

RAPPORT

Onderzoek verkeersstructuur Margraten

Klant:	Gemeente Eijsden-Margraten
Referentie:	BK4440_M&I_RP2510061451
Status:	Definitief/1
Datum:	6 oktober 2025

Haskoning
Enhancing Society Together

HASKONING NEDERLAND B.V.

Philitelaan 57
5617 AK Eindhoven
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

E-mail: info@rhdhv.com
Website: haskoning.com

Titel document:	Onderzoek verkeersstructuur Margraten
Ondertitel:	
Referentie:	BK4440_M&I_RP2510061451
Uw kenmerk	--
Status:	Definitief/1
Datum:	6 oktober 2025
Projectnaam:	Doorgaand verkeer in Margraten
Projectnummer:	BK4440
Auteur(s):	Renee de Vries
Opgesteld door:	Renee de Vries
Gecontroleerd door:	Albert Erhardt
Datum:	6 oktober 2025
Goedgekeurd door:	Albert Erhardt
Datum:	6 oktober 2025
Classificatie:	Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
2	**Analyse huidige verkeerssituatie**	**2**
2.1	Prinses Amalialaan	2
2.2	Eijkerweg	2
2.3	Pastoor Brouwersstraat	4
3	**Verkeerssituatie toekomstige effecten**	**6**
3.1	Uitbreidingen Koningswinkel en Bloesemgaard fase 3	6
3.2	Kruispunt Pastoor Brouwerstraat - Rijksweg	8
4	**Oplossingsrichtingen**	**10**
4.1	Korte Randweg	10
4.2	Lange randweg	11
4.3	Lange Randweg inclusief aansluiting op de Trichterweg	12
4.4	Extra aansluiting op de N278 in verlengde Julianalaan	13
5	**Advies**	**14**

1 Inleiding

Margraten is momenteel ontsloten op de Rijksweg N278 door middel van drie verbindingen. Dit zijn de de Pastoor Brouwersstraat (1), Burgemeester Ronckersplein (2) en Aan de Fremme (3), te zien op figuur 1. Voor de woonkern van Margraten vervult de Pastoor Brouwerstraat de belangrijkste rol, hoewel deze straat relatief smal is en te maken heeft met een hoge verkeersdruk.



Figuur 1 Verbindingen met de Rijksweg N278

Met de geplande uitbreiding van Margraten met circa 350 woningen, waaronder het project Bloesemgaard fase 3, zal deze verkeersdruk op de Pastoor Brouwersstraat naar verwachting verder toenemen.
Deze rapportage is opgesteld in het kader van een verkeerskundige analyse voor de gemeente Eijsden-Margraten. Op basis van verkeerstellingen, gesignaleerde knelpunten en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen worden mogelijke oplossingsrichtingen verkend om de verkeersdruk in de kern van Margraten aan te pakken.

Hierbij is de vraag hoe de leefbaarheid, verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van Margraten, nu en in de toekomst, het beste gegarandeerd en zo mogelijk ook verbeterd kan worden?

Om deze vraag te beantwoorden, worden in deze rapportage de huidige verkeersknelpunten in kaart gebracht en worden de effecten onderzocht van de extra verkeersbewegingen als gevolg van de woningbouwontwikkeling Bloesemgaard fase 3 en Koningswinkel. In het onderzoek wordt ook gekeken naar de meest geschikte ontsluitingsmogelijkheden richting de provinciale Rijksweg.

Een mogelijke oplossingsrichting die in de rapportage wordt besproken is de aanleg van een “kleine randweg” tussen Aan de Fremme en de Eijkerweg. Deze variant wordt onderzocht op haar potentieel om de verkeersveiligheid en leefbaarheid binnen de kern van Margraten te verbeteren. Op langere termijn zou deze kleine randweg kunnen worden geïntegreerd in een grotere randweg, die vanaf de Amerikaanse begraafplaats via de noordzijde van Margraten aansluit op de rotonde N278-N598.

2 Analyse huidige verkeerssituatie

Om een goed beeld te krijgen van de huidige verkeersstromen in Margraten en de bestaande knelpunten, is een analyse uitgevoerd op basis van verkeersdata en observaties in het veld. Een belangrijk onderdeel van deze analyse is het toepassen van zogenaamde “selected links” in het verkeersmodel. Hiermee worden op specifieke wegvakken, Prinses Ameliastraat, Eijkerweg en Pastoor Brouwersstraat, de herkomsten en bestemmingen van de verkeersbewegingen inzichtelijk gemaakt. Daarnaast is een schouw uitgevoerd om fysieke knelpunten in de infrastructuur te signaleren. Ook zijn ongevallen op de doorgaande routes geanalyseerd om een volledig beeld te krijgen van de verkeersveiligheid in de kern van Margraten.

2.1 Prinses Amalialaan

De Prinses Amalialaan betreft een woonstraat welke gedeeltelijk ook als ontsluitingsweg wordt gebruikt. De verkeersintensiteit op de weg is circa 2.600 motorvoertuigen per etmaal. Op de Prinses Amalialaan is circa 45% van het verkeer doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer is daarbij verkeer dat geen herkomst of bestemming in de kern Margraten heeft. Er hebben op deze weg geen geregistreerde ongevallen plaatsgevonden maar er zijn wel veel klachten geregistreerd. Bewoners ervaren verkeersdrukte en wensen maatregelen bij de huidige verkeersituatie.



Figuur 2: Selected Link van verkeer dat op de Prinses Amalialaan rijdt (herkomsten en bestemmingen van verkeer dat op de Prinses Amalialaan rijdt).



Figuur 3: Prinses Amalialaan

2.2 Eijkerweg

De Eijkerweg vormt een belangrijke verkeersverbinding binnen Margraten. De weg is gelegen in een woonomgeving en vervult naast lokale ontsluiting ook een functie als doorgaande route. De weg fungeert als noordelijke route van Margraten en vormt daarmee een verbinding tussen Margraten en het omliggende gebied richting Valkenburg aan de Geul.

In de huidige verkeerssituatie bedraagt de verkeersintensiteit op de Eijkerweg ongeveer 3.500 motorvoertuigen per etmaal. Met behulp van het verkeersmodel zijn ook hier de herkomsten en bestemmingen van deze verkeersbewegingen in kaart gebracht. Uit deze analyse blijkt dat circa 35% van het verkeer op de Eijkerweg bestaat uit doorgaande verkeersbewegingen, oftewel verkeer dat geen lokaal doel heeft in de directe omgeving. Daarnaast is gekeken naar de verkeersveiligheid op deze weg waarbij de geregistreerde verkeersongevallen een beeld geven van de verkeers(on)veiligheid. De afgelopen drie jaar zijn er op de Eijkerweg twee verkeersongevallen geregistreerd, zoals te zien op figuur 6. Daarbij viel een gewonde door een aanrijding in 2022 van een bromfietser op de kruising met de Bernhardlaan.

Het overige ongeval betrof een aanrijding met uitsluitend materiele schade. Ondanks deze twee ongevallen kan gesteld worden dat qua geregistreerde ongevallen de Eijkerweg relatief veilig is. Wel blijkt uit observatie dat hier regelmatig hoge snelheden voorkomen.



Figuur 4 Eijkerweg



Figuur 5: Selected Link van de Eikerweg (herkomsten en bestemmingen van verkeer dat op de Eijkerweg rijdt)



Figuur 6: Verkeersongevallen Eijkerweg.

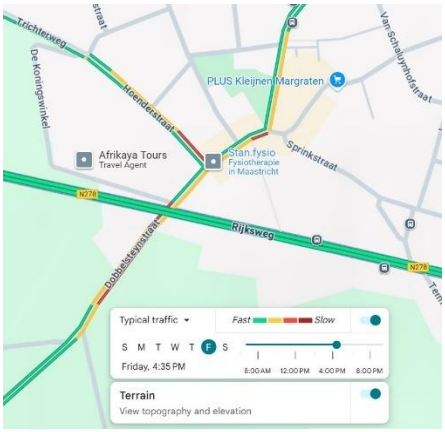
2.3 Pastoor Brouwersstraat

De Pastoor Brouwersstraat vervult een centrale rol in de verkeersstructuur van Margraten.
Als belangrijkste ontsluitingsroute richting de Rijksweg N278 vormt de Pastoor Brouwerstraat een primaire verbinding tussen de woonkern en het regionale wegennet**.** In de analyse komt naar voren dat de Pastoor Brouwersstraat een aanzienlijk deel van het lokale en doorgaande verkeer verwerkt. De centrale ligging van de weg en functie als hoofdontsluitingsweg richting de N278, leiden tot een hoge verkeersintensiteit en druk op de leefbaarheid in de kern van Margraten.

De intensiteit op de Pastoor Brouwersstraat is bij de verkeerstellingen vastgesteld op circa 5.250 mvt/etmaal. Er is hier sprake van een doorstromingsknelpunt bij de Pastoor Brouwersstraat op de Rijksweg. Op deze route is ongeveer 20% van het verkeer doorgaand verkeer, ofwel verkeer dat herkomst nog bestemming in Margraten heeft. In totaal zijn er op de Pastoor Brouwersstraat de afgelopen jaren drie ongevallen geregistreerd, waarbij twee ongevallen met een gewonde fietser nabij de kruising met de Rijksweg. Dit kruispunt is dan ook een aandachtspunt. Ook zien we dat, ondanks de dagelijkse congestie in de Pastoor Brouwersstraat, dit niet heeft geleid tot (geregistreerde) ongevallen (zoals kop-staart botsingen) in deze straat.



Figuur 7: Selected link Pastoor Brouwerstraat



Figuur 8: Congestie Pastoor Brouwersstraat (Google Maps, gemiddelde werkdag rond 16:35 uur)

Voor het geconstateerde knelpunt op het kruispunt met verkeerslichten (VRI) tussen de Pastoor Brouwersstraat en de Rijksweg is de intensiteit/capaciteit (I/C) verhouding berekend. Uit de analyse blijkt dat de I/C in de avondspits oploopt tot circa 80%, waarbij vanaf 90% sprake is van filevorming en congestie.

Een (rekenkundige) oplossingsrichting om deze belasting in de huidige situatie te verlagen is het aanleggen van dubbele voorsorteervakken (linksaf en rechtdoor/rechtsaf) op zowel de Pastoor Brouwersstraat als de Dobbelsteynstraat. Volgens kruispuntberekeningen zou de I/C hiermee dalen naar circa 70% in de avondspits. Deze maatregel is echter ruimtelijk niet eenvoudig te realiseren binnen de huidige fysieke inrichting van het kruispunt.



Figuur 9 Kruispunt Pastoor Brouwerstraat – Rijksweg

3 Verkeerssituatie toekomstige effecten

3.1 Uitbreidingen Koningswinkel en Bloesemgaard fase 3

In de nabije toekomst staan er in Margraten twee woningbouwontwikkelingen gepland: circa 50 woningen in het gebied Koningswinkel (figuur 10) en ongeveer 300 woningen in Bloesemgaard fase 3 (figuur 11). Om de verkeerskundige impact van deze uitbreidingen te beoordelen, is het verkeersmodel gehanteerd. Dit is een computermodel dat het gedrag van het verkeer simuleert en analyseert. Het wordt gebruikt om te begrijpen hoe verkeer zich verplaatst binnen een bepaald gebied en wat het effect is van wijzigingen, bijvoorbeeld bij toevoeging van woningen.

De extra verkeersbewegingen die deze ontwikkelingen met zich meebrengen, zorgen voor toename van de verkeersdruk op bestaande wegen in en rond de kern van Margraten. Door deze toekomstige situatie mee te nemen in de modelberekeningen ontstaat inzicht in waar knelpunten kunnen ontstaan en welke maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid en leefbaarheid te behouden.



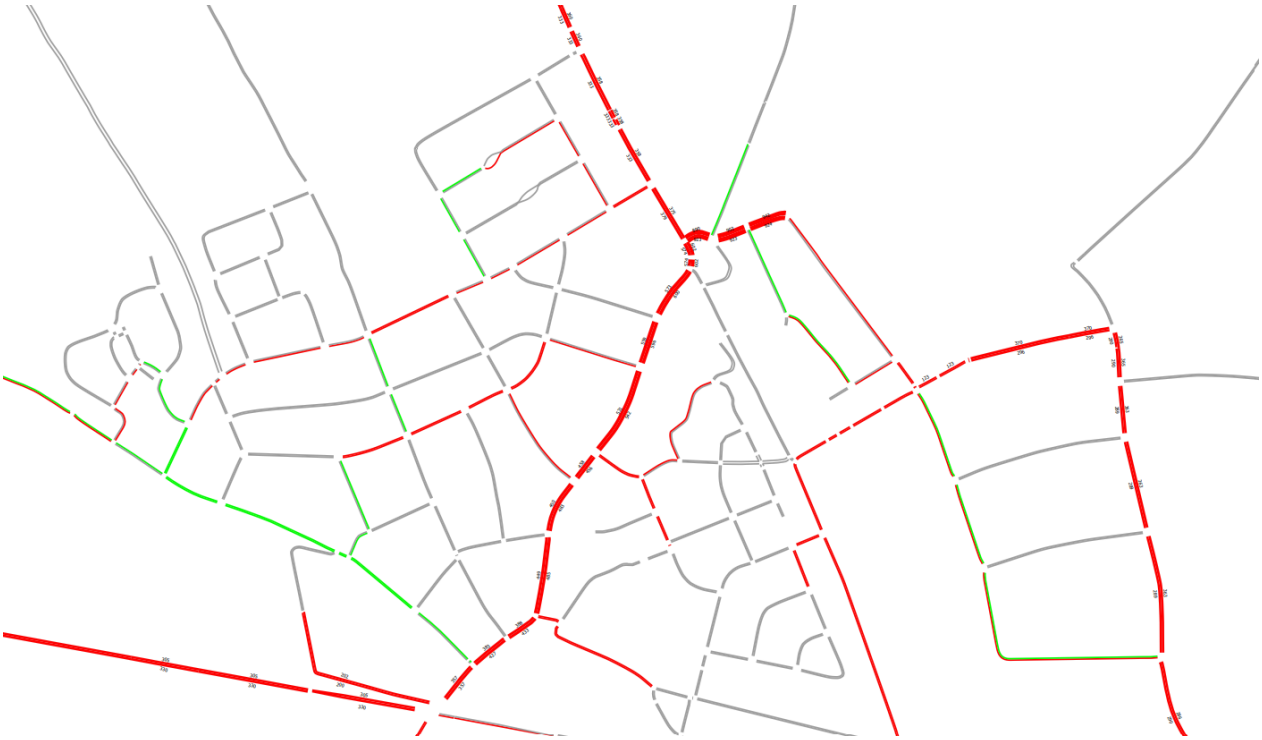
Figuur 10 Locatie Koningswinkel



Figuur 11 Verkavelingsschets Bloesemgaard III

De geplande woningbouwontwikkelingen in Margraten leiden naar verwachting tot ongeveer 2.400 extra motorvoertuigbewegingen per etmaal. Gemiddeld gaat het om ongeveer zeven verplaatsingen van en naar de woning per etmaal, verdeeld over ritten van bewoners, bezoekers van deze bewoners en overige ritten als bezorgdiensten. Extra verkeer is voornamelijk te zien op de Pastoor Brouwersstraat, deze weg krijgt er naar verwachting 900 motorvoertuigen per etmaal bij. Op de Eijkerweg wordt het aantal voertuigen per etmaal verhoogd met 700 motorvoertuigen en op Aan de Fremme is deze verhoging circa 600 motorvoertuigen per etmaal. Ook op overige wegen in de kern Margraten wordt een (kleine) stijging voorzien en is er volgens het model voor de wegen tezamen een toename van circa 200 motorvoertuigen per etmaal.

Deze cijfers onderstrepen de noodzaak om tijdig maatregelen te treffen die de bereikbaarheid en leefbaarheid van Margraten kunnen waarborgen.



Figuur 12 Verkeersintensiteiten met uitbreidingen Bloesemgaard fase 3 en Koningswinkel, waarbij rood een toename is en groen een afname van verkeer[1]

[1] *Doordat het drukker wordt in bepaalde straten, gaat een deel van het (huidige) verkeer een andere route zoeken, waardoor het (modelmatig) in beperkte mate rustiger kan worden in andere straten. Een voorbeeld van dit effect is te zien op de Trichterweg.*

3.2 Kruispunt Pastoor Brouwerstraat - Rijksweg

Naast de invloed van de toekomstige woningbouwontwikkelingen op de verkeersstromen is specifiek gekeken naar de effecten op het kruispunt van de Pastoor Brouwersstraat met de Rijksweg, waar verkeerslichten (VRI) het verkeer reguleren. Een belangrijke vraag voor de locatie is in hoeverre deze verkeerslichten het extra verkeer als gevolg van de uitbreidingen nog adequaat kunnen afwikkelen.

Om dit te beoordelen is de intensiteit/capaciteit-verhouding (I/C) berekend voor zowel de ochtend- als avondspits. In onderstaande tabel zijn twee situaties weergegeven: één zonder de uitbreiding van Bloesemgaard fase 3 en Koningswinkel en één waarin deze ontwikkelingen zijn meegenomen. De I/C-waarde geeft de verhouding weer tussen de verkeersintensiteit en de beschikbare capaciteit voor gemotoriseerd verkeer tijdens het drukste spitsuur. Vanwege de aanwezigheid van fietsoversteken ligt de maximale toelaatbare belasting op dit kruispunt rond een I/C van 0,7 (Intensiteit motorvoertuigen alle verkeersbewegingen gedurende het drukste spitsuur delen door capaciteit alle verkeersbewegingen in motorvoertuigen per uur).

Tabel 1 Intensiteit en capaciteit gemotoriseerd verkeer

	IC Ochtend	IC Avond
Excl. Bloesemgaard III en Koningswinkel	0,51 (73%)	0,60 (85%)
Incl. Bloesemgaard III en Koningswinkel	0,52 (74%)	0,64 (91%)



Figuur 13 Impressie kruispunt Pastoor Brouwersstraat - Rijksweg

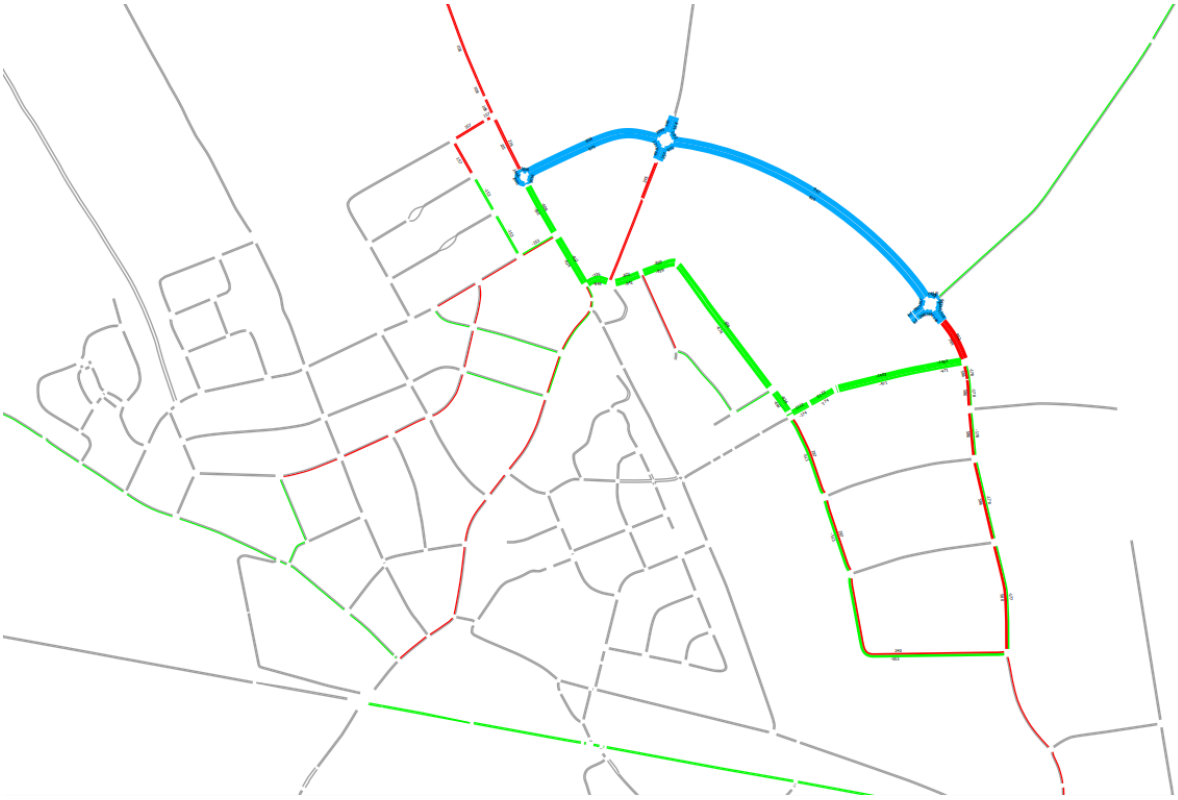
De berekeningen tonen aan dat de I/C tijdens de avondspits oploopt tot circa 91%, wat duidt op een hoge belasting. Zoals al eerder beschreven zou het aanleggen van dubbele voorsorteervakken (linksaf en rechtdoor/rechtsaf) op zowel de Pastoor Brouwersstraat als de Dobbelsteynstraat ook voor de toekomst (dus inclusief woningbouw) kunnen zorgen voor voldoende doorstroming en daalt de I/C tot circa 70%. Echter laat de fysieke ruimte op deze locaties dergelijke aanpassingen momenteel niet toe.

4 Oplossingsrichtingen

Om antwoord te vinden op de vraag hoe de leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Margraten nu en in de toekomst verbeterd kunnen worden, zijn verschillende oplossingsrichtingen verkend, variërend van een korte randweg tot een lange randweg met aanvullende aansluitingen. De effecten zijn geanalyseerd op basis van verkeersmodelberekeningen.

4.1 Korte Randweg

Een van de mogelijke oplossingsrichtingen die is geanalyseerd is de aanleg van een korte randweg ten noorden van de nieuwe Bloesemgaard zoals te zien in figuur 11. De korte randweg is opgenomen in het verkeersmodel regio Maastricht-Heuvelland. De berekende intensiteit op de randweg is 1.900 mvt/etm. In deze situatie is er een afname van het verkeer te zien op de Prinses Amalialaan van 1.700 mvt/etm. Een korte randweg leidt ertoe dat er nagenoeg geen doorgaand verkeer meer door de Prinses Amalialaan rijdt. De intensiteit op Pastoor Brouwersstraat blijft echter gelijk (ten opzichte van de situatie zonder randweg). Het wordt dus wel drukker (door woningbouw) op de Pastoor Brouwersstraat ten opzichte van de huidige situatie. Ook de overige effecten in Margraten van de aanleg van een korte randweg zijn beperkt.



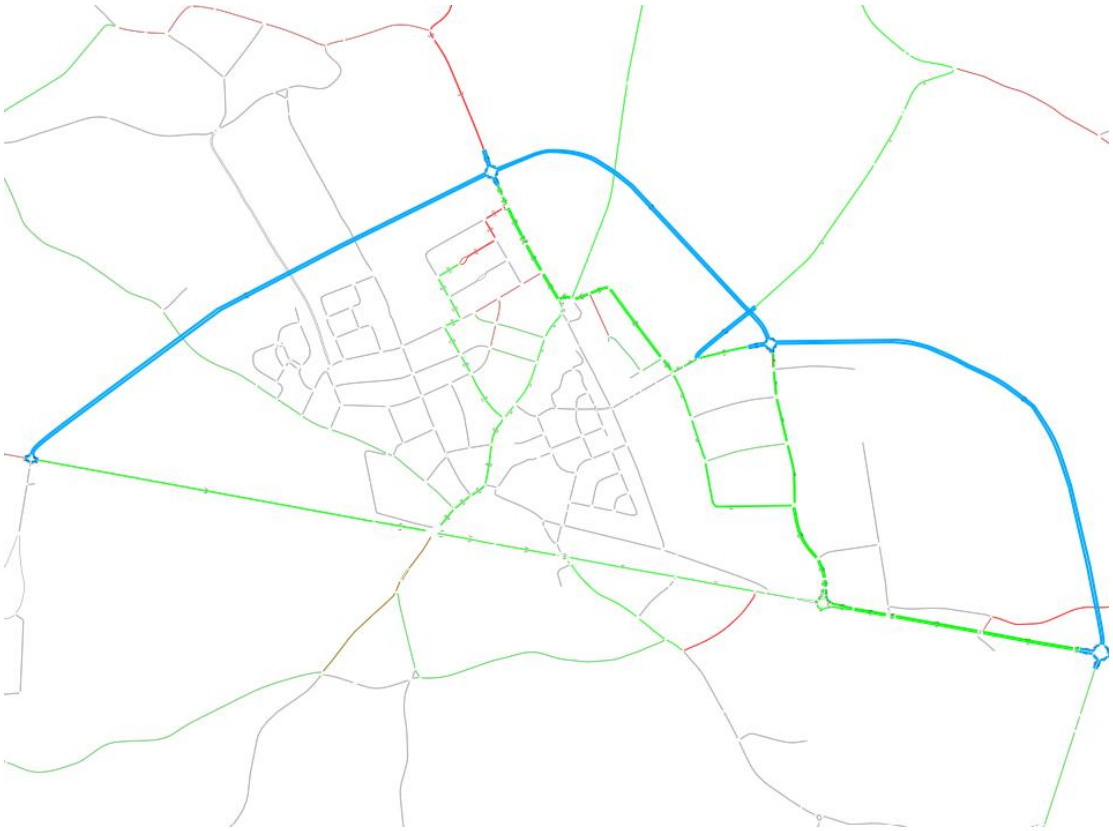
Figuur 14 Verkeersintensiteiten met aanleg korte randweg

4.2 Lange randweg

De variant van een lange randweg zoals te zien in figuur 15 is als tweede optie onderzocht als oplossingsrichting. In een eerste verkenning van deze lange randweg is uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km/h voor deze verbinding. Zoals te zien in onderstaande figuur is het aantal aansluitingen van deze variant beperkt met in totaal een viertal rotondes.

De verkeersintensiteiten op de Randweg in de modelberekening zijn relatief laag, 600 mvt/etm aan de westzijde (Rijksweg/Amerikaanse Begraafplaats-Eijkerweg) en 1700 mvt/etm aan de oostzijde (Eijkerweg-Aan de Fremme). De intensiteit op de Prinses Amalialaan wordt door aanleg van deze lange randweg in de modellen verlaagd met 1300 mvt/etm. De intensiteit op de Pastoor Brouwersstraat daalt (beperkt) met circa 550 mvt/etm en de intensiteiten op de overige wegen nemen tezamen af met circa 400 mvt/etmaal.

De lange Randweg kent een beperkte verkeersintensiteit. Het toevoegen van extra aansluiting(en) kan de effectiviteit van de randweg mogelijk nog vergroten. In de berekende variant zorgt de randweg voor een duidelijke afname van doorgaand verkeer op de Prinses Amalialaan, maar deze afname is minder dan bij een korte randweg. Verder is het effect op de intensiteit op de Pastoor Brouwersstraat een afname van het verkeer met circa 10% (ten opzichte van de situatie zonder lange randweg).
Kijken we naar de huidige verkeersintensiteit op de Pastoor Brouwersstraat (zoals nu buiten op straat), dan neemt deze toe met ca. 350 mvt/etmaal (toename door woningbouw met +900 mvt/etmaal en afname -550 mvt/etmaal door de “lange randweg”).

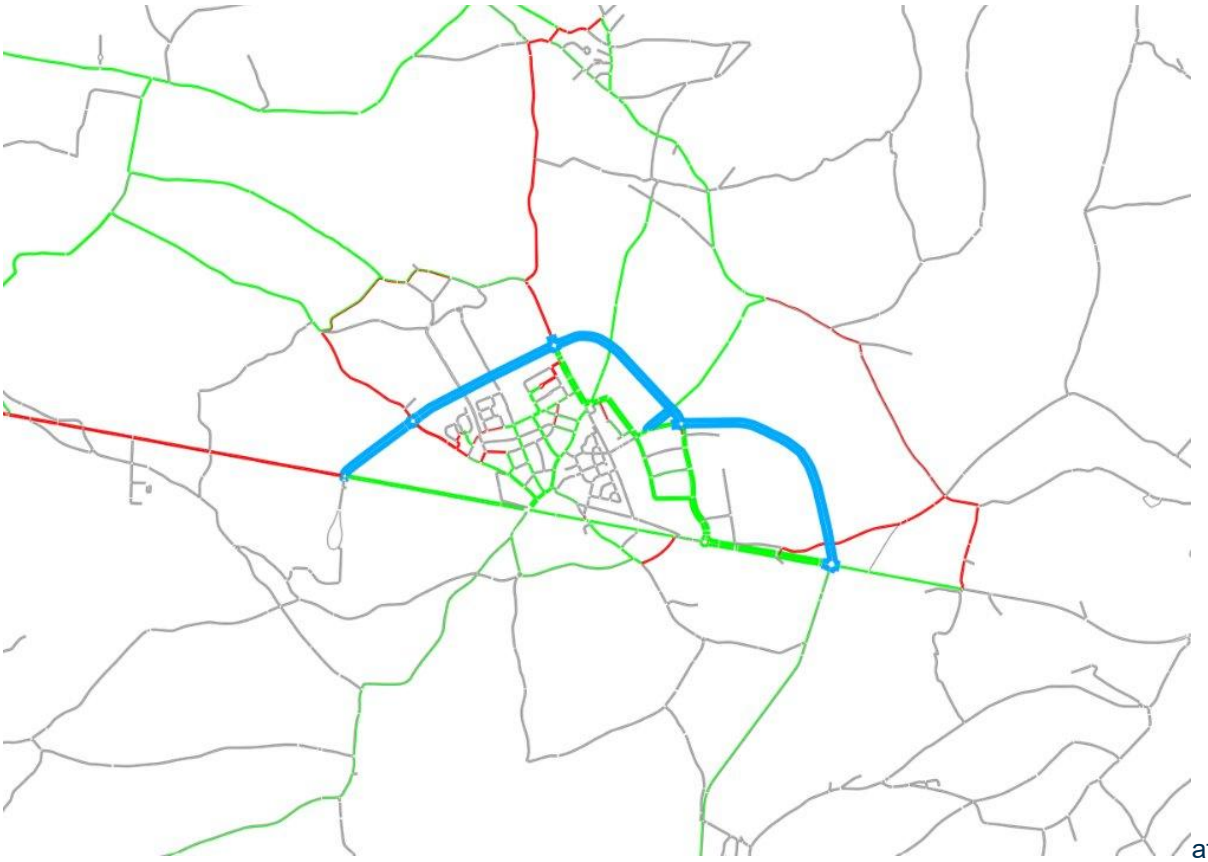


Figuur 15 Verkeersintensiteit met lange randweg

4.3 Lange Randweg inclusief aansluiting op de Trichterweg

Bij een tweede variant van een lange randweg is een extra aansluiting toegevoegd. De randweg kende (bij de vorige variant als beschreven in 4.2) een relatief lage verkeersintensiteit en door het toevoegen van een extra aansluiting op de Trichterweg kan de effectiviteit van deze weg worden vergroot. Op het wegvak van de randweg tussen de Rijksweg/Amerikaanse begraafplaats en Trichterweg neemt de intensiteit toe naar 1500 mvt/etm. Op het wegvak van de randweg tussen de Trichterweg en de Eijkerweg wordt in deze situatie de intensiteit 800 mvt/etm en tussen Eijkerweg en Rijksweg/De Plank 1800 mvt/etm.
Het effect van de aanleg van een lange randweg met een extra aansluiting op de Trichterweg is ook bekeken op regionale schaal. Hier is een beperkt aantal kleine verschuivingen op te merken, zoals afname op de route door Cadier en Keer.

Conclusie blijft dat een lange randweg een weinig effectieve maatregel is om het doorgaand verkeer in Margraten te beperken of het kruispunt Pastoor Brouwersstraat-Rijksweg te ontlasten.
De Pastoor Brouwersstraat neemt ten opzichte van nu met per saldo 200 mvt/etmaal af; door de woningbouwplannen neemt de Pastoor Brouwersstraat met ca. 900 mvt/etmaal toe maar door deze verkeersvariant daalt de intensiteit vervolgens weer met 1100 mvt/etmaal.



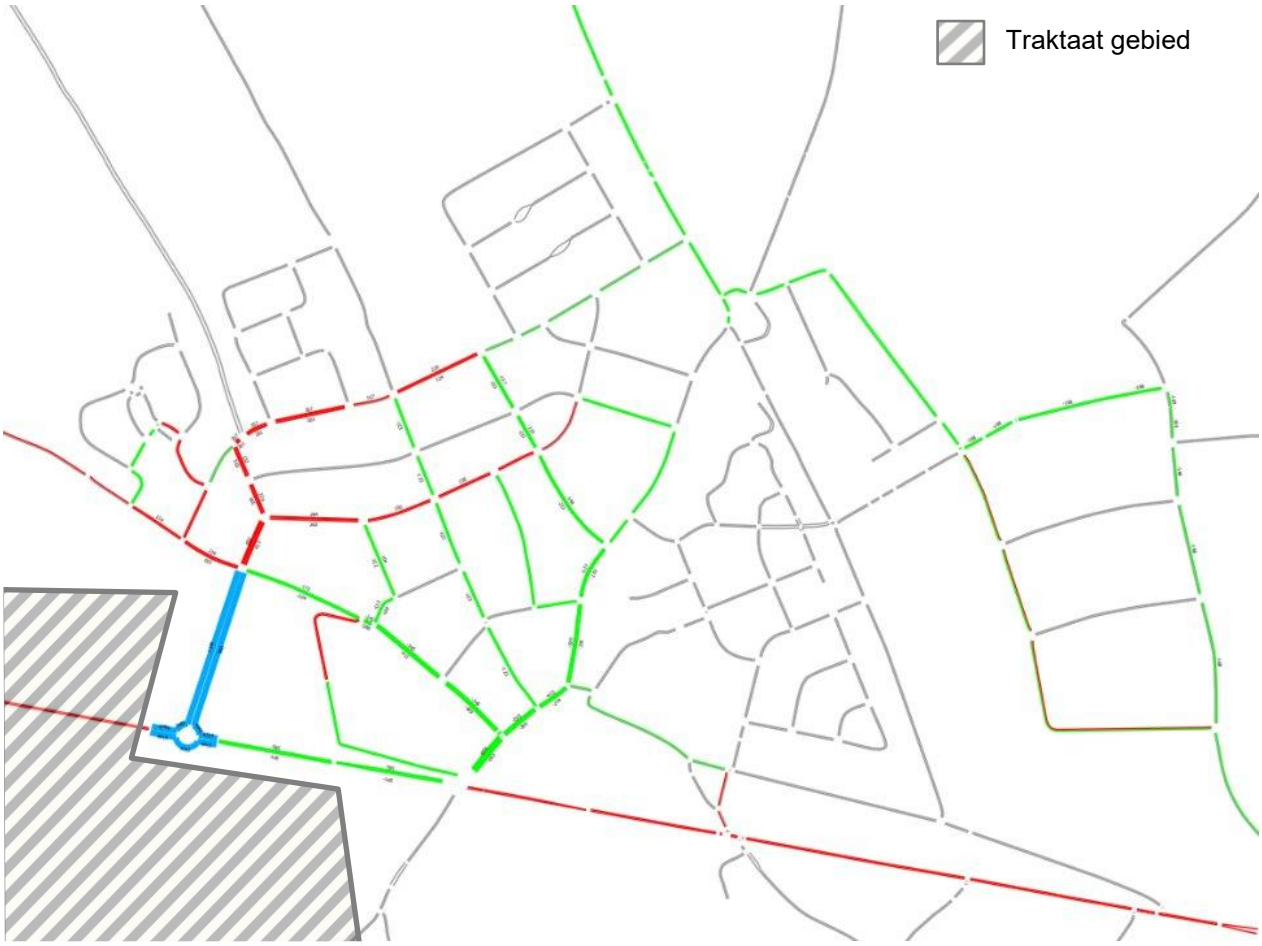
af:

Figuur 16 Intensiteit met lange randweg op regionale schaal

4.4 Extra aansluiting op de N278 in verlengde Julianalaan

Als laatste variant is een nieuwe aansluiting op de N278 onderzocht, gelegen in het verlengde van de Julianalaan. Deze optie biedt een directe verbinding met de provinciale weg en sluit goed aan bij toekomstige woningbouwontwikkelingen in Margraten. De aansluiting is vormgegeven als een rotonde met een wegvak waar een maximumsnelheid van 50 km/h geldt.

Volgens het verkeersmodel trekt deze nieuwe route circa 2.200 motorvoertuigen per etmaal. Hierdoor daalt de verkeersdruk op de Pastoor Brouwersstraat met ongeveer 1.400 voertuigen per etmaal.
De (berekende) woningbouwontwikkelingen zorgen voor een toename van circa 900 voertuigen per etmaal op de Pastoor Brouwersstraat. In combinatie met de nieuwe aansluiting resulteert dit in een netto afname van ongeveer 500 voertuigen per etmaal op de Pastoor Brouwersstraat, wat neerkomt op een daling van circa 10%. Daarmee draagt deze variant duidelijk bij aan een verbetering van de verkeerssituatie ten opzichte van de huidige situatie. Wel wordt het op meerdere woonstraten in Margraten (zoals de Juliana- en Bernhardlaan) drukker dan in de huidige situatie, maar de intensiteiten blijven ruim binnen de richtwaarden welke gelden voor een 30 km/h-gebied.



Figuur 17 Nieuwe aansluiting op de Rijksweg

5 Advies

De lange randweg is weinig effectief om de verkeersknelpunten in Margraten, zoals de congestie bij het kruispunt Rijksweg-Pastoor Brouwersstraat, op te lossen of te beperken en de verkeerskundige voordelen zijn beperkt. Daartegenover staat een aanzienlijke ruimtelijke en landschappelijke impact, wat de lange randweg tot een minder wenselijke optie maakt.

De korte randweg is vooral voor de Prinses Amalialaan een effectieve maatregel. Door het doorgaande verkeer op de Prinses Amalialaan te verleggen, draagt deze variant bij aan een betere verkeersafwikkeling en leefbaarheid in deze woonomgeving, maar voor de gehele kern Margraten doet deze korte randweg weinig.

Tot slot biedt een aansluiting van de Rijksweg in het verlengde van de Julianalaan zeker toekomst-perspectief. Deze verbinding kan bovendien goed gecombineerd worden met mogelijk toekomstige woningbouwontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld bij Koningswinkel, waardoor zowel mobiliteit als ruimtelijke ontwikkeling mogelijk gecombineerd kunnen worden.