# Nota van zienswijzen

**Het realiseren van een  Integraal Kindcentrum aan de Carmelstraat te Beek.**
d.d. 19 mei 2026

## 1. Inleiding

Het ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan voor het realiseren van een Integraal Kindcentrum (IKC) aan de Carmelstraat te Beek heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen en hiervan is door een individueel persoon en een groep personen gebruik gemaakt.

In deze Nota van Zienswijzen wordt de ontvangen zienswijze samengevat en voorzien van een reactie. Voordat inhoudelijk op de zienswijzen wordt ingegaan, wordt in paragraaf 2 eerst kort het verloop van de gevolgde procedure toegelicht. Tevens wordt bekeken of de zienswijzen tijdig is ingediend en daarmee in behandeling kan worden genomen.
In Paragraaf 3 wordt in het kort de zienswijzen aangehaald en wordt daarop puntsgewijs een reactie gegeven. Indien van toepassing, wordt per punt in de conclusie aangegeven of en op welke wijze de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het omgevingsplan.

## 2. Gevolgde procedure

Op grond van de Omgevingswet kon de wijziging van het omgevingsplan via de oude digitale standaard verlopen, als het ontwerp vóór 1 januari 2026 ter inzage was gelegd. Dit betreft een zogenaamd TAM IMRO plan, genoemd naar de oude digitale standaard.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 10.3c van het Omgevingsbesluit juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heeft het ontwerp van het TAM IMRO plan samen met de daarbij behorende bijlagen ter inzage gelegen in de periode van 10 oktober 2025 tot en met 21 november 2025.

Een analoge versie van het plan was beschikbaar bij de Publieksbalie van het gemeentehuis aan de Raadhuisstraat 9 te Beek. Een pdf-versie van het plan was op te vragen op de gemeentelijke website www.gemeentebeek.nl. De terinzagelegging is aangekondigd in het digitale gemeenteblad van de gemeente Beek (Gemeenteblad 2025, 566339). Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder ten aanzien van het ontwerp van het TAM IMRO plan zienswijzen indienen.

## 3. Overzicht ontvangen zienswijze en ontvankelijkheid

Ten aanzien van het ontwerp zijn gedurende de inzagetermijn twee zienswijzen ontvangen. Met het oog op de bescherming van persoonsgegevens zijn de naam- en adresgegevens niet in deze nota opgenomen.

## 4. Beantwoording zienswijzen

Hieronder worden de afzonderlijke zienswijzen vermeld en hierop wordt puntsgewijs een reactie gegeven. Daarbij wordt ook vermeld of de zienswijzen al dan niet aanleiding geeft tot aanpassing van het plan.

| 1 | Zienswijzen | Beantwoording | Conclusie |
|---|---|---|---|
| 1.1 | *School-thuisroutes* | | |
| | "In het onderzoeksrapport van Vandewall wordt onder het kopje schoolthuisroute aangegeven dat tussen de kruising Carmelstraat en Dr. Stassenstraat momenteel een regulier gemengd profiel heeft. Omdat deze straat een belangrijke fietsroute is en een van de belangrijkste school-thuisroutes zal worden voor de school. Wordt aanbevolen dit deel van de Carmelstraat in te richten als fietsstraat." | In het oorspronkelijke onderzoek van Ducot, dat als bijlage bij het ter inzage gelegde plan zat, werd overwogen om het gedeelte van de Carmelstraat tussen de kruising met de Dr. Stassenstraat en de Sportlaan in te richten als fietsstraat.<br>Uit het vervolgonderzoek van Kragten, dat is uitgevoerd na de terinzagelegging, is gebleken dat deze oplossing niet het meest optimale toekomstscenario vormt. De verkeersveiligheid komt onder druk te staan doordat sprake is van twee richtingsverkeer met een aanzienlijke gemengde verkeersstroom, waarbij ook komt kijken dat de Carmelstraat ook een bevoorradingsroute voor het centrum is. Daarnaast is sprake van meerdere in- en uitritten ten behoeve van de ontsluiting en het parkeren bij de omliggende flats en sportaccommodaties, wat de kans op mogelijke conflictmomenten vergroot. Als fietsstraat is de Carmelstraat te smal om tweerichtingsverkeer, met name vrachtverkeer, te combineren met de functie van school-thuisroute voor fietsverkeer. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het bovendien wenselijk om het aantal (auto)verkeersbewegingen rondom de school zoveel mogelijk te beperken.<br><br>Ook het creëren van een mogelijkheid om de fietsstraat te gebruiken als Kiss & Ride-zone wordt als onwenselijk beschouwd binnen de functie en inrichting van de Carmelstraat. Hoewel | De zienswijze vormt aanleiding tot aanvulling van het TAM IMRO plan, specifiek paragraaf 4.3 Verkeer en Parkeren. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | de straat uit twee rijstroken bestaat, zou dit leiden tot veel stilstaand verkeer, waarbij auto's telkens kort stoppen zonder daadwerkelijk te parkeren.<br><br>Ook werd geadviseerd om de fietsstraat tijdens haal- en brengmomenten af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Hoewel het afsluiten van de straat tijdens haal- en brengmomenten in theorie bijdraagt aan de verkeersveiligheid, vraagt de uitvoering in de praktijk veel inzet. Het dagelijks plaatsen en verwijderen van afsluitingsborden en hekken kost tijd en capaciteit. Daarnaast leidt de maatregel regelmatig tot onduidelijkheid en chaotische verkeerssituaties bij weggebruikers, waardoor de effectiviteit in de praktijk vaak beperkt blijkt. | |
| 1.2 | *Besluitvorming over verkeer en parkeren* | | |
| | "Daarom vind ik het van belang dat het project pas kan doorgaan wanneer er duidelijke, defensieve en concrete besluiten zijn genomen over de verkeerssituatie, en niet slechts algemene aanbevelingen. Deze maatregelen niet worden uitgesteld tot na de bouw van de school. De verkeerssituatie moet veilig en volledig ingericht zijn vóórdat de school wordt geopend." | Het voorgestelde verkeers- en parkeerplan zal worden meegenomen in de besluitvorming van de juridisch-planologische wijziging, maar er zullen daarna nog enkele formele besluiten, zoals verkeersbesluiten, moeten worden genomen over de uitvoering en realisatie van de maatregelen. Deze zullen worden genomen voordat de school daadwerkelijk in gebruik mag worden genomen. | De zienswijze vormt aanleiding tot aanvulling van het TAM IMRO plan, specifiek paragraaf 4.3 Verkeer en Parkeren. |
| 1.3 | *Voldoende parkeergelegenheid* | | |
| | "Daarnaast wil ik benadrukken dat er als gevolg van de school voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd. Zonder voldoende parkeervakken zullen veel ouders geneigd zijn "even snel" op de rijbaan stil te staan, waardoor een gevaarlijke en onoverzichtelijke situatie ontstaat." | Uit de gebruikte onderzoeksdata, modellen en het ontwerp blijkt dat het er voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd om in de behoefte hieraan te voorzien. Hierbij is zoveel mogelijk gekeken naar de parkeercapaciteit die realistisch gezien nodig is. Enerzijds moet er voldoende parkeergelegenheid zijn voor iedereen die (op wisselende momenten van de dag) in het gebied moet zijn met de auto. Anderzijds is het onwenselijk om een overcapaciteit te creëren en zodoende het gebruik van | De zienswijze vormt aanleiding tot aanvulling van het TAM IMRO plan, specifiek paragraaf 4.3 Verkeer en Parkeren. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | de auto onevenredig te stimuleren. Er is op basis van ervaringscijfers gekeken naar de benodigde parkeercapaciteit in de omgeving waarbij in afwijking op de gemeentelijke parkeernota slechts gedeeltelijk parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd (nieuw parkeerterrein aan de Oude Pastorie). Hier wordt bewust voor gekozen omdat e.e.a. anders leidt tot het ineffectief maken van het bereikbaarheidsconcept. Er wordt ingezet op een zo veilig mogelijke ontsluiting voor langzaam verkeer om lopen en fietsen zoveel mogelijk te stimuleren. Daarvoor moet halen en brengen met de auto zo min mogelijk conflicteren met fietsers en voetgangers en moet parkeren op de rand van de acceptabele loopafstand liggen. Aan de zijde Oude Pastorie is op die afstand ruimte voor een nieuwe parkeergelegenheid. Aan de zijde Carmelstraat wordt op die afstand (bij de flats) het parkeren geoptimaliseerd. De locatie van de 'Kiss&Ride' en de herinrichting van de rijbaan zal het stilstaan op de rijbaan ook zoveel mogelijk voorkomen. | |
| 1.4 | *Openbaar Vervoer* | | |
| | "Ook het aspect van het openbaar vervoer is nog onvoldoende uitgewerkt. In de plannen staat vermeld dat er momenteel geen bus richting de school of het sportveld rijdt. Een toekomstige bushalte moet bovendien niet direct voor de school worden geplaatst, omdat dit gebied op piekmomenten al zeer druk zal zijn. Ook hierover ontbreekt een concreet plan. | Het realiseren van openbaar vervoer als gevolg van de ontwikkeling van het kindcentrum levert geen bijdrage aan het verbeteren van de verkeerssituatie. Los van het feit dat de gemeente zelf geen volledige zeggenschap heeft over waar bushaltes komen (regie ligt bij de Provincie en de vervoerder), is het niet de verwachting dat er vraag is naar openbaar vervoer voor het kindcentrum. De afstanden zijn te kort, waardoor er geen efficiënt van deur-tot-deur vervoer mogelijk is. Er zijn 2 bushaltes op de Kennedylaan op zo'n 5 minuten loopafstand en het station Beek-Elsloo is op 7 minuten fietsafstand voor personen die toch met het openbaar vervoer willen komen. | De zienswijze vormt geen aanleiding tot aanpassing van het TAM IMRO plan. |
| 2.1 | *Aantal parkeerplaatsen* | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | "Tijdens de informatiebijeenkomst zijn diverse suggesties besproken, waaronder aanbrengen aan een fietsroute, het realiseren van een wegversmalling, een 'kiss and ride', het aanbrengen van een wegverhoging of drempel, en andere mogelijke wijzigingen in de verkeerssituatie. Echter op het moment van het schrijven van deze zienswijze, is geen suggestie concreet.<br><br>Verder heeft er een verkeersstudie plaatsgevonden met o.a. het parkeren in de huidige situatie, en is er een inschatting gemaakt voor na het realiseren van "KC Baeks Kompas". Op de 22 ingetekende parkeerplekken bij "KC Baeks Kompas" na, heeft men ook hier geen concrete plannen laten zien. De bewoners van de Carmelstraat hechten grote waarde aan tijdige en transparante communicatie over de verdere besluitvorming met betrekking tot deze verkeersmaatregelen. Wij verzoeken u daarom vriendelijk, om een nieuwe informatieavond te organiseren vóórdat er definitieve besluiten worden genomen. Op die manier kunnen aanvullende ideeën en zorgen van bewoners, evenals mogelijke inzichten door de afdeling Openbare Ruimte worden meegenomen. Tevens kan deze informatie ook met de andere partijen, verbonden aan de bouw van de nieuwe school en de daarbij horende omgeving, worden gedeeld. | De 22 parkeerplaatsen op het voorterrein zijn verplaatst en in het nieuwe verkeersonderzoek dat als bijlage bij het TAM-IMROplan zit is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn en op welke manier deze worden ingepast. Inmiddels zijn de informatiemomenten voor alle betrokkenen gepland. Ook de Kiss&Ride-plek heeft een plek gekregen buiten de rijbaan waardoor daar geen opstoppingen en/of verkeersonveilige situaties ontstaan. | De zienswijze vormt aanleiding tot aanvulling en een beperkte aanpassing van het TAM IMRO plan, specifiek paragraaf 4.3 Verkeer en Parkeren. |
| 2.2 | | | |
| | "Daarnaast willen wij wel onze verbazing uitspreken over het feit, dat de Carmelstraat niet is meegenomen in de analyse van verkeerskundige knelpunten (rapport Verkeersstudie Kindcentrum Beek). Terwijl er bij de gemeente inmiddels sprake is van dossieropbouw in verband met een onveilige verkeerssituatie. Meerdere bewoners hebben in het verleden contact opgenomen met de gemeente over de te hoge snelheden in onze straat. Er is toen aangegeven dat hiervoor maatregelen zouden worden getroffen, | Het rapport waarnaar wordt verwezen gaat in op de knelpunten die worden voorzien op school-thuisroutes. Dat wil echter niet zeggen dat de Carmelstraat nog niet in beeld was. De Carmelstraat zou als onderdeel van de directe schoolomgeving sowieso meegenomen worden in het ontwerp van de buitenruimte. Dat is ook te zien in het ontwerp dat er nu ligt. Hier is rekening gehouden met een up-to-date weginrichting, schoolzone, Kiss&Ride | De zienswijze vormt aanleiding tot aanvulling en een beperkte aanpassing van het TAM IMRO plan, specifiek paragraaf 4.3 Verkeer en Parkeren. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | maar tot op heden is dit niet gerealiseerd. Voor ons is het daarom van groot belang dat snelheidsbeperkende maatregelen worden meegenomen in de verdere uitwerking van de verkeersaanpassingen” | (parallel), aangepaste rijrichtingen, parkeren, etc. De combinatie van deze maatregelen, die ook zijn doorgerekend in een verkeersmodel, is het aannemelijk dat er een verkeersveilige situatie ontstaat, waarbij de snelheden zullen dalen. | |
| | | | |