-jun	106
do 15-jun	259
vr 16-jun	113
za 17-jun	132
zo 18-jun	98
ma 19-jun	128
di 20-jun	111
wo 21-jun	0
do 22-jun	39
vr 23-jun	107
za 24-jun	118
zo 25-jun	133
ma 26-jun	93
di 27-jun	77
wo 28-jun	0

Beekstraat, tussen Maria van Strijthagenstraat en Steenstraat – Fietzers & bromfietzers

Wat wij buiten doen
komt binnen.

Bijlage II – bezoekersaantallen

Maximaal regulier gebruik

(*) Additioneel t.o.v. kasteel				
Huidig		Uitbreiding Best. Plan		Totaal BP
	Kasteel	Platz	Landpark (*)	BP
Maximaal regulier gebruik				
Overdag				
Vergaderen	200			
vergaderen/rouwen/trouwen			100	
Restaurant	75			
Bentinck Zaal	30			
Merode zaal	30			
zaal beneden/koffietafel	200			
B&B	10	16		
Avond				
Feest beneden	1350			
Restaurant	75			
Bentinck Zaal	30			
Merode zaal	30			
B&B	10	16		
Multifunctioneel gebouw			100	
Totaal/dag	2040	32	100	2172
Maximaal gelijktijdig aanwezig	1495		100	1595
# dagen/jaar	18	24	18	18
Totaal aantal bezoekers	36720	768	1800	39288

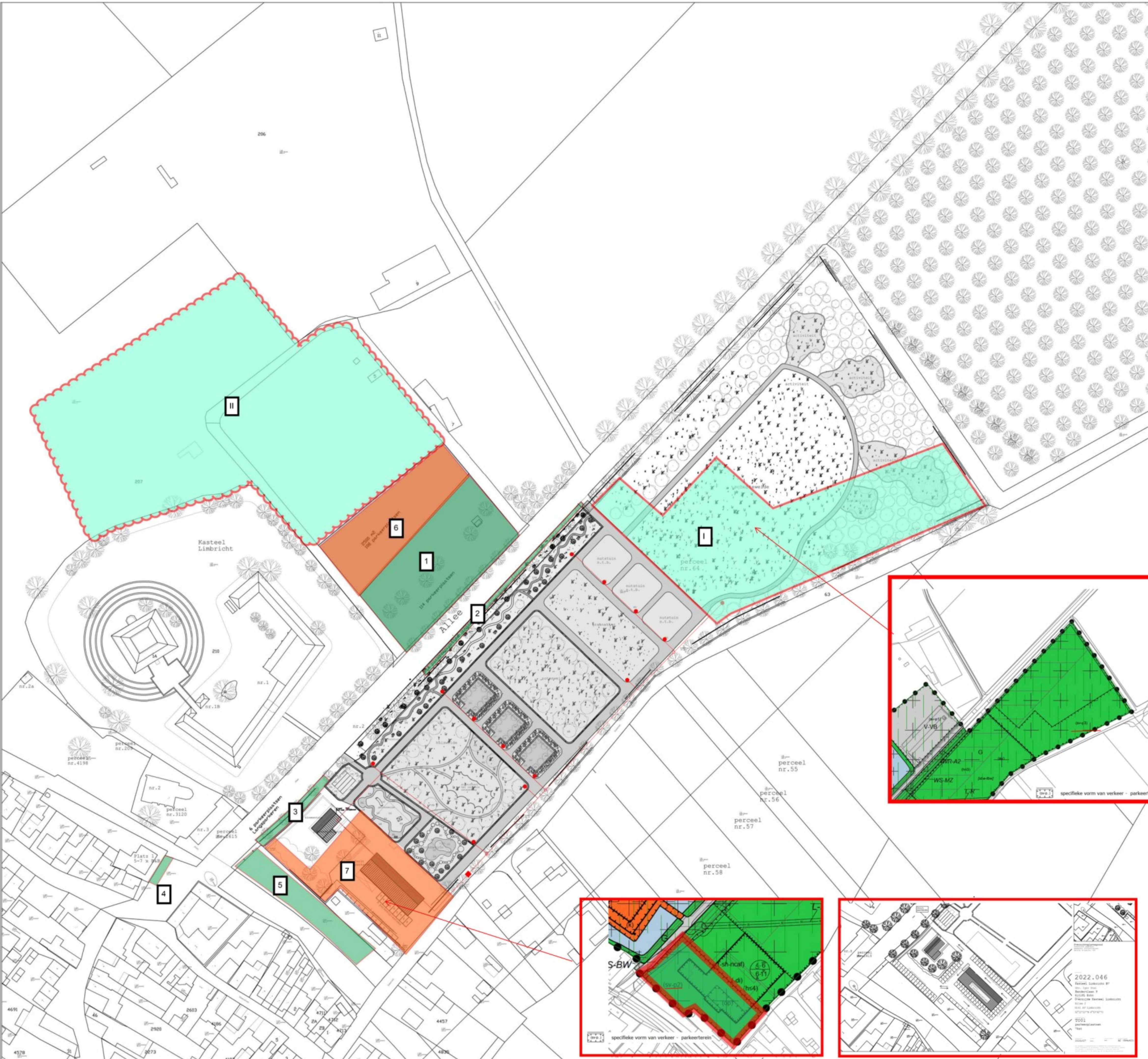
Reguliere weekdag

	Kasteel	Platz	Landpark (*)	BP
Regulier - weekdag				
Overdag				
Vergaderen	100			
vergaderen/rouwen/trouwen			150	
Restaurant	30			
Bentinck Zaal	30			
Merode zaal	30			
zaal beneden	200			
B&B	10	16		
Avond				
Feest beneden				
Restaurant	45			
Bentinck Zaal	50			
Merode zaal	50			
B&B	10	16		
Multifunctioneel gebouw			50	
Maximaal gelijktijdig aanwezig	400	16	150	566
Totaal/dag - max	555	48	200	803
# dagen/jaar:	235	250	235	235
Bezetting 30%	60	50	60	
Bezetting 50%	95	50	95	
Bezetting 75%	60	50	60	
Bezetting 100%	20	85	20	
totaal aantal bezoekers	72428	7800	25980	106208

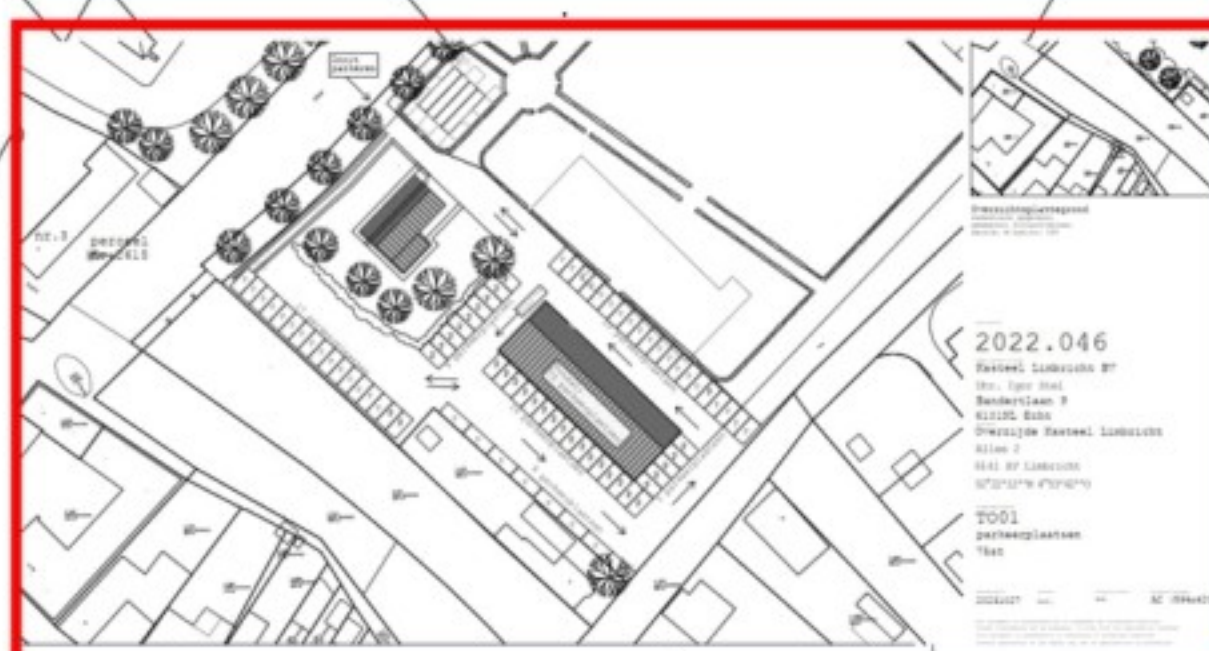
Regulier weekend

	Kasteel	Platz	Landpark (*)	BP
Regulier - weekend				
Overdag				
Vergaderen				
rouwen/trouwen			250	
B&B	10	16		
Avond				
Feest beneden of boven	400			
Restaurant	60			
Bentinck Zaal	30			
Merode zaal	30			
B&B	10	16		
Multifunctioneel gebouw			75	
Maximaal gelijktijdig aanwezig	530		75	605
Totaal/dag	540	32	75	647
# dagen/jaar	80	92	80	80
Bezetting 30%	15	19	15	
Bezetting 50%	20	19	20	
Bezetting 75%	25	19	25	
Bezetting 100%	20	35	20	
totaal aantal bezoekers	29036	2290	3994	35320

Bijlage 3 Tekeningen parkeren ontwikkelingen Landgoed Kasteel Limbricht



- LEGENDA BEPLANTING
- HAGEN/HEKKEN
LH Limburgse haag
MH Meidoornhaag
VH Vuurdoornhaag
SH Sleedoornhaag
RB Rode Beukhaag
GB Groene Beukhaag
EH Engels Hekwerk
EK Engels hekwerk + kippengaas
- VERHARDING
BV Bestaande verharding
DL Dololux o.g.
GA Grauwacke o.g.
- GRASSEN
LG Laag (weide)gras
HG Hoog (weide)gras
GP Gemaaide paden
- BEPLANTING
LB Lage beplanting n.t.b.
BM Bloemmengsel n.t.b.
BP Bosplantsoen
- BOMEN
FB Fruitbomen (mengsel)
NB Notenbomen
AB Appelbomen
PB Perenbomen
KB Kersenbomen
- symbolen
• verdeelkast
○ nutsleiding trace
○ PE rioolput vuil water
□ hoofdaansluiting riool vuil water



2021.041

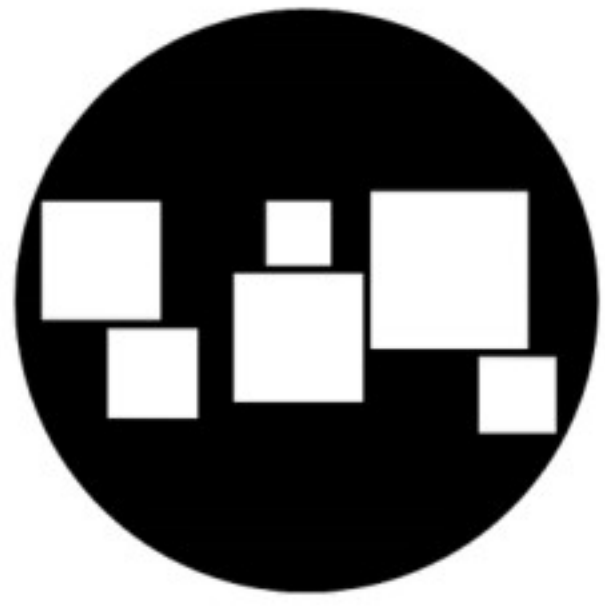
Kasteel Limbricht BV



D003
Masterplan overzijde
kleinschalig gebruik
Techniek

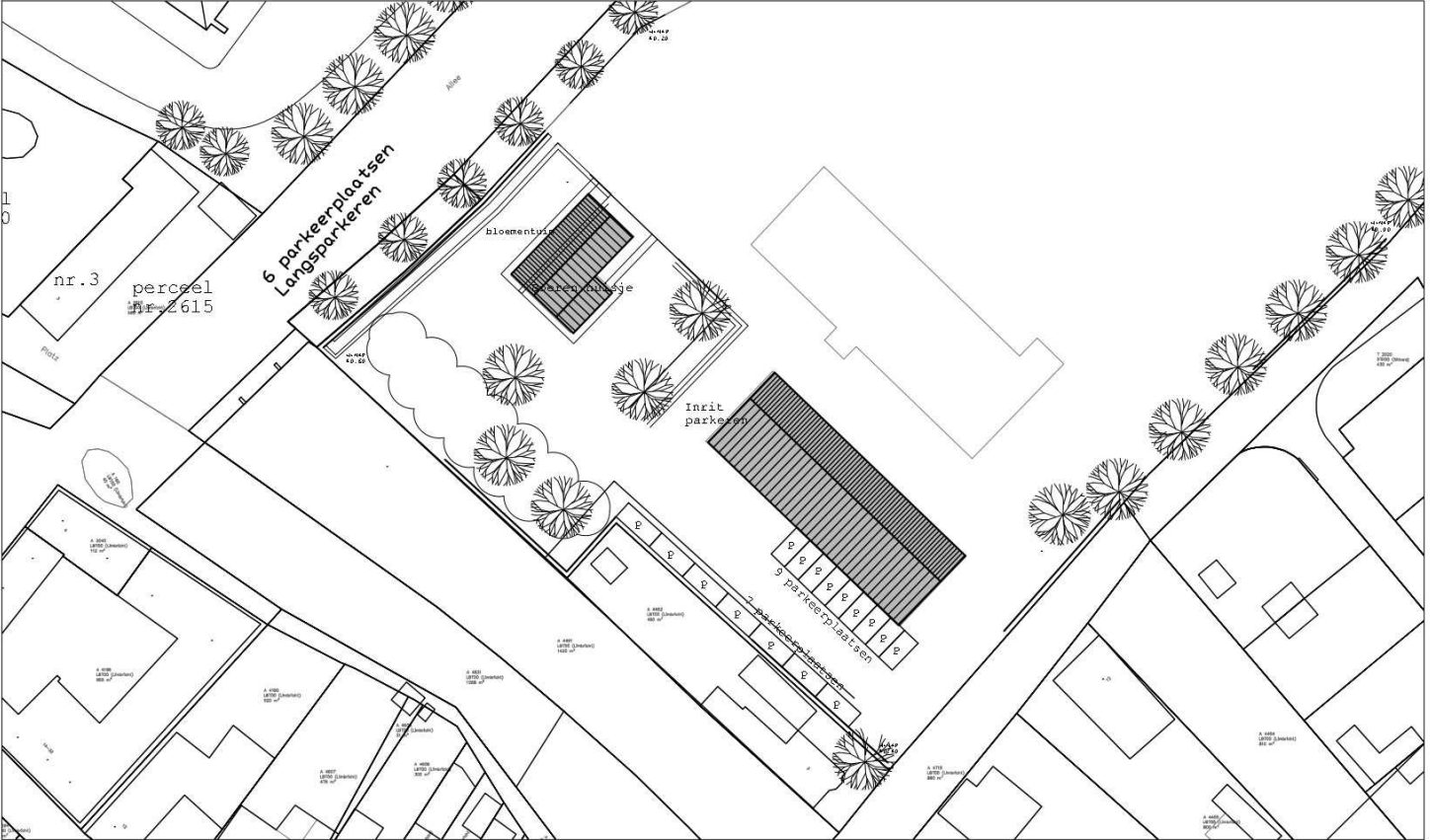
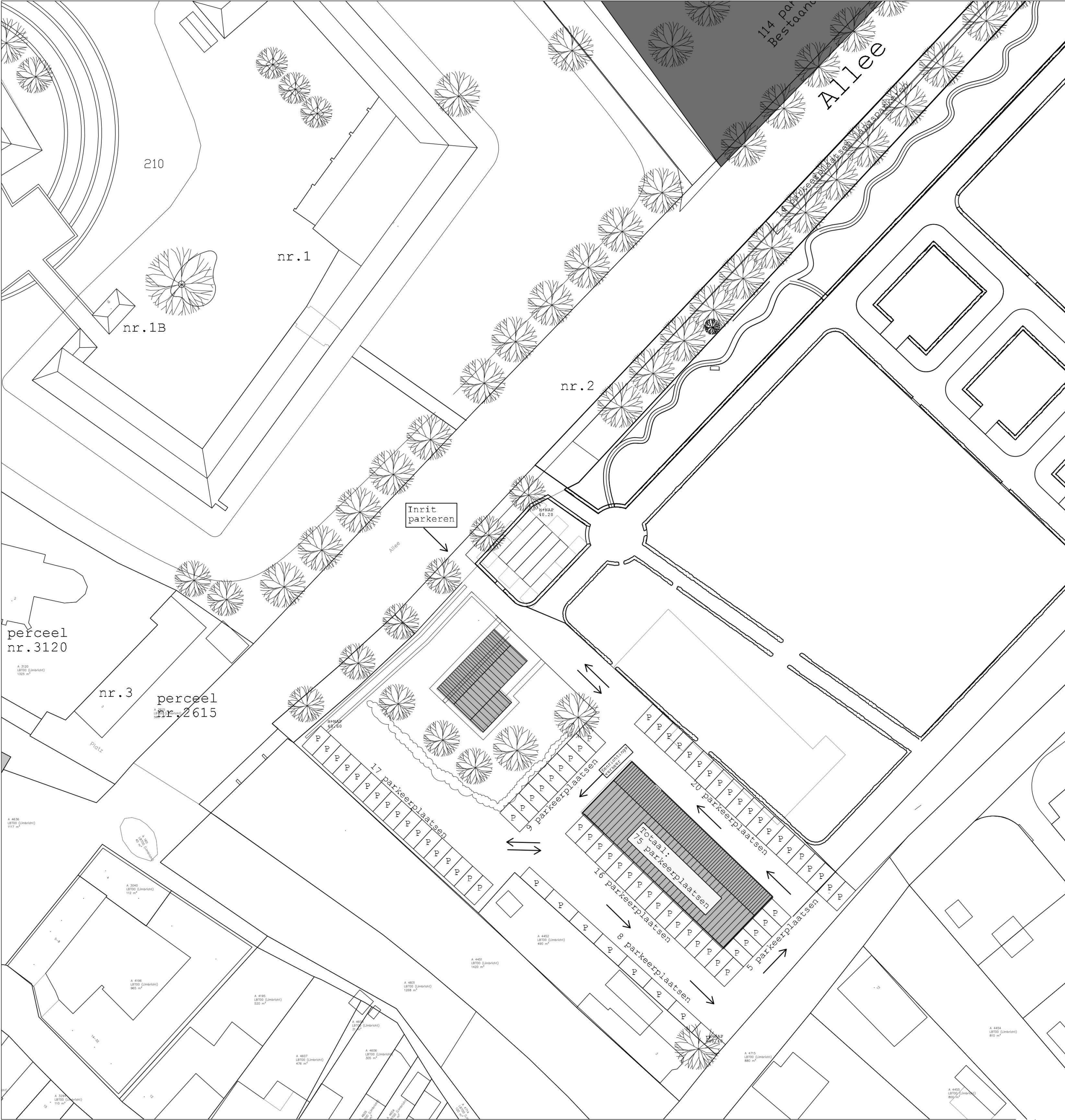
datum 20230306 status def. schaal 1/1 formaat A1 (841x594)

dit document is uitsluitend bestemd voor de afnemer en kan vertrouwelijk of anderszins beschermd zijn. Het verspreiden of openbaar maken van dit document is strafbaar.



ontheroad
architecture | hospitality | collection | outdoors





Overzichtsplattegrond
kadastrale gegevens:
gemeente: Sittard-Geleen
sectie: M kad.nr: 595

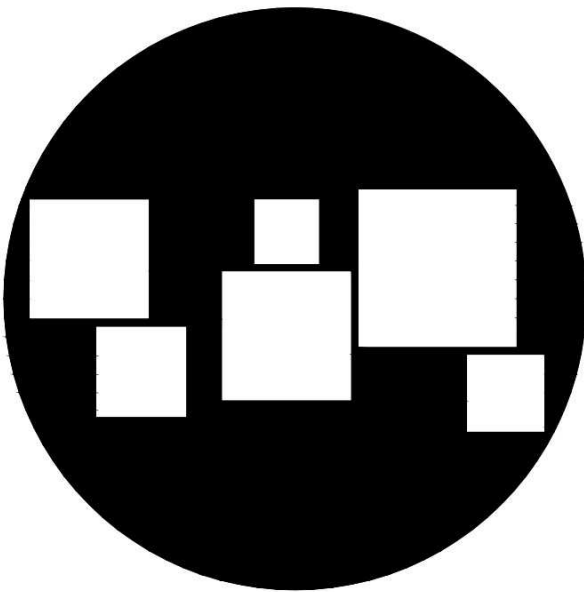
projectnr
2022.046
opdr.gever/client
Kasteel Limbricht BV



onderdeel/part
T001
parkeerplaatsen
75st

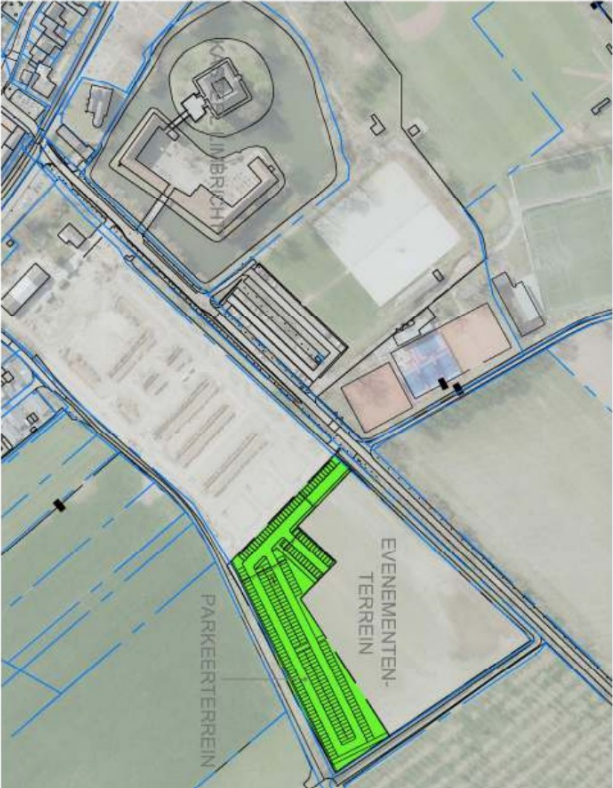
datum/date	status	schaal/scale	formaat/format
20231027	Def.	--	A2 (594x420)

dit document is onveranderlijk in eigendom van ontheroad creatives
zonder toestemming van de eigenaar, is elke vorm van reproductie verboden
this document is permanently in ownership of ontheroad creatives
without permission of the owner, any use of reproduction is prohibited



architect
ontheroad
architecture | hospitality | collection | outdoors





RENVOOI SITUATIE

Schaal	:	1:5000
Kadastrale gemeente	:	Sittard - Geleen
Perceelsnummer	:	64 (gedeeltelijk)
Sectienummer	:	T



RENVOOI ALGEMEEN

- ERFGRENS
- EVENEMENTENTERREIN
- GROEN OP PARKEERTERREIN
- WEG
- PARKEERPLAATSEN VLGS NEN 2443 (2,5x5,13m)
- VOETPAD



TOTAAL AANTAL PARKEERPLAATSEN : 255 p.pl.



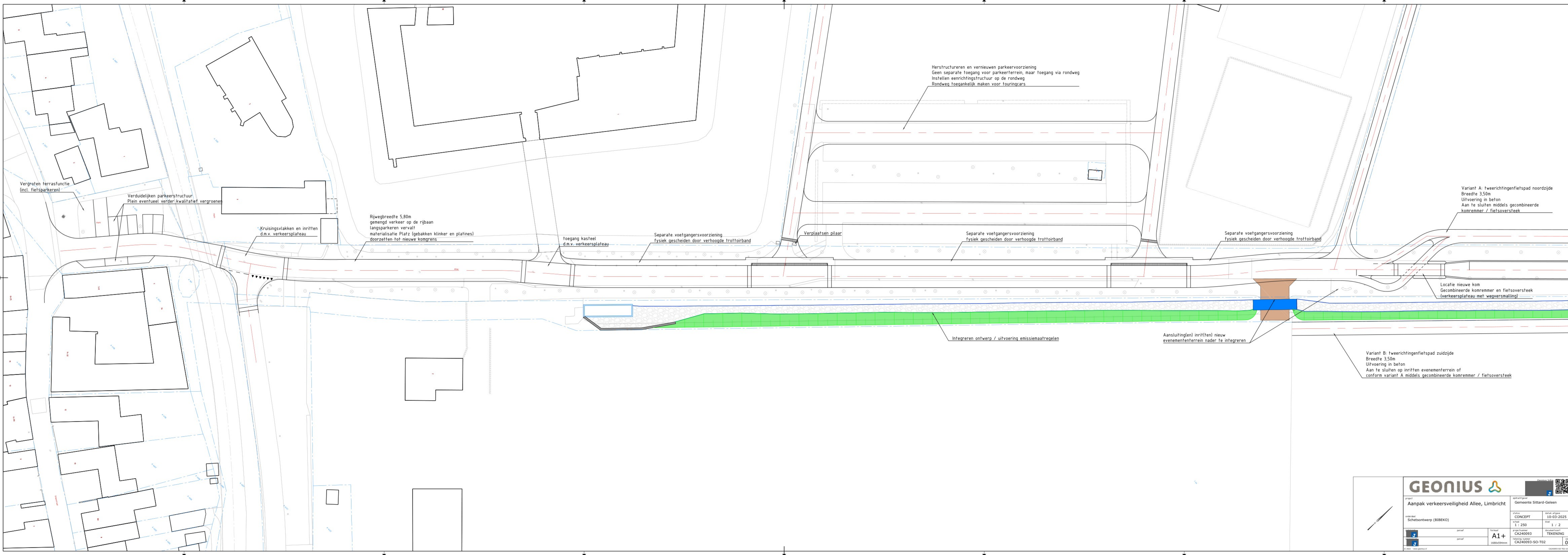
mail@volantis.nl
www.volantis.nl

Onderwerp	Parkeeronderzoek evenemententerrein				
Fase	Haalbaarheid				
Opdrachtgever	Stel Party- en Kartencentrum				
Status	Formaat	Schaal	Getekend	Gecontroleerd	Datum
TER CONTROLE	A3	1:1000	RV	RS	20-08-2024
Omschrijving laatste wijziging	Getekend		Wijziging		Datum

Projectnaam
Bestemmingsplan Kasteel Limbricht20201433

Projectnummer
040-101-AL

Bijlage 4 Verkeerskundig ontwerp







opdrachtgever

Gemeente Sittard-Geleen

ontwerper

Schetsontwerp (BIBEKO)

schaal

1 : 250

tekening nummer

CA240093-SO-T02

10-03-2025

1 / 2

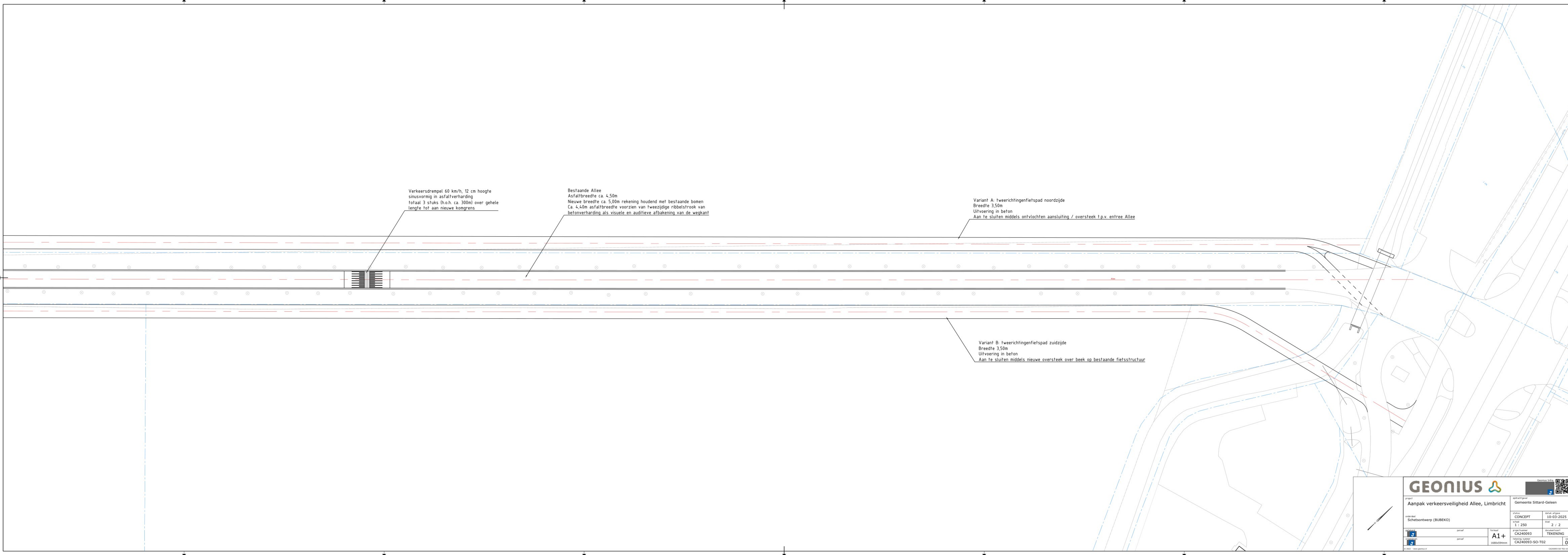
0.3

versie

0.3

© 2022 - www.geonius.nl





Verkeersdrempel 60 km/h, 12 cm hoogte
sinusvormig in asfaltverharding
totaal 3 stuks (h.o.h. ca. 300m) over gehele
lengte tot aan nieuwe komgrens

Bestaande Allee
Asfaltbreedte ca. 4,50m
Nieuwe breedte ca. 5,00m rekening houdend met bestaande bomen
Ca. 4,40m asfaltbreedte voorzien van tweezijdige ribbelstrook van
betonverharding als visuele en auditieve afbakening van de weegkant

Variant A: tweerichtingenfietspad noordzijde
Breedte 3,50m
Uitvoering in beton
Aan te sluiten middels ontvlochten aansluiting / oversteek t.p.v. entree Allee

Variant B: tweerichtingenfietspad zuidzijde
Breedte 3,50m
Uitvoering in beton
Aan te sluiten middels nieuwe oversteek over beek op bestaande fietsstructuur

GEONIUS

Geonius Infra

Project Aanpak verkeersveiligheid Allee, Limbricht		opdrachtgever Gemeente Sittard-Geleen	
onderdeel Schetsontwerp (BUBEKO)		status CONCEPT	datum afsluit 10-03-2025
schaal 1 : 250	paraf 	paraf 	blad 2 / 2
tekening CA240093	paraf 	tekening CA240093	tekening CA240093-SO-T02
tekening CA240093-SO-T02	paraf 	tekening CA240093-SO-T02	tekening CA240093-SO-T02

© 2025 www.geonius.nl

04240093-SO-T02-V0.3.dwg

Geonius.nl

Geonius is een middelgroot interdisciplinair ingenieursbureau met brede expertise binnen de GWW- en bouwsector. Door onze unieke combinatie van vakkennis op het gebied van wegen, geotechniek, milieu, geodesie, water, ruimtelijke ontwikkeling, landschap, archeologie en ecologie zijn wij goed in staat mee te denken met de klant en projecten zelfstandig uit te voeren. Grenzen tussen de verschillende divisies vervagen, waardoor steeds meer projecten integraal door ons worden uitgevoerd.

Geonius hecht veel waarde aan een informele, positieve bedrijfscultuur, het welzijn van medewerkers en maatschappelijke betrokkenheid.



Wegen



Geotechniek



Milieu



Geodesie



Water



Ruimtelijke ontwikkeling



Landschap



Archeologie



Ecologie



Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen