

## RAPPORT

### Verkeerscirculatieplan kern Beek

Visie verkeerscirculatie om daarmee de leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren

Klant: Gemeente Beek

Referentie: BG1926-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: Finale versie/P01.01

Datum: 9 oktober 2019



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110  
6199 AE MAASTRICHT AIRPORT  
Transport & Planning  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 78 48 **T**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Verkeerscirculatieplan kern Beek

Ondertitel:  
Referentie: BG1926-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001  
Status: P01.01/Finale versie  
Datum: 9 oktober 2019  
Projectnaam: Verkeerscirculatieplan Beek  
Projectnummer: BG1926  
Auteur(s): Albert Erhardt

Opgesteld door: Albert Erhardt

Gecontroleerd door: Roger Theunissen

Datum/Initialen: 18 juni 2019

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Projectgerelateerd



## Disclaimer

*No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and ISO 45001:2018.*

## Inhoud

|          |                                                                |           |
|----------|----------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEIDING</b>                                               | <b>1</b>  |
| <b>2</b> | <b>PROCES</b>                                                  | <b>6</b>  |
| 2.1      | Gemeenteraad en College                                        | 6         |
| 2.2      | Bewoners en belanghebbenden                                    | 7         |
| <b>3</b> | <b>VERKEER IN EN DOOR BEEK</b>                                 | <b>9</b>  |
| 3.1      | Analyse onderzochte maatregelen om bestemmingsverkeer te weren | 10        |
| 3.2      | Reacties inloopavond                                           | 14        |
| 3.3      | Conclusie                                                      | 15        |
| <b>4</b> | <b>GEBIEDSGERICHTE AANPAK</b>                                  | <b>16</b> |
| <b>5</b> | <b>BEDRIJVENTERREIN BEEKERHOEK</b>                             | <b>17</b> |
| 5.1      | Reacties inloopavond                                           | 18        |
| 5.2      | Conclusies                                                     | 18        |
| <b>6</b> | <b>SPORTLANDGOED DE HAAMEN</b>                                 | <b>19</b> |
| 6.1      | Inloopavond bewoners                                           | 21        |
| 6.2      | Conclusies                                                     | 22        |
| <b>7</b> | <b>MARKT EN OMGEVING</b>                                       | <b>23</b> |
| 7.1      | Inloopavond bewoners                                           | 27        |
| 7.2      | Conclusies                                                     | 28        |
| <b>8</b> | <b>Woongebied Julianalaan-Stationsstraat-Veldekelaan</b>       | <b>29</b> |
| 8.1      | Inloopavond                                                    | 33        |
| 8.2      | Conclusies                                                     | 34        |
| <b>9</b> | <b>CONCLUSIES EN MAATREGELEN</b>                               | <b>35</b> |

## 1 INLEIDING

### Aanleiding Verkeerscirculatieplan

Voor u ligt het verkeerscirculatieplan (VCP) voor de kern Beek. Dit VCP is geen op zichzelf staand Verkeersplan. Het plan komt voort uit het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) uit 2016 waarin het verkeersbeleid voor de komende jaren (tot 2026) is beschreven. Dat plan geeft het overkoepelde verkeersbeleid voor de komende tien jaar (2016-2026) weer. In het GVVP is de volgende ambitie weergegeven:

*“Het zorgdragen voor een verkeersstructuur en bijbehorende inrichting van de openbare ruimte waarbij leefbaarheid voor de inwoners en het economisch functioneren van de gemeente Beek centraal staat, waarbij de noodzakelijke bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen wordt gewaarborgd”.*

In het GVVP worden toekomstige trends weergegeven. Zo worden thema's als duurzaamheid, gezondheid en milieu naar verwachting de komende jaren steeds belangrijker. In het GVVP wordt ingezet op meer ruimte voor langzaam verkeer, terwijl ook het belang van het autoverkeer en het optimaliseren van de bereikbaarheid wordt aangegeven.

### Waarom een apart plan voor de verkeerscirculatie?

Zoals in de strategische toekomstvisie 2010-2030 van de gemeente Beek verwoord, is Beek een aantrekkelijke gemeente om te wonen én te werken. Beek is een ondernemende gemeente met veel bedrijvigheid en een gunstige ligging via spoor, lucht en weg. Daarnaast is Beek ook een aantrekkelijke woongemeente met voorzieningen voor jong en oud. Beek zet, kortom, in op bedrijvigheid én kwaliteit van leven. Belangrijk is het daarbij dat deze balans wordt behouden en zo mogelijk versterkt. Een goede bereikbaarheid moet niet ten koste gaan van het woon- en leefklimaat en omgekeerd.

Het VCP vormt een nadere uitwerking van het GVVP en is daarmee kaderstellend en richtinggevend voor het verkeersbeleid en toekomstige maatregelen. In het voor u liggende Verkeerscirculatieplan (VCP) wordt per gebied/wijk bekeken wat de gewenste balans is tussen enerzijds het creëren van een optimaal woon- en leefklimaat (met o.a. meer ruimte voor langzaam verkeer) en anderzijds een optimale bereikbaarheid (voor alle modaliteiten waaronder dus ook gemotoriseerd verkeer).

Naast het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan vormt dan ook de toekomstvisie 2010-2030 van de gemeente Beek “Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg” een belangrijk uitgangspunt.

### Projecten: samenhang is belangrijk

In de ruimtelijke verkeerspraktijk bestaan geen op zichzelf staande maatregelen. Iedere ingreep heeft invloed op andere gebieden, straten, woongebieden etc. Daarom is het van belang om voorafgaande op besluitvorming in te schatten welke effecten er zijn en hoe de onderlinge samenhang is.

In het GVVP zijn diverse toekomstige verkeersprojecten benoemd, waarvan de verkeerscirculatie, en dan met name ook de onderlinge samenhang, nog onderzocht dienen te worden. Voorbeelden van huidige en toekomstige projecten in Beek zijn het zichtbaar maken van de Keutelbeek, de realisatie van de snelfietsroute Sittard-Maastricht en de recente herinrichtingen van de Raadhuisstraat en Burgemeester Janssenstraat. Deze projecten leiden tot veranderingen in de verkeersstromen in Beek en deze effecten worden in het voor u liggende plan beschreven. Omdat de projecten vaak effect hebben op elkaar, worden de projecten en hun verkeerskundige effecten per gebied/wijk beschreven en bekeken. Eenrichtingsverkeer in de ene straat leidt immers vaak tot een toename van verkeer in een andere (parallel gelegen) straat.

### Accent per deelgebied

In het VCP is gekozen om per gebied/wijk de ambitie en de bijbehorende accenten af te spreken. Zo zal voor een bedrijventerrein eerder het belang van een optimale bereikbaarheid worden aangeduid en voor woongebieden in de regel (meer) een optimaal woon- en leefklimaat. Per gebied wordt de balans bekeken tussen het groene accent (optimaal woon- en leefklimaat) en het paarse accent (Beek ondernemend / bereikbaar Beek).



Figuur 1 Gebiedsgerichte aanpak met accent per gebied.

### Participatie

Naast de beschrijving van projecten en hun effecten, is het belangrijk dat alle betrokkenen (zowel bewoners als politiek) worden betrokken bij de totstandkoming van het plan. Hoe deze participatie heeft plaatsgevonden en wat hiervan de belangrijkste conclusies en resultaten zijn, staat in hoofdstuk 2 beschreven. Daarnaast is per gebied een paragraaf opgenomen met de opmerkingen, wensen en conclusies welke onder de bewoners zijn opgehaald.

### Weren en stimuleren van verkeer

Alvorens echter in te zoomen om deze projecten in Beek, wordt in hoofdstuk 3 een analyse gemaakt van het verkeer in en door Beek. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen bestemmings- en doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer is daarbij gedefinieerd als verkeer dat door de kern Beek rijdt, maar hier herkomst noch bestemming heeft.

Daarbij willen we antwoord op de volgende vragen:

- “In hoeverre is er doorgaand gemotoriseerd verkeer door de kern Beek?”
- “Is het mogelijk dit doorgaande verkeer te weren? En kan dit verkeer geweerd worden door maatregelen buiten de kern Beek te nemen of juist door maatregelen in Beek?”
- “Kunnen maatregelen en voorzieningen om het openbaar vervoer- en fietsgebruik te stimuleren leiden tot een vermindering van het autogebruik?”

In eerdere verkeersplannen van de gemeente was veel aandacht voor de auto(bereikbaarheid), maar de gemeente Beek wil ook juist het belang van het gebruik van de fiets en het OV de komende jaren stimuleren. Het alsmaar faciliteren van het autogebruik past niet binnen de context van een duurzaam ingerichte kern met een optimaal leef- en woonklimaat.

### Objectieve beoordeling: model geeft richting

Gekozen is in dit verkeerscirculatieplan voor het -zoveel mogelijk- objectief beoordelen van maatregelen. U vindt in dit rapport dan ook meerdere verkeersmodelberekeningen ten aanzien van de

verkeerscirculatie. Met dit model kunnen wijzigingen in de infrastructuur objectief berekend worden en inzichtelijk worden gemaakt.

### Huidig verkeerssysteem en belangrijke verkeersstromen

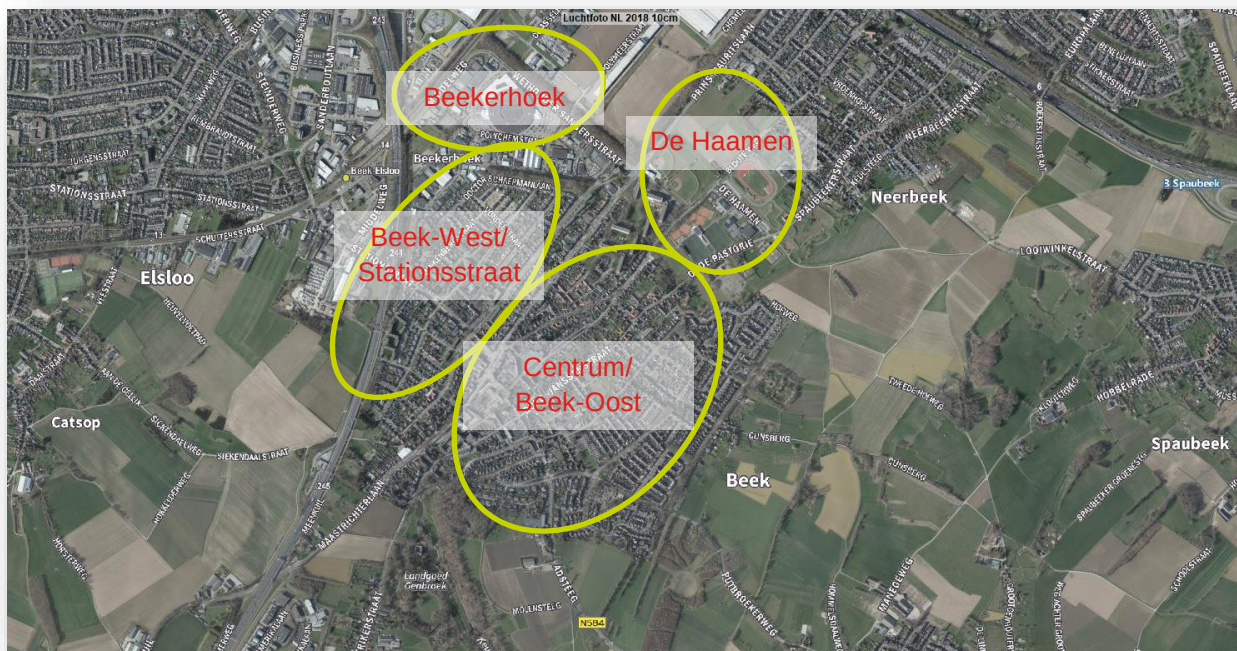
Het verkeerssysteem van Beek kenmerkt zich door een zekere mate van doorgaand verkeer door de kern. Onderstaande figuur is een weergave van de belangrijkste verkeersstromen van doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer is daarbij gedefinieerd als verkeer zonder herkomst of bestemming in Beek. In hoofdstuk 3 vindt u een verdere analyse van het doorgaande en bestemmingsverkeer in en door Beek.



Figuur 2. De belangrijkste verkeersstromen van het doorgaande verkeer

De belangrijkste verkeersstroom van doorgaand verkeer betreft de West-Oost (en vice versa) richting (rode pijl). Een andere belangrijke verkeersstroom (oranje pijl) met doorgaand verkeer is van noord naar oost (en vice versa). Het betreft de route Prins Mauritslaan-Wolfeynde-Raadhuisstraat. De qua grootte derde stroom (gele pijl) betreft het doorgaand verkeer op de noord-zuid route (Rijksweg). Het aandeel doorgaand verkeer loopt daarbij op tot 40% (voor de Oost-West richting; Raadhuisstraat-Stationsstraat) van het totale verkeer.

## Gebiedsgerichte aanpak



Figuur 3 Gebiedsindeling

Gekozen is om per gebied het (belangrijkste) accent te bepalen. Het accent kan dus meer of minder op een optimaal woon- en leefklimaat liggen of juist meer of minder op een uitstekende bereikbaarheid en optimaal vestigingsklimaat.

We onderscheiden daarbij vier gebieden:

| Gebiedsindeling                                 | Gebiedstypering                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bedrijventerrein Beekerhoek                     | Bedrijventerrein met een bovenregionaal belang, de bedrijvigheid wordt vooral geconcentreerd op de bedrijventerreinen.                                                                                                                  |
| Sportlandgoed De Haamen                         | Sportpark De Haamen is op provinciaal niveau gekozen als sportlandgoed. Op dit sportpark is een ruim sportaanbod gerealiseerd. Het schaalniveau en sportaanbod heeft gevolgen voor de verkeersstromen in de omgeving.                   |
| Woongebied Beek Oost / Centrum Beek;            | Dit gebied heeft zowel een woon- als een centrumfunctie. De diverse ontwikkelingen (Markt, herontwikkeling Burg. Janssenstraat, Weg langs de Carmel, Keutelbeek zichtbaar maken etc.) dienen in onderlinge samenhang bekeken te worden. |
| Woongebied Beek West / omgeving Stationsstraat; | Woongebied welke doorkruist wordt door de Stationsstraat, De hier geplande ontwikkelingen (snelfietsroute, herinrichting Stationsstraat, Masterplan station Beek-Elsloo) dienen in onderlinge samenhang bekeken te worden.              |

### **Opbouw rapport**

Na de beschrijving van het participatieproces vindt u in hoofdstuk 3 een beschrijving en analyse van de verkeersstromen door Beek. Centrale vraag in dit hoofdstuk is of er mogelijkheden zijn om het doorgaande (gemotoriseerde) verkeer uit Beek te weren. Vervolgens komen de gebieden/wijken in Beek aan bod. Per hoofdstuk vindt u een analyse, de reacties tijdens de inloopavond en vervolgens de conclusies. Het verkeerscirculatieplan eindigt met een samenvattend hoofdstuk met conclusies en te nemen maatregelen.

## 2 PROCES

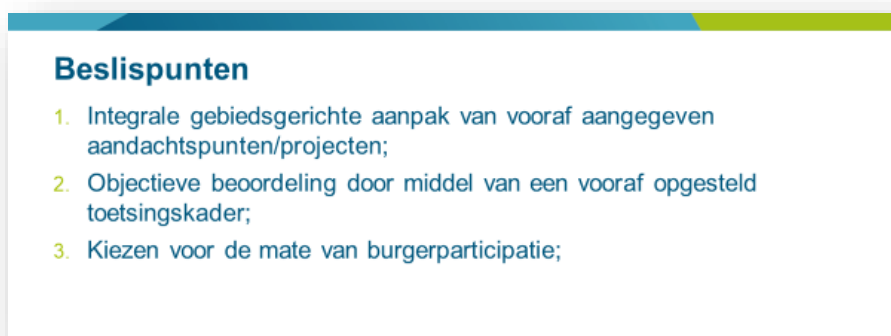
Iedere inwoners, bezoeker, ondernemer etc. heeft te maken met verkeer. Het is onlosmakelijk verbonden met onze dagelijkse bezigheden en bepaald in hoge mate hoe we onze activiteiten plannen. Het is daarom van belang om de diverse groepen en belanghebbenden in Beek te betrekken bij het maken van dit plan en ze de mogelijkheid te geven om te participeren.

In dit hoofdstuk wordt het proces beschreven hoe tot het voorliggende plan is gekomen. Daarbij is er bewust voor gekozen om zowel de politiek, de bewoners van Beek als een werkgroep binnen de gemeente Beek te laten meedenken én adviseren over het op te stellen verkeerscirculatieplan.

### 2.1 Gemeenteraad en College

Bij het tot stand komen van dit rapport is regelmatig bestuurlijk overleg geweest. Ook de gemeenteraad is betrokken, onder andere door het organiseren van een tweetal informele raadscommissiebijeenkomsten. Deze informele raadscommissie bijeenkomsten hebben plaatsgevonden op 11 februari en op 1 juli 2019.

In de sessie van februari jl. zijn de volgende drie onderwerpen besproken:



**Beslispunten**

1. Integrale gebiedsgerichte aanpak van vooraf aangegeven aandachtspunten/projecten;
2. Objectieve beoordeling door middel van een vooraf opgesteld toetsingskader;
3. Kiezen voor de mate van burgerparticipatie;

*Figuur 4. Beslispunten Raadsinformatieavond 11 februari 2019.*

Ten aanzien van de gebiedsgerichte aanpak van vooraf aangegeven aandachtspunten, heeft de commissie aangegeven dat men niet alleen deze knelpunten in Beek meegenomen wil zien, maar ook onderzocht wil hebben of en hoe doorgaand verkeer door Beek geweerd kan worden. Hiertoe is hoofdstuk 3 toegevoegd, een analyse van bestemmings- en doorgaand verkeer door Beek.

De andere belangrijke aanvullingen, naar aanleiding van de interactieve sessie op 11 februari 2019, staan in onderstaand figuur weergegeven.

### Belangrijkste aanvullingen n.a.v. interactieve sessie 11 februari jl.

1. Meenemen van alle vervoerstype (dus ook landbouwvoertuigen, LZV's, Speedpedelecs etc);
2. Aangeven ontsluitingswegen, toevoerwegen en erftoegangswegen;
3. Groter gebied bekijken, ook sluipverkeer door Beek meenemen (incl discussie randwegen en ook problematiek Oude Pastorie, Bloote Weg en Markt meenemen);
4. Gebieden bepalen en accent (optimale bereikbaarheid versus leefklimaat) per gebied bekijken;
5. Onderscheid maken in circulatievoorstellen huidig/korte én lange termijn.

Figuur 5. Belangrijkste aanvullingen n.a.v. interactieve sessie 11 februari 2019.

Onderstaand een korte samenvatting van de aanvullingen naar aanleiding van deze sessie:

1. De commissie vindt het belangrijk dat niet alleen naar het auto- en fietsverkeer wordt gekeken, maar ook naar andere vervoerstypen als landbouwvoertuigen, LZV's (langere en zwaardere voertuigen), speedpedelecs etc. De onderdelen Landbouwverkeer en Kwaliteitsnet Goederenvervoer zijn opgenomen in hoofdstuk 3.
2. Verzoek om per wijk de ontsluitingswegen en de erftoegangswegen aan te geven. De tussencategorie, ook wel buurtverzamelweg ofwel toevoerweg geheten, bestaan inmiddels niet meer. In het kader van Duurzaam Veilig wordt per type weg een gestandaardiseerde inrichting voorgesteld. De verkeersstructuur wordt per gebied bekeken in de hoofdstukken 5 t/m 8.
3. Niet alleen de (toekomstige) projecten in Beek bekijken, maar eerst uitzoomen naar een groter gebied en onderzoeken of en hoe doorgaand verkeer (sluipverkeer) door Beek vermeden kan worden. Deze verkeersstructuur (doorgaand en bestemmingsverkeer) staat in hoofdstuk 3 weergegeven.
4. De diverse gebieden in Beek bekijken en per gebied het accent bepalen. Zie de hoofdstukken 5 t/m 8.
5. Bij de circulatiemaatregelen onderscheid maken in voorstellen voor de korte en de lange(re) termijn. Dit wordt onderdeel van hoofdstuk 9, waarbij de maatregelen zijn weergegeven en welke vervolgens worden verdeeld naar korte en lange(re) termijn.

Tijdens de tweede sessie is bijgaande rapportage toegelicht, waarbij de commissieleden een tweetal weken de tijd hadden om een eventuele reactie te geven. Er zijn in juli 2019 vanuit de raadscommissie geen reacties binnengekomen.

## 2.2 Bewoners en belanghebbenden

Naar de reacties van de politiek, vinden we het ook belangrijk om de reacties vanuit de bewoners te horen. Hiertoe is op 21 mei jl. een inloopavond geweest waarbij zo'n 40 bewoners in totaal ongeveer 100 reacties hebben gegeven. Daarbij viel op dat per onderwerp en gebied de reacties eensgezind waren. In elk hoofdstuk zijn per gebied dan ook steeds kort de reacties van deze bewoners weergegeven.

## **2.3     Ambtelijke werkgroep**

Verkeer is binnen een gemeente geen losstaand aspect, maar heeft raakvlakken met vele andere vakgebieden, beleidsterreinen en afdelingen. Bij de totstandkoming van dit plan is dan ook een ambtelijke werkgroep betrokken geweest. Deze werkgroep is een drietal keer bijeen geweest en hun inbreng is verwerkt in het eindrapport.'

### 3 VERKEER IN EN DOOR BEEK

Om een goede analyse te maken van de diverse projecten in Beek en hun onderlinge samenhang, is het allereerst nodig een goed beeld te krijgen van de belangrijkste verkeersstromen in en door Beek.

Voor deze analyse hebben we gebruik gemaakt van ons verkeersmodel Aimsun. Dit is een computerprogramma dat een weergave geeft van de huidige verkeersstromen en een prognose voor de toekomst. Als we kijken naar de hoofdstromen (gemotoriseerd verkeer), dan geeft dit het volgende beeld.



Figuur 6 Doorgaand verkeer door Beek, de belangrijkste stromen en de intensiteit per rijrichting per etmaal.

In de tabel (rechtsboven) in bovenstaande afbeelding zijn de etmaalintensiteiten van uitsluitend het doorgaande verkeer per rijrichting aangegeven. Hieruit blijkt dat de richting Oost-West en vice versa (Raadhuisstraat-Stationsstraat, rode pijl) in beide richtingen tezamen ongeveer 3.400<sup>1</sup> motorvoertuigen per etmaal kent. Doorgaand verkeer is daarbij gedefinieerd als verkeer dat herkomst noch bestemming in Beek heeft.

Kijken we naar alle doorgaande routes welke gebruik maken van de Stationsstraat (relatie west), dan blijkt dat ongeveer 4.000 motorvoertuigen doorgaand verkeer betreft. De totale verkeersintensiteit op de Stationsstraat (bestemmingsverkeer Beek én doorgaand verkeer) bedraagt circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal, wat dus betekent dat ongeveer 40% van het verkeer hier doorgaand is.

Dit betreft voor een belangrijk deel verkeer met herkomst of bestemming A2 en het achterland; verkeer dat lastig buiten Beek om geleid kan worden.

Een andere belangrijke verkeersstroom (oranje pijl) met doorgaand verkeer is van noord naar oost (en vice versa). Het betreft de route Prins Mauritslaan-Wolfeynde-Raadhuisstraat, waar in totaal circa 1400 motorvoertuigen per etmaal doorgaand verkeer is.

De qua grootte derde stroom (gele pijl) betreft het doorgaand verkeer op de noord zuid route (Rijksweg), met per etmaal ongeveer 800 motorvoertuigen (op een totaal van circa 8.000 motorvoertuigen).

<sup>1</sup> In de richting Oost-West 1828 motorvoertuigen per etmaal en in de richting West-Oost 1552 motorvoertuigen per etmaal geeft in totaal 3380 motorvoertuigen per etmaal.

### 3.1 Analyse onderzochte maatregelen om doorgaand verkeer te weren

In het verleden zijn meerdere maatregelen, vooral in de vorm van randwegen, bekeken welke een oplossing zouden moeten vormen om het doorgaand verkeer uit Beek te weren en welke hier kort worden beschreven.

#### 1. Randweg Hoogkuil

Berekent is wat het effect zou zijn, indien er aan de noordwestzijde van Beek (tussen Stationsstraat en Maastrichterlaan) een randweg wordt gerealiseerd (zie blauwe verbinding in onderstaande afbeelding). Uit de analyse bleek dat er tussen west en zuid relatief weinig verkeersrelaties zijn (ongeveer 100 motorvoertuigen per etmaal) en deze ligging voor een randweg dus een onlogische keuze zou zijn. Toch heeft deze randweg beduidend meer effect, vooral omdat deze een belangrijke(re) functie krijgt voor verkeer vanuit en naar Makado. Ongeveer 2.000 motorvoertuigen per etmaal gaan gebruik maken van deze verbinding. In figuur 7 is dit effect weergegeven, waarbij “rood” staat voor een toename van verkeer en “groen” voor een afname van de huidige verkeersintensiteiten. Ook een deel van het doorgaande noord-zuid verkeer gaat gebruik maken van deze nieuwe verbinding. Toch is het effect in de kern relatief gering en dient een dergelijke randweg qua efficiency (hoge kosten tegen een gering verkeerskundig effect) ontraden te worden.



Figuur 7 Randweg Hoogkuil en het verkeerseffect hiervan (toe- en afname van verkeer bij realisatie van deze Randweg) .

## 2. Randweg Ulestraten

Een maatregel, die door de gemeente Meerssen wordt onderzocht en die effect kan hebben op het doorgaand gemotoriseerd verkeer in Beek, is de randweg Ulestraten.



*Figuur 8 Randweg Ulestraten en het verkeerskundig effect van deze Randweg.*

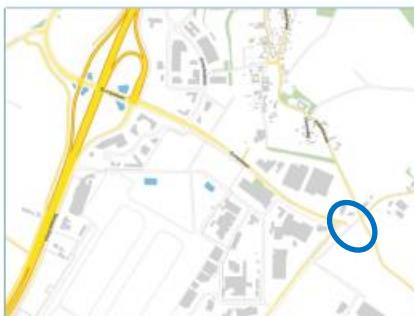
In bovenstaande afbeelding is het effect van het realiseren van een randweg weergegeven. “Rood” betekent een toename van verkeer en “groen” een afname ten opzichte van de huidige situatie. Het realiseren van een randweg nabij Ulestraten leidt tot een afname in Ulestraten maar ook tot een beperkte afname in Beek (Adsteeg-Raadhuisstraat) van ongeveer 500 motorvoertuigen per etmaal. Opvallend is dat de randweg vooral gebruikt wordt door bezoekers van Maastricht Aachen Airport en in veel mindere mate door verkeer richting autosnelweg A2 of andere bestemmingen. De randweg Ulestraten biedt een beperkt gunstig effect op het doorgaande verkeer in Beek, maar zal voor bewoners (afname van 5% van het totale verkeer) nauwelijks merkbaar zijn.

## 3. Randweg Europalaan

Ander mogelijke oplossing om doorgaand verkeer uit Beek te weren zou wellicht het doortrekken van de Europalaan zijn. Onderzocht is wat het doortrekken van de Europalaan zou betekenen. Dit is allereerst een rekenkundige exercitie geweest, waarbij door middel van het verkeersmodel berekend is wat het effect van deze doortrekking zou zijn. Er is vooralsnog niet gekeken naar mogelijke knelpunten, zoals de aansluiting in Oensel.

### 3. Randweg Europalaan

Wens om te onderzoeken of doortrekking Europalaan een oplossing is voor het doorgaande verkeer door Beek.



Figuur 9 Doortrekken Europalaan op Maastricht Aachen Airport.

Conclusie is dat een dergelijke randweg wel degelijk leidt tot een afname van verkeer door Beek, met name op de route Raadhuisstraat-Stationsstraat (met circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal) maar ook op de Maastrichterlaan (afname 300 motorvoertuigen per etmaal). De nieuwe verbinding trekt ongeveer 4.000 motorvoertuigen en bestaat voor ongeveer  $\frac{1}{2}$  uit verkeer met herkomst of bestemming in Maastricht Aachen Airport en voor ongeveer de helft uit overig doorgaand verkeer. Bijkomend effect is dat dit voor een deel verkeer is dat nu de autosnelwegen (A2 en A76) gebruikt en dat bij doortrekking van de Europalaan binnendoor gaat rijden.



Figuur 10. Verkeerskundig effect van het doortrekken van de Europalaan.

Doortrekking van de Europalaan heeft een gunstig effect op het doorgaande verkeer in Beek en Ulestraten, maar heeft ook effect op het doorgaande verkeer in Hulsberg, Schimmert en Oensel. Daarnaast zal, zonder aanvullende maatregelen, meer verkeer over wegen van een lagere orde gaan rijden, in plaats van (zoals gewenst) via de autosnelwegen.

Analyseren we bovenstaande mogelijke randwegen dan zou, om het doorgaande verkeer in Beek te weren, alleen een randweg direct langs de kern Beek een duidelijk effect hebben op het aandeel doorgaand verkeer (zie figuur 11). Het betreft hier echter hoogwaardige natuur waardoor de realiseerbaarheid hier van een randweg nihil is. De onderzochte varianten hebben allen een grote impact op de omgeving, terwijl de verkeerseffecten beperkt zijn.



Figuur 11 Conclusies eventuele randwegen.

De in het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoer Plan (GVVP) vermelde variant, waarbij door herinrichting van de Stationsstraat geacht wordt doorgaand oost-west verkeer te verleiden om te rijden over de Middelweg en Prins Mauritslaan, zal volgens het verkeersmodel dan ook nauwelijks gebeuren. Het overgrote deel van het verkeer zal een route door Beek blijven zoeken over de Stationsstraat of parallelle verbindingen in Beek.

Daarnaast dient de vraag gesteld te worden of een nieuwe (rand)weg wel de oplossing is voor het doorgaande verkeer door de kern. Gezien de effecten van de berekeningen, moeten we concluderen dat de oplossing beter gezocht kan worden in andere maatregelen. De gemeente Beek is de afgelopen jaren vooral gericht geweest op de automobilititeit. Voor de komende jaren dient er (ook) een omslag te komen naar meer aandacht voor andere vervoerwijzen, zoals

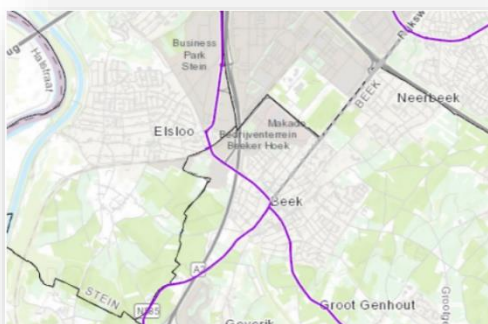
**Derhalve kunnen we concluderen dat, zeker op de korte en middellange termijn, het huidige aandeel doorgaand verkeer in de kern Beek aanwezig blijft en dat (tevens) ingezet moet worden op het stimuleren van andere vervoerwijzen, waarbij -gezien de vaak ook korte afstanden- vooral de fiets veel potentie heeft.**

### Landbouw- en vrachtverkeer

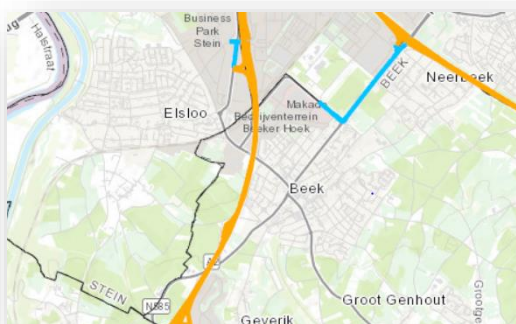
De gemeente Beek heeft samen met de Provincie Limburg een kwaliteitsnet landbouwverkeer en een kwaliteitsnet goederenvervoer opgesteld.

Landbouwverkeer dient in Beek zoveel mogelijk gebruik te maken van de gebiedsontsluitingswegen. Door concentratie van landbouwverkeer op deze wegen wordt overlast elders in Beek, bijvoorbeeld in woonwijken, voorkomen.

Ditzelfde geldt voor het vrachtverkeer. In onderstaande rechter afbeelding is het kwaliteitsnet goederenvervoer weergegeven. Deze visies sluiten prima aan bij het verkeerscirculatieplan: Goede bereikbaarheid waar nodig (bv Beekerhoek) en een optimaal woonklimaat in de woongebieden (zonder of met beperkt vracht- en landbouwverkeer).



Figuur 12. Kwaliteitsnet Landbouwverkeer (in blauw)



Figuur 13. Kwaliteitsnet Goederenvervoer (in blauw)

## 3.2 Reacties inloopavond

Onderstaand de opmerkingen tijdens de inloopavond:

- “Er is geen fietspadenstructuur in Beek. Beek is altijd erg gericht (geweest) op de automobiliteit”
- “Advies: alle wegen in de gemeente (binnen én buiten de bebouwde kom) 50 km/h maken en dan ook de snelheid handhaven. Alleen bij scholen en andere bijzondere bestemmingen kan een lagere snelheid (30 km/h) worden toegestaan”
- “Transport van Claessens dwars door de kern. Kan daar iets tegen gedaan worden?”
- “Randweg Bosserveldweg doortrekken naar de Adsteeg en onderlangs naar Neerbeek. Maar is dit zinvol?”
- “Is er naar het plan/de plannen gekeken die in 2009/2010 zijn uitgewerkt (onder leiding van Jan Bijen)? Op basis daarvan kunnen plannen al niet/wel bekeken worden”;
- “Raadsleden zijn vooraf niet geïnformeerd over de mogelijke oplossingen. Dat was wel zo afgesproken”;

De algemene mening van de aanwezige bewoners was dat het prima is om per gebied een prioritering te maken ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid. Enkele bewoners vroegen zich af of randwegen wellicht een oplossing is voor het probleem van doorgaand verkeer. Dit is ook één van de redenen dat enkele varianten van randwegen



in dit hoofdstuk zijn behandeld. De bovenstaand genoemde randwegen zijn eerder bekeken maar zijn, vanuit vooral milieuoverwegingen, in het verleden afgefallen.

### **3.3 Conclusie**

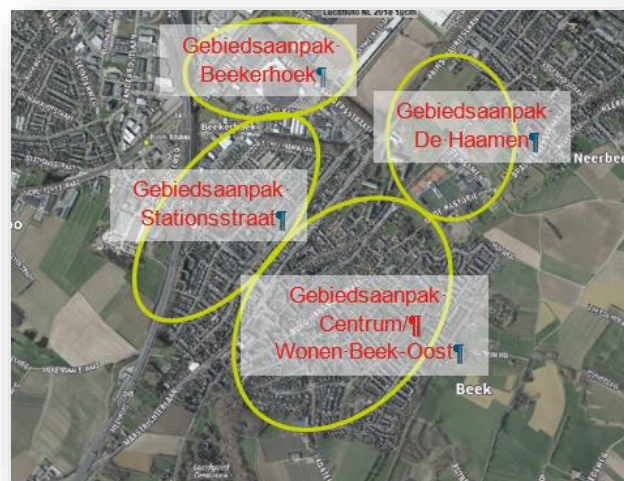
**Uit bovenstaand onderzoek kunnen we concluderen dat, zeker op de korte en middellange termijn, het huidige aandeel doorgaand verkeer in de kern Beek aanwezig blijft. Het aanleggen van een randweg is geen reële optie. Ingrijpen in de huidige hoofdstructuur (door middel van nieuwe infrastructuur) is dan ook niet wenselijk en ook niet nodig. Het huidige verkeerssysteem voldoet maar de huidige verkeersstromen hebben wel invloed op de verschillende deelgebieden. Elk gebied vraagt dan ook om een ander accent ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid.**

**Wel dient gestimuleerd te worden dat Beek minder afhankelijk wordt van de auto en ook andere vervoerwijzen als fiets en te voet worden gestimuleerd, bijvoorbeeld door het verbeteren van de fiets- en voetgangersinfrastructuur. Het opzetten van een goede fietsstructuur voor de kern Beek zal zeker bijdragen tot het verbeteren van het woon- en leefklimaat in Beek en zal ook kunnen leiden tot minder autoverkeer binnen de kern.**

## 4 GEBIEDSGERICHTE AANPAK

Uit de inventarisatie bleek, dat de mogelijke knelpunten en vraagstukken en mogelijke oplossingen het beste per gebied/wijk kunnen worden behandeld. Vaak heeft de ene maatregel (bv eenrichtingsverkeer) weer effect op een parallelle verbinding in de directe omgeving. Als we kijken naar de vraagstukken dan hebben we de volgende gebiedsindeling gehanteerd:

- Bedrijventerrein Beekerhoek
- Sportlandgoed De Haamen
- Woongebied Beek-Oost inclusief centrum Beek
- Woongebied Beek West



Figuur 14. Gebiedsindeling

In de volgende hoofdstukken wordt steeds een gebied/wijk beschreven. Daarbij gaan wij uit van een tweetal accenten; “Beek duurzaam en groen” en “Beek ondernemend / bereikbaar Beek”. Per gebied wordt bekeken of het accent dus meer op een optimale bereikbaarheid ligt, juist op het verbeteren van het woon- en leefklimaat en het beperken van de automobiliteit of dat het gewenste accent van het gebied meer ertussen in ligt.

### Kader - Tweetal accenten

In haar Strategische Toekomstvisie heeft de gemeente Beek een tweetal accenten benoemd waaraan ontwikkelingen binnen de gemeente moeten bijdragen:

- **“Beek duurzaam en groen”**
  - Meer aandacht voor fiets- en voetgangersroutes (cf. verkeersplan) en openbaar vervoer;
  - Wonen in het groen (rustig en met genoeg ruimte);
  - Woon- en leefklimaat verbeteren;
- **“Beek ondernemend / bereikbaar Beek”**
  - De goede bereikbaarheid via weg, spoor en lucht handhaven / verbeteren door de ligging nabij knooppunt van wegen en sporen;
  - Prima vestigingsklimaat, voor zowel kleine (met name in de kernen) als grote bedrijven (TPE, BMAA);

Figuur 15. Accent per gebied.

## 5 BEDRIJVENTERREIN BEEKERHOEK

Voor het bedrijventerrein Beekerhoek staat niet zozeer de verkeersleefbaarheid (optimaal woonklimaat) als wel de bereikbaarheid centraal. Het bedrijventerrein heeft nu al een prima (auto)bereikbaarheid, maar de zichtbaarheid mag nog (verder) vergroot worden. De bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers is, mede doordat er meerdere directe verbindingen zijn, goed. De bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer kan nog verbeterd worden door de route Middelweg- Wethouder Sangersstraat te optimaliseren. Dit zou kunnen gebeuren door aanpassing van de kruising Stationsstraat-Middelweg (zie gele cirkel op onderstaand figuur), waarbij de route Stationsstraat Elsloo - Middelweg (door Beekerhoek) als logische doorgaande route wordt vormgegeven en de Stationsstraat in Beek dus als het ware hierop aangesloten wordt.

Voordeel hiervan is dat de route door/langs Beekerhoek extra wordt geaccentueerd, de zichtbaarheid van het bedrijventerrein verbetert en de Stationsstraat in Beek (als doorgaande verbinding) enigszins wordt ontlast.

Daarnaast valt op dat er, behoudens een fietspad langs Beekerhoek (Wethouder Sangersstraat-Middelweg), er weinig aandacht is voor de fietser. Vooral de bereikbaarheid van de Makado voor de fietser, in combinatie met stallingsmogelijkheden, verdient aandacht.



Figuur 16. Aandachtspunten Beekerhoek.

## 5.1 Reacties inloopavond

Vervolgens zijn er tijdens de inloopavond wensen, maatregelen en oplossingen geuit, welke hieronder kort staan weergegeven.

Opmerkingen:

- “De Middelweg kan voor het deel het centrum van Beek ontlasten, maar dan dienen de verkeerslichten (bij de Rabobank) beter afgesteld te worden. Dus langer groen voor rechtdoor (Sportlaan) en rechtsaf (Centrum)”;
- “In de bocht (wethouder Sangersstraat) ter hoogte van Bogmans geen vrachtwagens laten parkeren”;
- “Kruispunt Stationsstraat-Middelweg voorzien van een rotonde of halve rotonde, ter hoogte van Budé (Stationsstraat 100) betere doorstroming”;
- “Fietsvoorzieningen Makado zijn onvoldoende. Westzijde onvoldoende fietsparkeerplekken. Oostzijde beter, maar fietspaden naar de stalling ontbreken”;



## 5.2 Conclusies

Voor Beekerhoek worden de volgende concrete maatregelen voorgesteld:

- Aanpassen van de kruising Stationsstraat-Middelweg zodat verkeer meer wordt gestimuleerd om de Middelweg te gebruiken;
- Onderzoek naar een mogelijke (nieuwe) parkeerplaats voor het tijdelijk parkeren van vrachtparkeren. Dit als alternatief van de Bloote Weg (welke inmiddels binnen de bebouwde kom valt);
- In overleg met ontwikkelaar én gemeente voorstel maken voor meer en betere voorzieningen voor het stallen van fietsen bij Makado én goede en veilige fietsroutes vanuit Beek hiernaar toe;
- Aandacht voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen bij Makado;
- Onderzoeken of het mogelijk is om de verkeerslichten Wethouder Sangersstraat-Prins Mauritslaan te optimaliseren.



Figuur 17. Mogelijke locatie voor vrachtwagenparkeren op Beekerhoek

## 6 SPORTLANDGOED DE HAAMEN

Het sportlandgoed De Haamen is een multifunctionele sportzone waar mogelijkheden zijn voor meerdere sporten. De bereikbaarheid vanaf de A2 en A76 is goed, al is dit niet voor alle bezoekers even duidelijk aangegeven. Voor de bereikbaarheid adviseren wij het volgende:

Kiezen voor een optimaal woonklimaat door de volgende keuzes te maken:

- Snelle en veilige fietsroutes vanuit Beek en Neerbeek door middel van de Bloote weg en de Spaubeekerstraat (en dus het beperken van de doorgaande functie voor gemotoriseerd verkeer);
- Gemotoriseerd verkeer via de Prins Mauritslaan en de Sportlaan faciliteren; Met name door een betere bewegwijzering kan de verkeerssituatie nog verbeterd worden.

Op dit te realiseren dient dus met name de bewegwijzering aangepast te worden. Aan de Prins Mauritslaan (in zowel Beek als Neerbeek) dienen verwijzingen naar het sportlandgoed te komen.



Figuur 18. Aanbevelingen Sportlandgoed De Haamen

### Weg langs de Carmel

Één van de mogelijke oplossingen, welke eerder in beeld was om de verkeerscirculatie in deze omgeving te verbeteren, betreft het aanpassen van de Weg langs de Carmel en het toestaan van gemotoriseerd verkeer alhier. Momenteel betreft dit een verbinding voor voetgangers en fietsers. De vraag is of het toegankelijk maken van deze weg voor gemotoriseerd verkeer leidt tot een verbetering van de verkeerscirculatie alhier.

Door middel van modelberekeningen is bekeken wat het verkeerskundige effect zou zijn, als deze verbinding wordt gerealiseerd.

In figuur 20 is het effect weergegeven van het realiseren van deze verbinding. Rood betreft een toename van verkeer en groen een afname. De Weg langs de Carmel heeft een zeer beperkt en zeer lokaal effect. Het leidt met name tot een afname op de Scheperstraat en, in lichte mate, tot een afname op de Burgemeester Janssenstraat (tot maximaal 10% van de verkeersintensiteit in deze straat). De nieuwe verbinding leidt lokaal (gedeelte van oostelijk Beek) dus tot een lichte verschuiving van verkeer maar lost geen verkeersknelpunten op. Wij adviseren dan ook om deze verbinding niet te realiseren.



*Figuur 19. Weg langs de Carmel*



*Figuur 20. Effect Weg langs de Carmel (openstellen voor gemotoriseerd verkeer)*

### **Sportlaan-Bloote Weg**

De aansluiting voor fietsers vanaf en naar de Sportlaan (fietspad aan één zijde) met de Bloote Weg is door bewoners eerder aangegeven als een onveilig punt. Hoewel dit meer de verkeersveiligheid dan een aspect ten aanzien van de verkeerscirculatie betreft, is het belangrijk om hier aandacht aan te besteden, zeker als we het (gemotoriseerde) verkeer meer willen sturen over de Sportlaan.



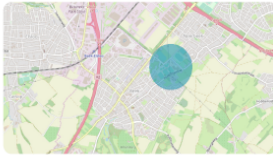
Figuur 21. Foto aansluiting Sportlaan-Bloote Weg

## 6.1 Inloopavond bewoners

- “Locatie-onderzoek naar een parkeerterrein voor vrachtwagens doen, bijvoorbeeld op Beekerhoek”
- “Waar kan ik heen met mijn camper als op de Bloote Weg de parkeerplaatsen voor “groot” verkeer verdwijnen?”
- “Verkeerslichten bij tankstation Neerbeek/wasstraat beter afstellen zodat meer verkeer de Rijksweg gaat gebruiken (2x genoemd)”
- “Tip: Rotonde aanleggen bij tankstation Neerbeek om doorstroming te verbeteren”
- “Route sportvelden beter aangeven om overlast in woonwijk te beperken. Met name de parkeerplaatsen zijn niet duidelijk aangegeven.”
- “Éénrichtingverkeer rondom het Sportpark instellen”
- “Geen weg aanleggen langs de Carmel. Voor fietsers wel een belangrijke verbinding (3x genoemd)”
- “Positief: verkeer van Beek naar Neerbeek (en vice versa) naar 50 km/h teruggebracht (in plaats van 60 km/h);
- “Verkeer Spaubeekerstraat ontlasten, maar voor verkeer tussen Spaubeek en Beek is er nauwelijks een ander alternatief”;
- “Oude plan van een Ringweg realiseren (Sportlaan -> De Haamen -> Bosserveldlaan -> Adsteeg)”;
- “Aansluiting Sportlaan-Bloote Weg is gevaarlijk voor fietsers”;
- “Mijn storen de vrachtwagens op de Bloote Weg in het geheel niet. Ik ondervind hier geen hinder van (2x genoemd)”;
- “VRI's bij aansluiting snelweg kloppen ook niet altijd”;
- “Bij de Sportlaan de mogelijkheid bekijken om rechtsafstaand verkeer bij de Brandweer (richting Geleen) te verbeteren. Stoplicht staat kort op groen. Voorsorteervak is ook lastig bereikbaar”
- “Waar moeten de mensen van de nieuwe appartementen achter het klooster gaan parkeren als de weg langs de Carmel fietspad blijft?”

VCP De Haamen

Sportlandgoed



Onduidelijke functie en hoge snelheid Bloote Weg en Spaubeekerstraat

↓

Verbeteren verkeersveiligheid en beperken doorgaand verkeer

**Oplossingsrichtingen**

- Leefbaarheid voor bewoners/omwonenden staat voorop;
- Bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers dient optimaal te zijn;
- Doorgaande functie voor Bloote weg en Spaubeekerstraat-Oude Pastorie beperken;
- Gemotoriseerd verkeer (meer) via de Sportlaan leiden.

**Vindt u dat de weg langs de Carmel moet worden gerealiseerd?**

- Aantal voertuigen nieuwe verbinding langs de Carmel is relatief laag;
- Realisatie van de Weg langs de Carmel heeft vooral een lokaal effect met een beperkt effect op het aantal voertuigen door de Burg. Janssenstraat;
- Verkeerskundig gezien is het effect van een nieuwe weg erg klein en adviseren we deze weg niet te realiseren





**Wat is de gewenste functie en inrichting van de Bloote weg? En van de Spaubeekerstraat?**

- De gemeente Beek wil het parkeren van grote voertuigen in woongebieden tegengaan.
- Momenteel parkeren deze voertuigen op een parkeerterrein aan de Bloote Weg, maar dat wordt als ongewenst ervaren.
- De gemeente Beek is voornemens een locatie-onderzoek te doen naar een geschikte locatie voor het parkeren van grote voertuigen.

Wat is jullie advies?



beek  
niet gemeente



Royal  
HaskoningDHV  
Enhancing Society Together

## 6.2 Conclusies

- Een betere bewegwijzering naar het Sportlandgoed dient ervoor te zorgen dat bezoekers (meer) traal via de Sportlaan naar het (grote) parkeerterrein worden geleid. Vanaf de entree kan dan vervolgens doorverwezen worden naar de sportonderdelen als zwembad, tennis, voetbal en atletiek.
- Ondanks dat meerdere bewoners er weinig moeite mee lijken te hebben, adviseren wij het parkeren van grote voertuigen te concentreren op Beekerhoek en een beleid op te stellen om parkeren in de kern van lange voertuigen te verbieden en om een geschikt alternatief aan te bieden. We streven daarbij dus naar het opheffen van vrachtwagens aan de Bloote Weg, maar wel alleen als er een geschikt alternatief is.
- We adviseren om geen weg langs de Carmel aan te leggen. Deze verbinding voegt nauwelijks iets toe aan de bereikbaarheid en zorgt voor een verslechtering van het woon- en leefklimaat in de directe omgeving.
- De routes Bloote Weg en Spaubeekerstraat dienen afgewaardeerd te worden tot erftoegangswegen (30 km/h) en dienen vooral voor fietsers en voetgangers, dé verbinding te zijn tussen Beek, Sportlandgoed en Neerbeek. Gemotoriseerd verkeer dient zoveel mogelijk via de Prins Mauritslaan geleid te worden. Om dit effectief te kunnen realiseren is aanpassing van de verkeerslichten aan de Prins Mauritslaan noodzakelijk (zowel bij de Sportlaan als in Neerbeek).
- De aansluiting voor de fietsers nabij de Sportlaan verdient aandacht. Fietsers komen hier schuin de kruising op en automobilisten zijn hier niet altijd op bedacht.

## 7 MARKT EN OMGEVING

Voor de Markt en omgeving staat zowel een optimale bereikbaarheid als een goed woon- en leefklimaat centraal. Voor gemotoriseerd verkeer is bekeken of het wijzigen van het éénrichtingsverkeer, bijvoorbeeld door het omdraaien van de rijrichting vanaf de Raadhuisstraat, leidt tot een verbetering van de bereikbaarheid.



Figuur 22. Aanbevelingen Centrum Beek

Onderzocht is of het mogelijk is om het éénrichtingsverkeer op de Marktstraat om te keren. Indien besloten wordt het éénrichtingsverkeer op de Marktstraat en de Markt om te keren, heeft dit meerdere effecten:

- Indien alleen het éénrichtingsverkeer op het wegvak tussen Raadhuisstraat en Markt wordt omgedraaid, kan verkeer de Markt alleen nog verlaten via de Van Sonsbeecklaan. Dit is ongewenst en leidt tot een forse toename van het verkeer in deze woonstraat en de aansluitende woonstraten. Ook in combinatie met marktdagen (aankomst en vertrek van marktkramen) is het omkeren verkeerskundig ongewenst.
- Duidelijk is dat als het éénrichtingsverkeer op de Marktstraat wordt omgedraaid, dit éénrichtingsverkeer ook zal gelden voor de verbinding tussen de Markt en de Heirstraat en in feite tot aan Wolfeynde. Probleem is dat verkeer vervolgens alleen in noordelijke richting (Heirstraat en Prins Mauritslaan) kan vertrekken, terwijl veel verkeer richting Maastrichterlaan en Stationsstraat wenst te gaan. Hierdoor kunnen er ongewenste kerende bewegingen ontstaan op Wolfeynde. Het is ongewenst om vanuit de Markt en Heirstraat (linksaf) richting Maastrichterlaan te rijden.

- Bij het omdraaien van het éénrichtingsverkeer op de Marktstraat zou het dan ook wenselijk zijn de middenberm op Wolfeynde aan te passen. Nu kunnen auto's naar de Markt zich veilig opstellen in de middenberm. Dit zou dan omgedraaid moeten worden waarbij auto's veilig kunnen opstellen in de middenberm en vervolgens kunnen vertrekken richting Maastrichterlaan. Dit zal echter altijd minder veilig te realiseren zijn.
- Bijkomend nadeel is dat bezoekers van de Markt voornamelijk via de Maastrichterlaan en Prins Mauritslaan aankomen. Het ontsluiten via de Raadhuisstraat zal de bereikbaarheid van het centrum van Beek verslechteren en is derhalve ongewenst.



Figuur 23. Huidige verkeerscirculatie Markt.

Het is niet wenselijk om de verkeerscirculatie op de Markt en/of de Marktstraat om te draaien. Het omdraaien van de circulatie leidt tot meerdere knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Belangrijk is dat de fietser meer aandacht krijgt, zowel de route vanaf en naar de Markt toe, als het stallen van de fiets op en nabij de Markt.

### Van Somsbeecklaan

Zowel bewoners, belanghebbenden als gemeente zijn het erover een dat het wenselijk is dat de Van Somsbeecklaan aangepast dient te worden. Het parkeren half op het trottoir hindert de voetganger (en met name rolstoelgebruikers en kinderwagens). Naast het aspect dat dit slordig staat, zorgt dit ook voor voetgangers, zeker met rolstoel of kinderwagen, voor onveilige situaties doordat zij op straat dienen te lopen. Tijdens de inloopavond is door meerdere belanghebbenden aangegeven de groenstrook op te heffen en hiervoor -door middel van grasbetonstenen- parkeerplaatsen te realiseren. Mochten er geen auto's geparkeerd staan, dan heeft deze (tussen)ruimte toch een groene uitstraling. Argument is dat er een parkeertekort is op en rondom de Markt en dat dit hier opgevangen kan worden. Dit waren echter ook veelal bewoners van andere (woon)straten. Opdat we in woonbuurten juist het optimaal woonklimaat willen creëren, vinden wij dat het oplossen van parkeerproblemen voor het centrum elders of op een andere manier dient plaats te vinden en niet in woonbuurten. Wel zou éénrichtingsverkeer in de Van Somsbeecklaan kunnen leiden tot een meer overzichtelijke situatie, het behoud van groen en toch meer trottoir. Geadviseerd wordt om, in overleg met bewoners, een nieuwe inrichting voor de Van Somsbeecklaan te realiseren.

### Parkeren Markt

Zoals hierboven aangegeven ondervinden kent de Markt een hoge parkeerdruk. In overleg met ondernemers en bewoners wil de gemeente komen tot een pakket van maatregelen:

- Het parkeren op de Markt (de blauwe zone) wordt terug gebracht van drie naar twee uur;
- Bewoners van appartementen aan de Markt mogen (met een parkeervergunning) niet meer op de Markt parkeren, maar dienen zich ook aan de blauwe zone te houden;
- Met ondernemers wordt afgesproken dat werknemers (met de auto) op de parkeerterreinen gaan staan voor lang parkeren, bij het gemeentehuis en op het Onze Lieve Vrouweplein.

- Mochten bovenstaande maatregelen leiden tot een verdrijving van parkeerders naar omliggende woonstraten, dan zal bekeken worden of er aanvullende maatregelen nodig zijn. Na uitvoering van bovenstaande maatregelen zal de situatie op en rondom de Markt worden geëvalueerd.

### **Burgemeester Janssenstraat**

De vraag die in het verkeerscirculatieplan gesteld is, is of deze weg één- of tweerichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer dient te krijgen. Voor fietsers blijft altijd (dus ook bij eenrichtingsverkeer) verkeer in twee richtingen mogelijk.

Om deze vraag op een objectieve manier te beantwoorden, zijn diverse verkeersmodelberekeningen uitgevoerd.

Dit eenrichtingsverkeer kan op vele manieren plaatsvinden, voor de gehele weg of enkel voor één wegvak. Ook tegengesteld éénrichtingsverkeer op aansluitende wegvakken is mogelijk. In onderstaande afbeelding is éénrichtingsverkeer berekend vanaf de Luciastraat tot aan de Raadhuisstraat. Per saldo wordt het bij eenrichtingsverkeer op de Burgemeester Janssenstraat stiller. De richting die niet meer mogelijk is, neemt uiteraard volledig af en de toegestane verkeersrichting neemt iets toe. Per saldo is er echter een duidelijke afname. Dit verkeer wordt echter nauwelijks geleid naar gebiedsontsluitingswegen als de Prins Mauritslaan en Raadhuisstraat, maar maakt vooral gebruik van woonstraten die ook niet geschikt zijn voor dit verkeer, zoals de Heirstraat, Achter de Beek en de Stegen. Overigens is in bijgaande afbeelding de Stegen al uitgegaan van eenrichtingsverkeer (zie verder in dit hoofdstuk).



*Figuur 24. Modelberekening van éénrichtingsverkeer op de Burgemeester Janssenstraat (tussen Luciastraat en Raadhuisstraat).*

Éénrichtingsverkeer heeft (ten opzichte van tweerichtingsverkeer) op de Burgemeester Janssenstraat dan ook de volgende voor- en nadelen:

- Bij éénrichtingsverkeer ontstaat een verschuiving van verkeer naar omliggende woonstraten die dit (extra) verkeer niet goed kunnen verwerken;
- De kans op toename van de snelheid is groter bij eenrichtingsverkeer;
- In eerdere studie staat ook vermeld dat eenrichtingsverkeer meer mogelijkheden biedt voor de inrichting, zoals voldoende brede trottoirs. Dit argument gaat echter niet meer op omdat de herinrichting reeds heeft plaatsgevonden.

**Gezien bovenstaande voor- en nadelen én de argumenten van bewoners, ondernemers en belanghebbenden, adviseren wij dan ook om op de Burgemeester Janssenstraat tweerichtingsverkeer te blijven hanteren.**

### **De Stegen en Burgemeester Lemmensstraat**

In Beek wordt hard gewerkt aan de ontkenning van de Keutelbeek. Doel is om de Keutelbeek zichtbaar te maken in het straatbeeld van Beek, de kans op wateroverlast te verminderen, schoon regenwater gescheiden te houden van afvalwater en water als historisch element weer terug te laten komen in het straatbeeld.

Momenteel worden de plannen uitgewerkt voor het wegvak tussen de Luciastraat en de Oude Pastorie. Om de Keutelbeek zichtbaar te maken in het straatbeeld van Beek, dient vanwege de bestaande wegbreedte, het wegvak Stegen-Burg. Lemmensstraat aangepast te worden. Bij realisatie van de Keutelbeek dienen, vanwege de beperkte aanwezige ruimte, een aantal parkeerplaatsen te vervallen en dient er éénrichtingsverkeer ingesteld te worden op het wegvak Stegen en Burg. Lemmensstraat.

Deze straten kennen in de huidige situatie een beperkte verkeersintensiteit van ca. 500 motorvoertuigen motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Onder de 1.000 mvt/etmaal wordt in de verkeerskunde (ASVV 2012) gesproken over een rustige woonstraat.

Door het instellen van éénrichtingsverkeer zal het in de Stegen en Burg. Lemmensstraat nog iets rustiger worden. De verkeersintensiteiten in de omliggende straten (bijvoorbeeld de Luciastraat en de Hoolstraat) zijn momenteel ook laag. Als gevolg van het instellen van éénrichtingsverkeer zal hier een beperkte verkeerstoename plaatsvinden, maar dat is geen probleem voor deze wegen.

Aangezien het eerste gedeelte van de Stegen (tussen de Sint Martinusstraat en de Mariastraat) ook al éénrichtingsverkeer kent, is het logisch om op het gedeelte tussen de Luciastraat en de Hoolstraat in dezelfde richting (richting Hoolstraat) éénrichtingsverkeer in te stellen. Daarnaast is de Keutelbeek aan de noordwestzijde van de straat gepland, en kunnen auto's dan aan de zuidoostzijde en dus (gebruikelijk en logisch) rechts van de rijbaan parkeren. Een ander voordeel is dat bezoekers van de snackbar aan de Hoolstraat (*Snackbar De Steege, Hoolstraat 19a*) niet vanuit de Hoolstraat de Stegen in kunnen rijden, maar alleen vanuit de wijk hier aan de rechterkant van de weg kunnen parkeren, waarbij eventueel onveilig parkeren op de hoek van de straat zoveel mogelijk wordt voorkomen.



*Figuur 25 Ligging Keutelbeek (in de Stegen).*

**Het effect van het ontkenning van de Keutelbeek en daarmee samenhangend het instellen van éénrichtingsverkeer in de Stegen en de Burgemeester Lemmensstraat is beperkt en zeer lokaal.**

## 7.1 Inloopavond bewoners

- “Weinig fietsparkeren op en rond de Markt”;
- “Verharding trottoir Markt benutten voor de fietser”;
- “Tip: Molenstraat als fietsroute aanduiden”;
- “Nieuwe fietsklemmen voor het gemeentehuis zijn niet breed genoeg (te dicht op elkaar)”;
- “Bevoorradig Plus niet handig vormgegeven”
- “Stadsdistributie voor winkels centrum Beek”
- “Burgemeester Janssenstraat tweerichtingsverkeer houden (3x genoemd)”;
- “Parkeren langs de weg ter hoogte van winkels bij kruispunt Raadhuisstraat/Burgemeester Janssenstraat houdt doorstroom verkeer op vanuit Raadhuisstraat naar Burgemeester Janssenstraat”;
- “Meer invoegmogelijkheden vanuit Neerbeek richting Raadhuisstraat maken op de Burg. Janssenstraat”;
- “Heirstraat geen éénrichtingsverkeer maken (geen Meerssen taferelen)”;
- “Groen zoveel mogelijk handhaven”;
- “Geen drempels realiseren”;
- “Geen parkeertarieven (betaald parkeren) invoeren”;
- “Ontsluiting Markt naar Wolfeynde open maken (vroeger Jan Linders)”;
- “Burgemeester Janssenstraat in twee richtingen houden. Daardoor is er geen sluipverkeer Achter de Kerk. Eenrichtingsverkeer is een vrijbrief voor hardrijders”;
- “Van Sonsbeecklaan: Maak, gezien vanaf de Markt, links parkeerplaatsen met grasbetonstenen”;
- “Van Sonsbeecklaan: Bredere weg maken, groenstrook verwijderen”;
- “Markt: Geen duidelijke routing voor fietsers over de Markt”;
- “Parkeren op het grasveld in de Van Sonsbeecklaan zou een oplossing zijn voor het verkeer”;
- “Tegen éénrichtingsverkeer Burgemeester Janssenstraat. Anders sluipverkeer Achter de Kerk. Vrijbrief om hard te rijden (je komt toch geen verkeer tegen)”;
- “Achterliggende buurt moet omrijden om thuis te komen”.
- “Van Sonsbeecklaan parkeren in de middenberm met grasbetonblokken (geen éénrichtingsverkeer)”;
- “Bij uitrit rechtsaf vanuit Marktstraat naar Raadhuisstraat kom je langs de inritblokken (te kort doorgezet)”;
- “Bij Van Sonsbeecklaan parkeren in de middenberm maken, auto’s van de weg halen en tweerichtingsverkeer houden”.
- “De weg naar de Prins Mauritslaan -Wolfeynde (bij Casteleijn) openstellen”;
- “Voorstander om Van Sonsbeecklaan éénrichtingsverkeer te maken en op de grasvelden parkeerplaatsen maken”;
- “Burgemeester Janssenstraat tweerichtingsverkeer in verband met de bereikbaarheid van woningen gebied achter de Burg. Janssenstraat (Kerkeveld) komende vanuit de richting Maastricht / Elsloo”;
- “De toegangswegen Marktstraat en Markt zijn voor fietsers ontoegankelijk bij tegemoetkomende auto’s. Advies: versmallen trottoirs en verbreden rijweg”;
- “Éénrichtingsverkeer Achter de Beek opheffen”;
- “Parkeerplaatsen rechterkant Burgemeester Janssenstraat (voor de broodstore) opheffen”;
- “Parkeerplaatsen blauwe zone Burgemeester Janssenstraat langere tijd geven”;
- “Parkeervakken bij de entree Burg Janssenstraat (vanaf de Raadhuisstraat) onduidelijk”;
- “Groenvoorziening van Sonsbeecklaan op een natuurlijke manier inrichten met parkeerplaatsen (bijv. grasbetonblokken), op deze manier meer en betere parkeerplaatsen”;
- “Scheiden van de rijrichting v. Sonsbeecklaan is een prima idee”;
- Heirstraat een bredere stoep aan de bomen kant maken. Verder de situatie zo handhaven”.



## 7.2 Conclusies

Door middel van bovenstaande analyse én de reactie van de bewoners komen we tot het volgende beeld:

- Verkeercirculatie Markt conform het huidige principe handhaven. Meer aandacht voor de fietser, zowel van en naar de Markt als voor het stallen van fietsen op de Markt;
- Parkeren op en rondom de Markt wijzigen naar maximaal 2 uur en lang parkeerders naar andere parkeerterreinen (Raadhuisplein en Onze Lieve Vrouweplein) leiden. Binnenkort zal ook een betere parkeerverwijzing naar de belangrijkste (drie) parkeerterreinen worden gerealiseerd;
- Herinrichten van de Van Sonsbeecklaan, waarbij de bewoners betrokken worden bij de herinrichting van hun straat. Betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers, een veilige inrichting én behoud van groen staan hierbij centraal. Daarbij zal ook een variant met éénrichtingsverkeer Van Sonsbeecklaan (“scheiden van rijrichting”) worden onderzocht;
- Binnenkort start een herinrichting van de Heirstraat, waarbij de boomvakken verschuiven van (in) het trottoir naar de zijkant van de rijbaan. De Heirstraat blijft tweerichtingsverkeer;
- Handhaven van tweerichtingsverkeer in de Burgemeester Janssenstraat voor gemotoriseerd verkeer;
- In combinatie met het realiseren van het zichtbaar maken van de Keutelbeek, éénrichtingsverkeer instellen in de Stegen en de Burgemeester Lemmensstraat. Dit éénrichtingsverkeer leidt niet tot hinder in omliggende straten of tot grote omrijbewegingen.

## 8 WOONGEBIED JULIANALAAAN-STATIONSSTRAAT- VELDEKELAAN

In dit gebied spelen een tweetal belangrijke hoofdvragen; de gewenste inrichting van de Stationsstraat en de ligging van de snelle fietsroute door Beek. Daarnaast zal de herinrichting van de Stationsomgeving leiden tot andere verkeersstromen.

### **Snelle fietsroute**

De afgelopen jaren zijn er plannen gemaakt voor een snelfietsroute tussen Sittard en Maastricht. Deze fietsroute. Deze fietsroute zou in Beek en Sittard-Geleen met name de Rijksweg volgen. Een eerste deel van de snelfietsroute, tussen Meerssen en de bebouwde kom van Beek is recent uitgevoerd. Vervolgens is er de afgelopen jaren overleg geweest met Provincie Limburg, gemeente Stein en de gemeente Sittard-Geleen over de volgende fasen van de snelfietsroute.

De gemeente Sittard-Geleen heeft aangegeven weinig mogelijkheden te zien voor een snelfietsroute langs de Rijksweg. Met name de aanwezige verkeerslichten bieden geen ruimte voor extra (langer) groen voor fietsers, een noodzakelijke ingreep om de route aantrekkelijk te maken voor fietsers.

De gemeente Stein heeft vergevorderde plannen voor een snelfietsroute tussen Beek en Urmond met aansluiting richting de Brightland Campus. Mogelijk dat dit traject het geplande snelfietsroutetraject door Beek geheel of gedeeltelijk vervangt.

De Provincie Limburg is gestart met een gebiedsverkenning voor de regio, waarbij ook de mogelijke tracés van de snelfietsroute aan bod komen. Het streven van de Provincie is om eerst een (gezamenlijk met de gemeenten) gebiedsverkenning te realiseren en als resultaat hierna een door de gemeente gedragen uitvoeringsprogramma met concrete projecten als de onderdelen en fasering van de snelfietsroute op te nemen.

Een snelfietsroute dient te voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen, zoals een rijbaan (bij tweerichtingen) van tenminste vier meter en voorrang voor de fietsers. In de praktijk zijn deze eisen vaak niet overal te realiseren. Mogelijk kan op onderdelen worden afgeweken van de snelfietsroute. Er wordt (bij het hanteren van andere, lagere eisen) ook wel gesproken over een snelle fietsroute.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat een keuze voor een tracé voor de snelfietsroute (of een snelle fietsroute) tussen enerzijds de Veldekelaan en anderzijds de Rijksweg (Prins Mauritslaan) momenteel niet mogelijk is. Er zijn te veel onzekerheden en een keuze dient gezamenlijk met de omliggende gemeenten en wegbeheerders genomen te worden, aangezien ook een meerderheid van de (snelle) fietsers vanuit of naar de buurgemeenten gaat of komt. Een verkeerde keuze leidt tot kapitaalvernietiging en een onlogisch vervolg van de route in de buurgemeente.

Daarnaast geven meerdere bewoners regelmatig aan weinig directe noodzaak te zijn van het realiseren van een snelfietsroute door de kern Beek.

### Stationsstraat

De Stationsstraat is een drukke verbinding tussen Elsloo/A2 en Wolfeynde/Centrum Beek.

Deze straat kent een intensiteit van circa 10.000 motorvoertuigen, waarvan (zie hoofdstuk 3) circa 40% doorgaand verkeer is. De wens is om deze straat opnieuw in te richten en daarbij met name fietsers meer ruimte en een veiliger gevoel te geven. De wens is daarbij om het doorgaande verkeer over de Stationsstraat zoveel mogelijk te beperken.

Onderzocht is wat het effect zou zijn, als de Stationsstraat als onderdeel van een 30 km/h-gebied zou worden ingericht en de Stationsstraat – Middelweg – Prins Mauritslaan als doorgaande route zou worden aangeduid. Dit is ook het voorkeursalternatief zoals in het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) opgenomen.

In onderstaande afbeelding is het effect van een kruispuntmaatregel bij de kruising Middelweg-Stationsstraat in combinatie met het herinrichten van de Stationsstraat naar 30 km/h weergegeven.



*Figuur 26. Effect van het instellen van 30 km/h op de Stationsstraat in combinatie met aanpassing kruising Middelweg-Stationsstraat*

De berekeningen met het verkeersmodel geven weer dat het instellen van 30 km/h op de Stationsstraat leidt tot een afname van verkeer met ongeveer 30%. Dit verkeer wordt gedeeltelijk verdreven over alternatieve routes buiten Beek (bv de Siekendaalstraat), gedeeltelijk over wegen van een grotere orde (bv A2, maar ook de Middelweg en Prins Mauritslaan) en gedeeltelijk over andere straten in Beek (bv. Frans Erensstraat of Irenestraat). Er blijft nog steeds beduidend te veel verkeer over om hier 30 km/h van te maken. Een erftoegangsweg met nog altijd 7.000 motorvoertuigen en met 30 km/h zal leiden tot een onduidelijke en ook verkeersonveilige situatie.



*Figuur 27 Afbeelding van de huidige inrichting van de Stationsstraat.*

Derhalve dient gekozen te worden voor het handhaven van 50 km/h, maar wel met betere en veiligere fietsvoorzieningen (zeker nabij de verkeerslichten Wolfeynde) en waar mogelijk ook meer groen. Het stimuleren van de route Elsloo – Stationsstraat – Middelweg heeft wel een gunstig effect voor de Stationsstraat in Beek. Het leidt er niet toe dat het doorgaande verkeer vanuit en naar Schimmert gaat omrijden, maar wel verkeer vanuit of naar Neerbeek en Geleen.

### **Veldekelaan**

De Veldekelaan kent momenteel een tweetal inrichtingen: Een wegdeel met verkeer van rechts dat voorrang heeft, een aangepaste (smaller) profiel en parkeren alleen in de vakken én een gedeelte met voorrangskruisingen (Veldekelaan voorrangsweg), vrijliggende fietspaden, parkeren op de rijbaan en een breed profiel. Dit leidt tot onduidelijkheid voor de weggebruiker.



*Figuur 28. Afbeelding van de overgang van smal naar breed profiel (met o.a. vrijliggende fietspaden).*

Geadviseerd wordt dan ook de Veldekelaan aan de passen naar het smallere profiel met voorrang voor verkeer van rechts. De keuze voor een eventuele snelfietsroute speelt echter mee over of en wanneer reconstructie van de Veldekelaan kan plaatsvinden.

### Masterplan Station Beek-Elsloo

Binnenkort start de reconstructie van station Beek-Elsloo en omgeving. Het station wordt aan de kant van Stein beter toegankelijk gemaakt. Er komt een fietspad en fietsenstallingen, een Park & Ride-plek en een stationsplein met entree. Aan de kant van Beek wordt een buslus gerealiseerd en een aantal volwaardige bushaltes. Door het toegankelijk maken van het station aan de kant van Stein en een betere afwikkeling van de bussen aan de kant van Beek verbetert de veiligheid op de spoorwegovergang en wordt het station toegankelijker en aantrekkelijker voor reizigers.

De upgrade moet leiden tot meer passagiers per openbaar vervoer, verbetering van de uitstraling, verhoging van de verkeersveiligheid en kortere routes voor voetgangers en fietsers vanuit en naar het station.



Figuur 29. Impressie van de nieuwe stationsomgeving.

In de nieuwe openbaar vervoer-concessie (2016-2031) vervult station Beek-Elsloo een belangrijke functie als overstappunt in het Limburgnet. Het project rond de stationsomgeving is een van de showcases die moet leiden tot een aanpak voor overstappunten in Limburg. Die nieuwe aanpak richt zich op het hele vervoerssysteem: fiets, auto en openbaar vervoer zijn niet langer concurrenten, maar versterken elkaar. Daarnaast moeten de overstappunten kwalitatief hoogwaardiger worden, zodat reizigers meer en flexibelere reisopties en -alternatieven hebben, waarbij ook het verblijf aangenamer wordt. Tenslotte moeten de overstappunten meer onderdeel gaan uitmaken van de omgeving.

## 8.1 Inloopavond

- "Nadeel fietsroute over de Veldekelaan is twee keer oversteken voor richting Sittard";
- "Aanpassen VRI's Rijksweg voor betere doorstroming fietsers. Groene golf fietsers, vooral ook in Sittard-Geleen";
- "Aansluiting fietspad Kruisberg bij vliegveld";
- "Consequent inrichten Veldekelaan (30 km/h maar rechts heeft nu geen voorrang). Inrichting komt niet overeen met 30 km/h". Opnieuw naar bebording kijken";
- "Veldekelaan: inrichting komt niet overeen met 30 km/h, te hard gereden. Inrichting is nu voor 50 km/h. Snelle fietsroute moet voorrang hebben";
- "Denk aan fietsers Stationsstraat-Rijksweg (richting Maastricht); geen rechtaffer. Ook Raadhuisstraat: Waar is de plek voor de fietser";
- "Parkeren op eigen terrein op de Stationsstraat";
- "Gewenste ligging snelle fietsroute is de Maastrichterlaan-Prins Mauritslaan";
- "Snelle fietsroute via de Julianalaan-Veldekelaan is moeilijk want: 1. Komend vanaf Maastricht moet je de Maastrichterlaan oversteken én 2. In een deel van de Veldekelaan is het fietspad weggefallen";
- "Nu vanuit Maastricht binnendoor over de Julianalaan-Veldekelaan. Geen sluipverkeer door de wijk Rijksweg";
- "Routes door woonwijken i.p.v. hoofdassen bv Veldekelaan sluiproutes";
- "Aandacht voor de fietser bij de kruising Stationsstraat-Rijksweg-Wolfeynde";
- "Wat is toegevoegde waarde van een fietsroute Veldekelaan? Is snelle fietsroute überhaupt zinvol?"
- "Begrip leefbaarheid is breed te interpreteren. Wat bedoelen we hiermee?"
- "Schoolfietsroute op de Stationsstraat";
- "Ter hoogte van Aan de drie Heeren en Stationsstraat is een gevaarlijke situatie voor overstekende fietsers";
- "Gevaarlijke situatie voor fietsers bij zebepad Stationsstraat (door de wegversmalling ter hoogte van de Doctor Beckersstraat";
- "Op de Veldekelaan ter hoogte van Onze Lieve Vrouweplein fietspad doorzetten";
- "Aandachtspunt: oversteekbaarheid bij Dansschool/Technische opleiding (Stationsstraat 100)";
- "Wanneer wordt de Veldekelaan eindelijk aangepast? Handhaving van snelheid is hier nodig".

VCP

# Wonen Beek

Omgeving Stationsstraat en Veldekelaan



Hoge intensiteiten stationsstraat en (Subjectieve) Verkeersveiligheid in woonwijken

↓

Verkeersluw maken van de Stationsstraat

**Oplossingsrichtingen**

- Leefbaarheid staat in woonwijken voorop;
- Fijnmazig net van fietsvoorzieningen;
- Doorgaand gemotoriseerd verkeer alleen over ontsluitingswegen;
- Snelle fietsroute over de Maastrichterlaan - Prins Mauritslaan of over de Julianalaan - Veldekelaan

**Wat is de gewenste ligging van de snelle fietsroute?**

- Snelle en directe verbinding, waardoor meer mensen (voor woon-werk) de fiets nemen;
- Route (vrijwel) geheel in de voorrang, directe en veilige verbinding;
- Route maakt integraal deel uit van snelle fietsroute Maastricht-Sittard.

**Hoe moet de inrichting van de Stationsstraat er uit te komen zien?**

- Veel doorgaand verkeer op de Stationsstraat;
- Leefbaarheid van bewoners Stationsstraat staat onder druk;
- Een snelheid van 50 km/h zal behouden blijven.

**Masterplan Station Beek-Elsloo**

- Vernieuwde stations omgeving met betere bereikbaarheid

Wat is jullie advies?



beek  
nie gemeente



Royal  
HaskoningDHV  
Enhancing Society Together

## 8.2 Conclusies

- Bij herinrichting van de Stationsstraat dient de fietser meer ruimte te krijgen. Handhaving van 50 km/h en voorrangsweg is echter, gezien de verkeersstromen, noodzakelijk.
- De Veldekelaan dient op termijn ingericht te worden tot een erftoegangsweg met smallere rijstrook, 30 km/h en verkeer van rechts voorrang.
- De keuze voor het traject voor de snelfietsroute Sittard-Maastricht kan momenteel niet gemaakt worden en hangt sterk af van de keuzes van de buurgemeenten en de Provincie.
- Door herinrichting van de kruising Stationsstraat-Middelweg kan meer verkeer buiten Beek worden geleid en kan tevens de verkeersveiligheid worden verbeterd.
- Het station Beek-Elsloo krijgt een nieuwe functie en richt zich op het hele vervoerssysteem: fiets, auto en openbaar vervoer zijn niet langer concurrenten, maar elkaar versterken. Daarnaast moet het overstappunt kwalitatief hoogwaardiger worden, zodat reizigers meer en flexibelere reisopties en -alternatieven hebben, waarbij ook het verblijf aangenamer wordt.

## 9 CONCLUSIES EN MAATREGELEN

De gemeente Beek is van oudsher een gemeente waarbij de nadruk ligt op de autobereikbaarheid. In het in 2016 opgestelde Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan is een eerste omslag gemaakt van autobereikbaarheid naar meer ruimte voor langzaam verkeer, waarbij er gezien de schaal van Beek en omliggende kernen, vooral veel potentie ligt bij de fiets..

In het voorliggende verkeerscirculatieplan is ervoor gekozen om per wijk/gebied te bekijken in hoeverre het accent meer op een optimaal woon- en werkklimaat danwel op een optimale bereikbaarheid ligt. Elk gebied heeft daarbij een eigen accent. In de woongebieden wordt met name gekozen voor een optimaal woon- en werkklimaat en wordt vaak meer ruimte voor de fiets en voetganger gegeven, terwijl voor de bedrijventerreinen de bereikbaarheid voor alle vervoermodaliteiten optimaal dient te zijn.

Concreet leidt dit Verkeerscirculatieplan (VCP) tot de volgende conclusies en maatregelen.

| Hoofdstuk | Conclusies / Maatregelen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| H3 (1)    | Het aanleggen van een randweg (rondom Beek) is geen reële optie om het doorgaande verkeer door Beek te weren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |
| H3 (2)    | Het opzetten van een goede fietsstructuur voor de kern Beek. Dit zal bijdragen tot het verbeteren van het woon- en leefklimaat in Beek en zal ook kunnen leiden tot minder autoverkeer binnen de kern.                                                                                                                                                                                                                                          |  |
| H5 (1)    | Aanpassen van de kruising Stationsstraat-Middelweg zodat verkeer meer wordt gestimuleerd om de Middelweg te gebruiken;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |
| H5 (2)    | Onderzoek naar een mogelijke (nieuwe) parkeerplaats voor het tijdelijk parkeren van vrachtparkeren. Dit als alternatief voor de Blooteweg (welke inmiddels binnen de bebouwde kom valt);                                                                                                                                                                                                                                                        |  |
| H5 (3)    | In overleg met ontwikkelaar én gemeente voorstel maken voor meer en betere voorzieningen voor het stallen van fietsen bij Makado én goede en veilige fietsroutes vanuit Beek hiernaar toe;                                                                                                                                                                                                                                                      |  |
| H5 (4)    | Aandacht voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen bij Makado;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |
| H5 (5)    | Onderzoeken of het mogelijk is om de verkeerslichten Wethouder Sangersstraat-Prins Mauritslaan te optimaliseren (om daarmee verkeer door het centrum van Beek te beperken).                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |
| H6 (1)    | Een betere bewegwijzering naar het Sportlandgoed dient ervoor te zorgen dat bezoekers centraal via de Sportlaan naar het (grote) parkeerterrein worden geleid. Vanaf de entree kan dan vervolgens doorverwezen worden naar de sportonderdelen als zwembad, tennis, voetbal en atletiek.                                                                                                                                                         |  |
| H6 (2)    | Ondanks dat meerdere bewoners weinig moeite hebben met vrachtwagenparkeren aan de Bloote Weg, adviseren wij het parkeren van grote voertuigen te concentreren op Beekerhoek en een beleid op te stellen om parkeren in de kern van lange voertuigen te verbieden en om een geschikt alternatief aan te bieden. We streven daarbij dus naar het opheffen van vrachtwagens aan de Bloote weg, maar wel alleen als er een geschikt alternatief is. |  |

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |  |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| H6 (3) | We adviseren om geen weg langs de Carmel aan te leggen. Deze verbinding voegt nauwelijks iets toe aan de bereikbaarheid en zorgt voor een verslechtering van het woon- en leefklimaat in de directe omgeving.                                                                                                                                                                                                                                                         |  |
| H6 (4) | De routes Bloote Weg en Spaubeekerstraat dienen afgewaardeerd te worden tot erftoegangswegen (30 km/h) en dienen vooral voor fietsers en voetgangers, dé verbinding te zijn tussen Beek, Sportlandgoed en Neerbeek. Gemotoriseerd verkeer dient zoveel mogelijk via de Prins Mauritslaan geleid te worden. Om dit effectief te kunnen realiseren is aanpassing van de verkeerslichten aan de Prins Mauritslaan noodzakelijk (zowel bij de Sportlaan als in Neerbeek). |  |
| H6 (5) | De aansluiting voor de fietsers nabij de Sportlaan verdient aandacht. Fietsers komen hier schuin de kruising op en automobilisten zijn hier niet altijd op bedacht                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |
| H6 (6) | Een betere bewegwijzering naar het Sportlandgoed dient ervoor te zorgen dat bezoekers centraal via de Sportlaan naar het (grote) parkeerterrein worden geleid. Vanaf de entree kan dan vervolgens doorverwezen worden naar de sportonderdelen als zwembad, tennis, voetbal en atletiek.                                                                                                                                                                               |  |
| H7 (1) | Verkeercirculatie Markt conform het huidige principe handhaven. Meer aandacht voor de fietser, zowel van en naar de Markt als voor het stallen van fietsen op de Markt;                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |
| H7 (2) | Parkeren op en rondom de Markt wijzigen naar maximaal 2 uur en lang parkeerders naar andere parkeerterreinen (Raadhuisplein en Onze Lieve Vrouweplein) leiden. Daarnaast dient ook een betere parkeerverwijzing naar de belangrijkste (drie) parkeerterreinen in het centrum te worden gerealiseerd;                                                                                                                                                                  |  |
| H7 (3) | Herinrichten van de Van Sonsbeecklaan, waarbij de bewoners betrokken worden bij de herinrichting van hun straat. Betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers, een veilige inrichting én behoud van groen staan hierbij centraal. Daarbij zal ook een variant met éénrichtingsverkeer Van Sonsbeecklaan ("scheiden van rijrichting") worden onderzocht;                                                                                                          |  |
| H7 (4) | Binnenkort start een herinrichting van de Heirstraat, waarbij de boomvakken verschuiven van (in) het trottoir naar de zijkant van de rijbaan. De Heirstraat blijft tweerichtingsverkeer;                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |
| H7 (5) | Handhaven van tweerichtingsverkeer in de Burgemeester Janssenstraat voor gemotoriseerd verkeer;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |  |
| H7 (6) | In combinatie met het realiseren van het zichtbaar maken van de Keutelbeek, éénrichtingsverkeer instellen in de Stegen én de Burgemeester Lemmensstraat. Dit éénrichtingsverkeer leidt niet tot hinder in omliggende straten of tot grote omrijbewegingen.                                                                                                                                                                                                            |  |
| H8 (1) | Bij herinrichting van de Stationsstraat dient de fietser meer ruimte te krijgen. Handhaving van 50 km/h en voorrangsweg is echter, gezien de verkeersstromen, noodzakelijk.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |
| H8 (2) | De Veldekelaan dient op termijn ingericht te worden tot een erftoegangsweg met smallere rijstrook, 30 km/h én met voorrang voor verkeer van rechts.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |

|        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| H8 (3) | De keuze voor het traject voor de snelfietsroute Sittard-Maastricht kan momenteel niet gemaakt worden en hangt sterk af van de keuzes van de buurgemeenten en de Provincie.                                                                                                                                                                                               |  |
| H8 (4) | Door herinrichting van de kruising Stationsstraat-Middelweg kan meer verkeer buiten Beek worden geleid en kan tevens de verkeersveiligheid worden verbeterd.                                                                                                                                                                                                              |  |
| H8 (5) | Het station Beek-Elsloo krijgt een nieuwe functie en richt zich op het hele vervoerssysteem: fiets, auto en openbaar vervoer zijn niet langer concurrenten, maar elkaar versterken. Daarnaast moet het overstappunt kwalitatief hoogwaardiger worden, zodat reizigers meer en flexibelere reisopties en -alternatieven hebben, waarbij ook het verblijf aangenamer wordt. |  |