Memo advies inrichting schoolomgeving Carmelstraat

Aan Gemeente Beek

Van JCR / RKAS / MH

Betreft Advies inrichting schoolomgeving Carmelstraat

Datum 20 maart 2026

1 Aanleiding

De gemeente Beek is voornemens een brede school te realiseren op het terrein tussen de Carmelstraat en de Oude Pastorie in Beek. Op deze locatie wordt tevens een overloopvoorziening voor het schoonwaterriool aangelegd. De beoogde ontwikkellocatie betreft het meest zuidelijke voetbalveld van Voetbalvereniging Caesar, zoals ook te zien is in Afbeelding 1.

Afbeelding 1 Beoogde ontwikkellocatie

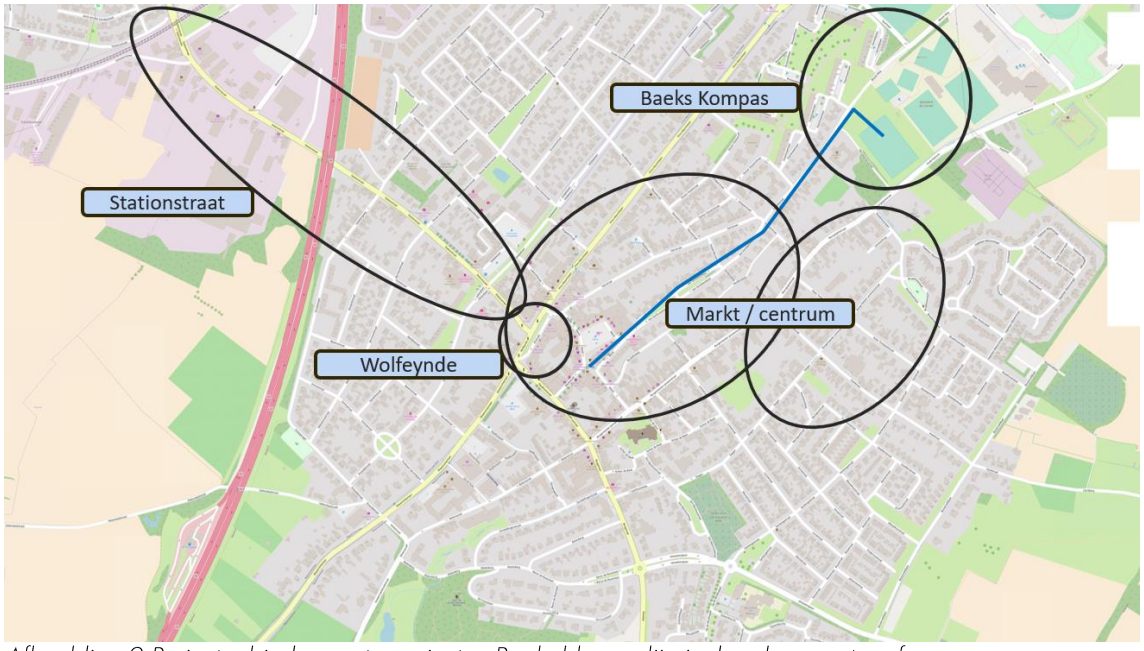
De ontwikkeling van de brede school en de aanleg van de wateroverloop vormen de aanleiding voor de herinrichting van de Carmelstraat. Deze straat sluit aan op de Van Sonsbeecklaan en de Heirstraat, beide onderdeel van het centrumplan. In het kader van de planontwikkeling zijn reeds diverse vooronderzoeken uitgevoerd, waaronder studies naar school-thuisroutes, parkeerbehoefte, verkeergeneratie en een eerste verkenning van de herinrichting van de Carmelstraat.

De gemeente Beek heeft adviesbureau Kragten gevraagd om de reeds uitgevoerde vooronderzoeken te beoordelen en een second opinion. Deze onderzoeken omvatten onder andere analyses van school-thuisroutes, parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en een eerste ontwerpvoorstel voor de herinrichting van de Carmelstraat. Daarnaast is Kragten gevraagd om, indien nodig, alternatieve voorstellen te presenteren die zowel de verkeerskundige als ruimtelijke eisen van de nieuwe situatie optimaal kunnen ondersteunen.

2 Gebiedsomschrijving

De ontwikkellocatie bevindt zich aan de Carmelstraat in het noorden van Beek, gelegen nabij de belangrijke snelwegen A2 (noord-zuidverbinding) en A76 (oost-westverbinding). De A2 verbindt de omgeving Maastricht richting Eindhoven, terwijl de A76 de regio Parkstad verbindt met de A2. In de directe omgeving van de ontwikkellocatie bevindt zich een mix van bedrijfs- woongebieden en sport.

De ontwikkellocatie sluit aan op wegvakken die betrokken zijn bij de herinrichting van het centrumgebied rondom de Markt. In Afbeelding 2 zijn de projectgebieden van alle grote projecten in Beek opgenomen: de herinrichting van de Markt en het centrumgebied, de herinrichting van het kruispunt Wolfeynde, de herinrichting van de Stationstraat, verkeersafwikkeling zuidoost en het groot onderhoud van de riolering.



Afbeelding 2 Projectgebieden grote projecten Beek, blauwe lijn is de schoonwater afvoer

3 Eerdere onderzoeken

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de vooronderzoeken gepresenteerd die als basis dienen voor de verdere planvorming van de brede school. De onderzoeken omvatten de school-thuis routes, parkeerbehoefte, verkeersgeneratie en een eerste voorstel voor de herinrichting van de Carmelstraat.

3.1 Locatieonderzoek

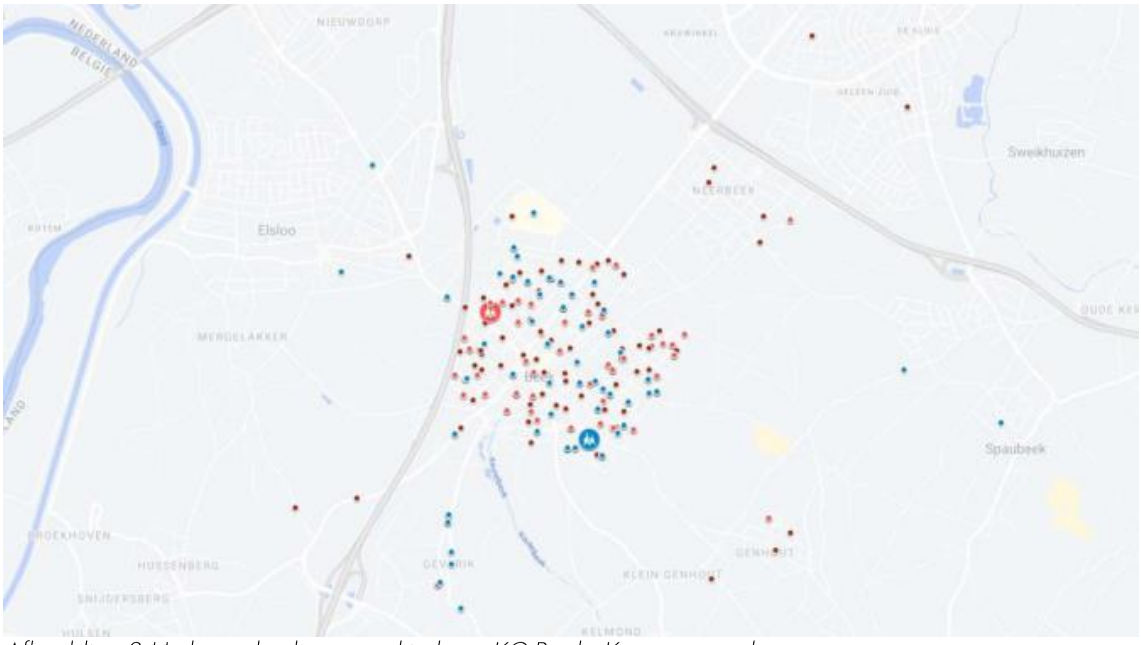
In het kader van een eerder onderzoek naar KC Baeks Kompas[1] heeft ICS Adviseurs een locatieonderzoek uitgevoerd. In het locatieonderzoek uitgevoerd door adviesbureau ICS wordt terecht opgemerkt dat het bestaande braakliggende terrein langs de Carmelstraat, op zichzelf, niet voldoende ruimte biedt voor het realiseren van een unilocatie met meerdere schoolgebouwen. Door het meest zuidelijke voetbalveld van

[1] Onderzoek KC Baeks Kompas (ICS Adviserus, september 2023)

Sportpark Carmel hierbij te betrekken, ontstaat een totaaloppervlak van meer dan 10.000 m². Dit komt overeen met de vastgestelde ruimtebehoefte van 9.400 m², zoals vermeld in het locatieonderzoek.

3.2 Herkomst leerlingen

In het kader van een eerder onderzoek naar KC Baeks Kompas[2] heeft ICS Adviseurs de herkomst van de leerlingen voor beide samen te voegen kind centra onderzocht. De meeste leerlingen van Baeks Kompas zijn uit Beek afkomstig (zie Afbeelding 3). Zelfs maar een paar uit Neerbeek, omdat deze nog een eigen basisschool heeft. Beide kind centra ontvangen ook enkele leerlingen uit de buurgemeenten Stein en Sittard-Geleen.



Afbeelding 3 Herkomst leerlingen en kinderen KC Baeks Kompas totaal

3.3 Parkeren

In het kader van een eerder onderzoek naar KC Beaks Kompas heeft Ducot Engineering & Advies een parkeerdrukmeting[3] uitgevoerd. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de komst van het kindcentrum geen structureel parkeertekort veroorzaakt in de directe omgeving. Op het maatgevende moment, de werkdagmiddag, blijkt binnen 100 meter van het kindcentrum circa 125–130 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn en binnen 200 meter circa 141–152 parkeerplaatsen. Dit is voldoende om de, eerder berekende, verwachte parkeerbehoefte van circa 135 plaatsen met het huidige aanbod op te vangen (niet gebaseerd op parkeernormen CROW).

Hierdoor werd in het onderzoek geconcludeerd dat door een intensiever dubbelgebruik van de bestaande parkeergelegenheden in de directe omgeving van het kindcentrum de extra parkeervraag als gevolg van de komst van het kindcentrum kan worden opgevangen. Daarnaast bleek dat het verlies aan parkeergelegenheid door het eventueel instellen van een fietsstraat in de Carmelstraat niet zal leiden tot een parkeertekort. Hierbij is opgemerkt dat er in het betreffende deel van de Carmelstraat maximaal vier voertuigen op de rijbaan geparkeerd stonden.

[2] Onderzoek KC Baeks Kompas (ICS Adviserus, september 2023)
[3] Verkeersstudie Kindcentrum Baeks Kompas_Beek (Ducot Engineering & Advies, december 2024)

Daarnaast laat de hoogst gemeten parkeerdruk, in de avondperiode, zien dat er nog een restcapaciteit van circa 45–47 parkeerplaatsen binnen 100 meter aanwezig blijft. Het onderzoek laat dus zien dat de extra parkeervraag van het kindcentrum (circa 35 plaatsen) ook in de avonduren dus zonder problemen kan worden geaccommodeerd.

3.4 Verkeer

In het kader van een eerder onderzoek naar KC Beaks Kompas heeft Ducot Engineering & Advies een verkeersstudie[4] uitgevoerd. Uit dit rapport komen enkele overwegingen naar voren. Ten eerste wordt overwogen om in samenwerking met Arriva de bereikbaarheid van Sportlandgoed De Haamen en het toekomstige kindcentrum voor OV-reizigers te verbeteren, om zo de toegankelijkheid voor bewoners en bezoekers te vergroten.

Daarnaast wordt het voorstel gedaan om de toekomstige schoolzone, en eventueel de bestaande schoolzone, aan te dragen bij het dataportaal van NDW, zodat de verkeersveiligheid en doorstroming rond scholen beter gemonitord kunnen worden.

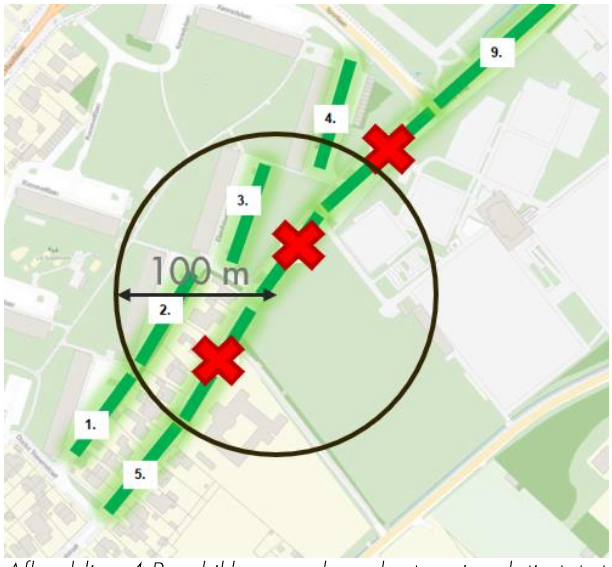
Tot slot wordt overwogen om het gedeelte van de Carmelstraat tussen de kruising met de Dr. Stassenstraat in te richten als fietsstraat, als onderdeel van de opwaardering van de openbare ruimte in de Carmelwijk, inclusief Sportlaan en Carmelstraat. Dit zou de veiligheid en doorstroming voor fietsers kunnen bevorderen en bijdragen aan een meer fietsvriendelijke infrastructuur. In het advies is daarbij opgenomen om de fietsstraat tijdens de haal- en brengmomenten af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, zodat de verkeersveiligheid rondom de locatie wordt vergroot en een veiligere omgeving voor fietsers en voetgangers ontstaat.

4. Second opinion eerdere onderzoeken

4.1 Parkeren

Uit de uitgevoerde second opinion zijn andere resultaten naar voren gekomen dan in het eerdere rapport Verkeersstudie Kindcentrum Baeks Kompas_Beek van Ducot Engineering & Advies[5]. De second opinion over de parkeerbehoefte bij IKC Baeks Kompas gaat uit van de volgende vastgestelde uitgangspunten. De totale parkeerbehoefte is onderverdeeld in 18 plekken voor personeel en 62 Kiss & Ride-plaatsen. Deze aantallen zijn gebaseerd op de gemiddelde waarden uit de gemeentelijke Nota Parkeernormen voor basisscholen en kinderopvang (zowel personeel als halen en brengen). Acceptabele loopafstanden zijn vastgesteld op maximaal 200 meter voor personeel en maximaal 100 meter voor Kiss & Ride, conform standaardrichtlijnen voor veilige en efficiënte schoollogistiek. De straal van 100 meter in relatie tot de beschikbare parkeerplaatsen is te zien in Afbeelding 4.

[4] Verkeersstudie Kindcentrum Baeks Kompas_Beek (Ducot Engineering & Advies, december 2024)
[5] Verkeersstudie Kindcentrum Baeks Kompas_Beek (Ducot Engineering & Advies, december 2024)



Afbeelding 4 Beschikbare parkeerplaatsen in relatie tot straal 100 meter

In de analyse van de beschikbare capaciteit per sectie blijken secties 1, 4, 5 en 9 te ver gelegen voor halen en brengen (buiten de 100 meter-norm), maar geschikt voor personeelsparkeren binnen de 200 meter-grens. Zoals in Afbeelding 4 te zien verliezen secties 6 t/m 8 parkeercapaciteit door de geplande herinrichting (weergegeven met kruis), wat een structureel verlies van plekken impliceert. Haakse parkeervakken langs de rijbaan in de schoolzone zijn niet realiseerbaar, vanwege veiligheidsrisico's zoals verminderde zichtbaarheid en hogere snelheden, zoals beschreven in CROW-richtlijnen voor schoolzones.

Een Kiss & Ride-zone wordt normaal gesproken gezien als een korte stoplocatie waar bestuurders slechts enkele momenten stilstaan om passagiers veilig te laten in- of uitstappen, zonder de auto te parkeren. Binnen dit onderzoek wordt echter uitgegaan van een praktijksituatie waarin bestuurders de auto daadwerkelijk op een parkeerplaats parkeren om hun kind weg te brengen of kort te wachten, waardoor de verblijfsduur langer is dan bij een reguliere Kiss & Ride.

Voor Kiss & Ride-capaciteit zijn alleen secties 2 en 3 binnen de 100 meter-norm bruikbaar. Sectie 2 biedt op het drukste moment overdag 15 parkeerplaatsen, sectie 3 biedt er 24. Dit levert samen slechts 39 beschikbare Kiss & Ride-plaatsen op. Dit tekort wordt concreet: tegenover een behoefte van 62 Kiss & Ride-plaatsen (parkeerplaatsen) staan 39 beschikbare plekken, resulterend in een capaciteitstekort van 23 parkeerplaatsen specifiek voor halen en brengen. Daarvoor is in het ontwerpvoorstel nog een Kiss & Ride aan te leggen van 8 parkeerplaatsen. Hierdoor is per saldo inclusief het herinrichten van sectie 3 met 2 mindervalide parkeerplaatsen het aanbod 29. Samen 44 waardoor nog een capaciteitstekort is van 18 parkeerplaatsen.

In het onderzoek van Ducot Engineering & Advies is uitsluitend uitgegaan van parkeren en het betreden van het terrein aan de noordzijde. In de praktijk gaat dit echter ook plaatsvinden aan de zuidzijde, waar aanvullende parkeermogelijkheden beschikbaar komen. De resterende parkeerbehoefte dient daarom aan beide zijden te kunnen worden opgevangen, aangezien de uiteindelijke verdeling van het gebruik tussen noord- en zuidzijde nog niet vaststaat. Wel zien we aan de herkomst en bestemming onderzoek leerlingen afbeelding 3 de verdeling noord- zuid ongeveer gelijk is. Ter verwachten is dat ook de met halen en brengen dit zal zijn. Daarom zal aan de Oude Pastorie een parkeerterrein worden aangelegd van circa 27 parkeerplaatsen. Hierdoor wordt het capaciteitstekort van 18 ruimschoots opgevangen, nog los van de overcapaciteit verder dan 100 meter zoals bij de Haamen en de overige secties 1 en 4.

4.2 Verkeer

Uit de uitgevoerde second opinion blijkt dat het in het rapport Verkeersstudie Kindcentrum Beek van Ducot Engineering & Advies[6] voorgestelde scenario, waarin wordt overwogen het deel van de Carmelstraat tussen de kruising met de Dr. Stassenstraat in te richten als fietsstraat binnen de geplande opwaardering van de openbare ruimte in de Carmelwijk (inclusief de Sportlaan en de Carmelstraat), niet het meest optimale toekomstscenario vormt voor een veilige en efficiënte verkeersafwikkeling.

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 (vracht)verkeer, 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.

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 straat uit twee rijstroken bestaat, zou dit leiden tot veel stilstaand verkeer, waarbij auto's telkens kort stoppen zonder daadwerkelijk te parkeren.

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

Zoals ook in het parkeergedeelte is benoemd, is de zuidzijde (Oude Pastorie) niet meegenomen in het onderzoek. In werkelijkheid komen hier echter meerdere verkeersmodaliteiten samen doordat de Weg langs de Carmel vanuit beide zijden de langzaam verkeersaansluiting is op het schoolplein. Het is daarom van belang dat bij de verdere planuitwerking ook gericht wordt ingespeeld op de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en een veilige inrichting aan deze zijde.

5 Advies

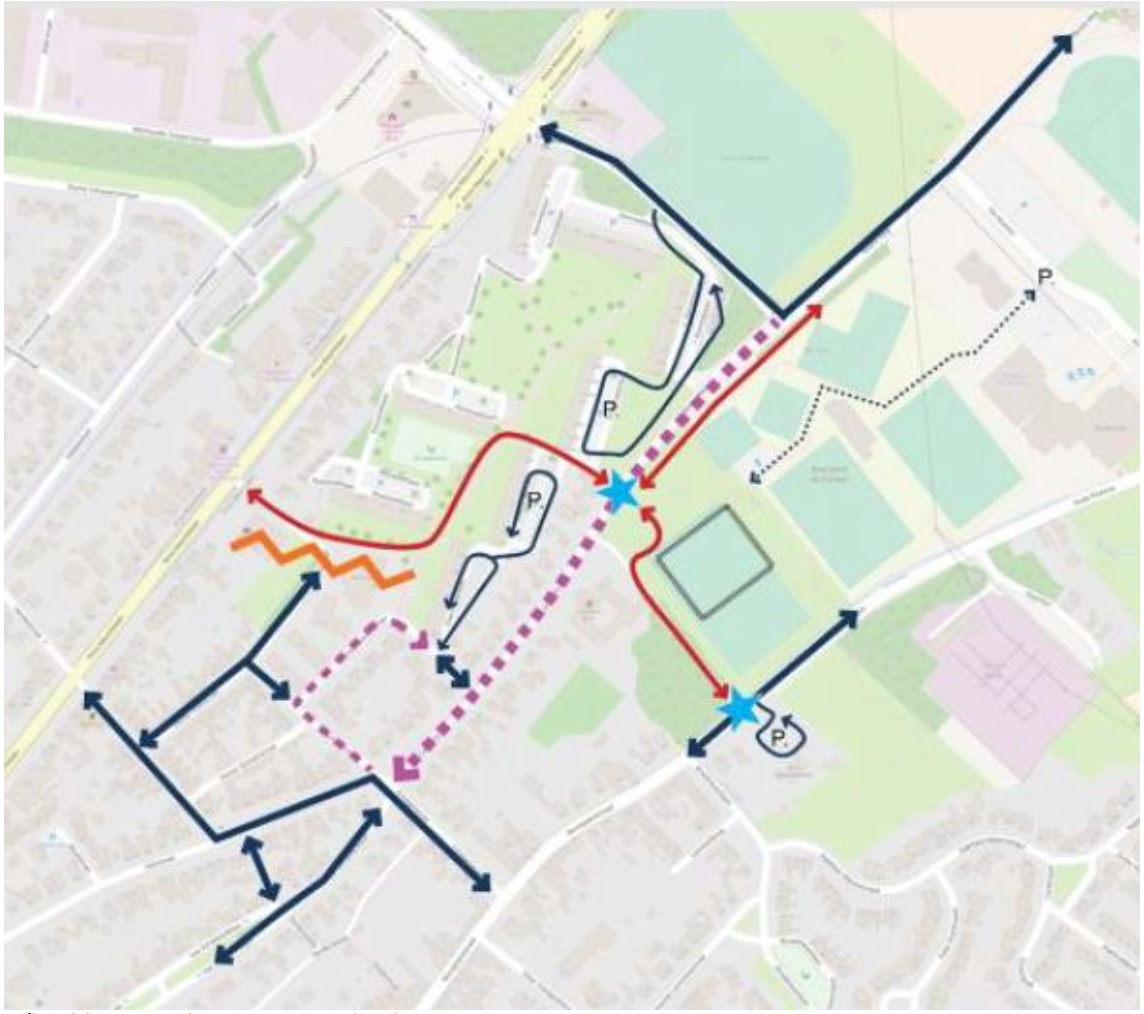
5.1 Parkeren

Zoals in 4.1 aangegeven zijn voor het kindcentrum 80 parkeerplaatsen nodig. Het advies is om met de geadviseerde verkeerstructuren de noord- en zuidingang te verspreiden binnen de 100 meter loopafstand van de school. Hierdoor zijn voor het halen en brengen 3 locaties met allen hun eigen route. Voor het personeel en lang parkeerders adviseren we om buiten deze 100 meter te kijken. Het parkeerterrein De Haamen is hiervoor het meeste geschikt en tijdens schooltijden minimaal in gebruik
.
Voor het fiets parkeren ligt de verantwoordelijkheid bij de architect van het kindcentrum. Hiervoor is het advies voor dubbel gebruik huidige fietsenstalling sportaccommodatie. Ook zal er een fietsenstalling aan de Weg langs de Carmel komen waar tevens een entree naar de school is gelegen.

5.2 Verkeerstructuur schoolomgeving

[6] Verkeersstudie Kindcentrum Beek (Ducot Engineering & Advies, december 2023)

In het kader van de second opinion is in eerste instantie ingezoomd op de directe schoolomgeving. Hierbij is specifiek gekeken naar de verkeerssituatie rondom de school, de inrichting van de openbare ruimte en de veiligheid en bereikbaarheid voor verschillende verkeersdeelnemers, met name voetgangers en fietsers. De beoogde schoolomgeving is te zien is in Afbeelding 5.



Afbeelding 5 Verkeersstructuur schoolomgeving

Zoals in de second opinion reeds is aangegeven, is het voorstel voor een fietsstraat komen te vervallen. In plaats daarvan wordt op de Carmelstraat een eenrichtingsregime ingevoerd in de richting van de kern van Beek, waarbij tevens een schoolzone wordt ingericht. Het invoeren van eenrichtingsverkeer en een vrij liggend fietspad tussen school en Sportlaan draagt bij aan een veiligere fietsoversteek binnen de schoolzone, doordat het aantal mogelijke conflictmomenten met gemotoriseerd verkeer wordt verminderd. Doordat een eenrichtingsweg te smal is om te stoppen zonder de rijbaan te blokkeren is K&R op de rijbaan ook niet mogelijk.

In Afbeelding 5 is daarnaast ook de ingang aan de Oude Pastorie opgenomen. Hier komen meerdere verkeersmodaliteiten samen in de beoogde situatie, wat deze locatie in de toekomst tot een belangrijke schoolzone maakt. Net zoals vanaf de parkeerlocatie bij De Haamen vormt deze route een belangrijke voetgangersroute richting de school. De beoogde parkeerplaats bij De Haamen is in het plan voornamelijk bedoeld voor medewerkers en langparkeerders.

5.3 Verkeersstructuur kern Beek

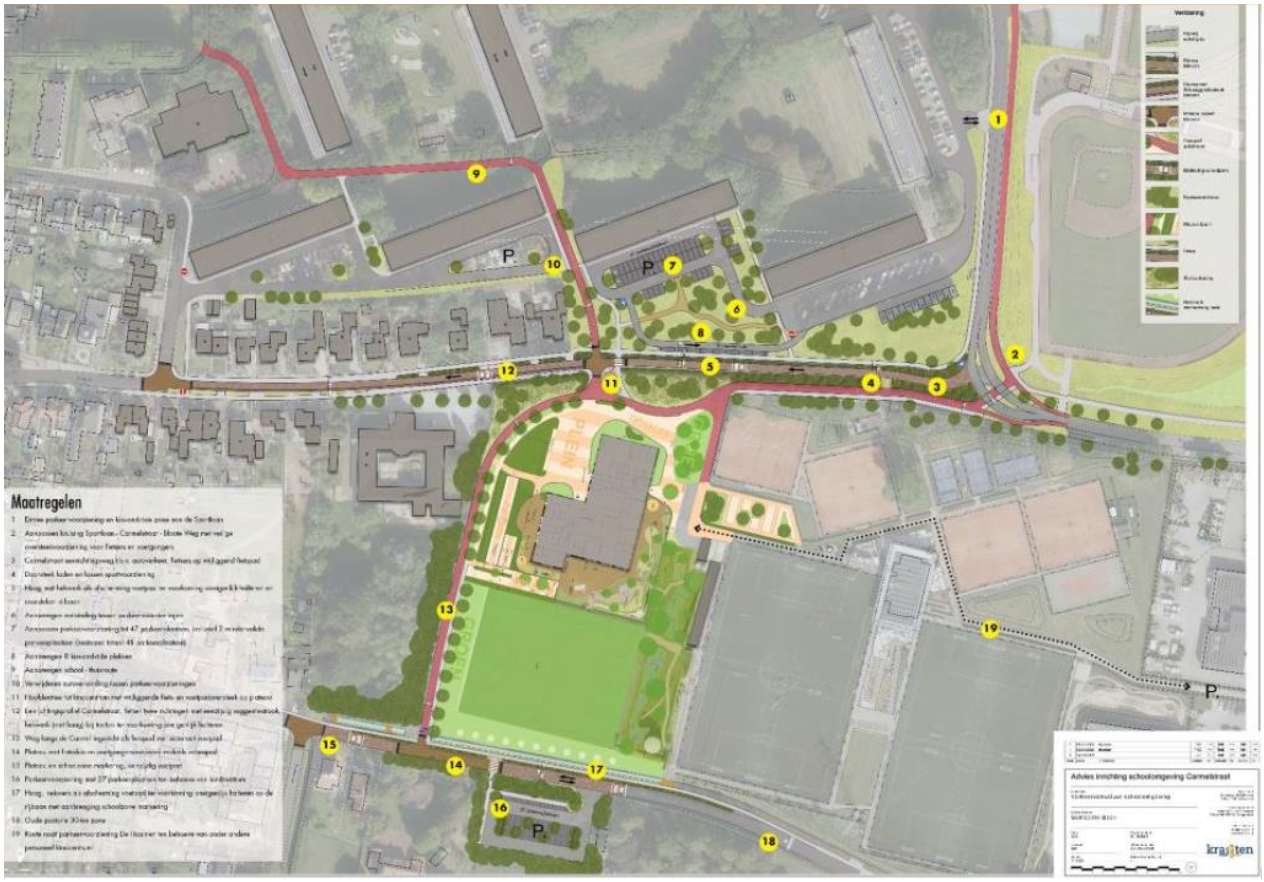
Om een veilige verkeerssituatie te waarborgen, is het belangrijk niet alleen naar de directe omgeving van de Carmelstraat te kijken. De verkeersafwikkeling rondom de school staat namelijk in relatie tot de bredere kern van Beek. Daarom moet de schoolomgeving worden beschouwd binnen het grotere geheel van verkeersstromen, routes en functies in de kern, zodat maatregelen niet alleen lokaal maar ook op netwerk-niveau bijdragen aan een veilige en goed functionerende verkeerssituatie. De beoogde verkeersstructuur is te zien is in afbeelding 6.

Het voorstel om eenrichtingsverkeer in te voeren op de Carmelstraat, van de beoogde planontwikkeling tot aan de kruising met de Scheperstraat, is een belangrijke stap in het optimaliseren van de verkeersstromen in dit gebied. De bevoorradingsroute is in over de Carmelstraat, uit via de Markt en de Burgemeester Janssenstraat. De tweerichtingsfietsroute van de Stationsstraat naar de Carmelstraat via de Veldekelaan, Vondelstraat, Prins Mauritslaan, Dr. Poelsstraat en een nieuwe doorsteek via de Sportlaan Kennedylaan is van belang om een veilige fietsverbinding te creëren tussen de Stationstraat en de Carmelstraat. De reconstructie van de Prins Mauritslaan tot een wegvak met een vrijliggend fietspad of in ieder geval een veilige langzaam verkeeroversteek is van groot belang voor het verhogen van de veiligheid en het comfort van fietsers op deze route.

Daarnaast wordt een geoptimaliseerde fietsverbinding en voetpad tussen de Carmelstraat en de Oude Pastorie via de Weg langs de Carmel aanbevolen. Deze verbinding biedt fietsers een veilige en directe route, die de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen vergroot.

Met deze adviezen gaan we voor een schoolzone die de verkeersveiligheid van langzaam verkeersdeelnemers in zowel de Carmelstraat en de Oude Pastorie aanzienlijk verbeterd. Daarbij is door de structuren ook een veilige fiets-looproute beoogd.

Ons advies is in onderstaand ontwerp afbeelding 5 weergegeven en ook inmiddels getoond en besproken met bewoners en zienswijze indieners.



Afbeelding 6 advies uitgewerkt in ontwerp omgeving kindcentrum