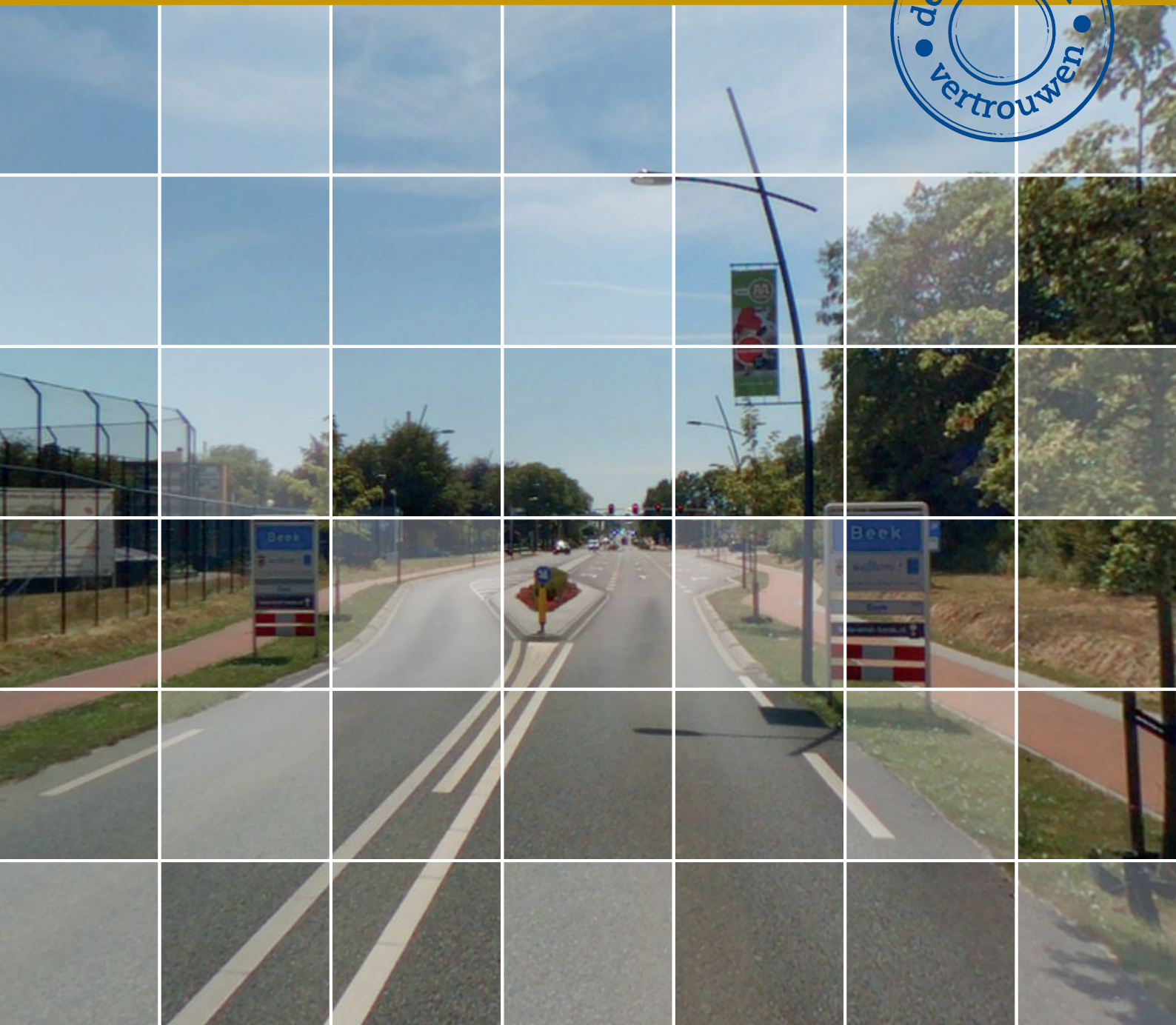


# GEMEENTELIJK VERKEER- EN VERVOERPLAN 2016

LEEFBAARHEID, BEREIKBAARHEID EN VERKEERSVEILIGHEID ALS BASIS VOOR VERKEERSBELEID



Opdrachtgever:  
Projectnr:

Gemeente Beek  
BEK043

Datum:

1 juli 2016



krachten

# GEMEENTE BEEK

## Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2016

*Bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid als basis  
voor verkeersbeleid*

|                |                |
|----------------|----------------|
| Projectnummer: | BEK043         |
| Rapportnummer: | 0001           |
| Status:        | Eindrapportage |
| Datum:         | juli 2016      |

|            |       |
|------------|-------|
| Opsteller: |       |
| PH         | ..... |

|              |       |
|--------------|-------|
| Verificatie: |       |
| PH           | ..... |

|            |       |
|------------|-------|
| Validatie: |       |
| GH         | ..... |

# Inhoudsopgave

|          |                                                                                                                                    |           |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding .....</b>                                                                                                             | <b>1</b>  |
| 1.1      | Aanleiding Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP) .....                                                                        | 1         |
| 1.2      | Waarom een GVVP? .....                                                                                                             | 1         |
| 1.3      | Proces .....                                                                                                                       | 1         |
| 1.4      | Leeswijzer .....                                                                                                                   | 2         |
| <b>2</b> | <b>Korte karakteristiek van de gemeente Beek .....</b>                                                                             | <b>3</b>  |
| 2.1      | Kenschets van de gemeente .....                                                                                                    | 3         |
| 2.2      | Huidige verkeersstructuur .....                                                                                                    | 3         |
| 2.3      | Objectieve verkeersonveiligheid: geregistreerde ongevallen .....                                                                   | 8         |
| <b>3</b> | <b>Beleidsmatige context .....</b>                                                                                                 | <b>10</b> |
| 3.1      | Ontwikkelingen ten aanzien van mobiliteit .....                                                                                    | 10        |
| 3.2      | Gemeentelijke beleidskaders .....                                                                                                  | 12        |
| 3.3      | Relatie met beleid van hogerhand .....                                                                                             | 14        |
| <b>4</b> | <b>Ruimtelijke context: wat speelt er binnen de gemeente? .....</b>                                                                | <b>18</b> |
| <b>5</b> | <b>Wensbeeld: wat wordt het beleid voor de komende jaren? .....</b>                                                                | <b>21</b> |
| 5.1      | Het begint met ambitie .....                                                                                                       | 21        |
| 5.2      | Leefbaarheid .....                                                                                                                 | 21        |
| 5.2.1    | Meer ruimte voor langzaam verkeer .....                                                                                            | 22        |
| 5.2.2    | Minimaliseren doorgaand (vracht) verkeer door de gemeente .....                                                                    | 22        |
| 5.2.3    | Openbare ruimte faciliteert participeren voor iedereen .....                                                                       | 23        |
| 5.2.4    | Waarborgen economisch functioneren centrum Beek en bevorderen vitaliteit overige kernen .....                                      | 23        |
| 5.2.5    | Minimaliseren overlast van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) .....                                                              | 23        |
| 5.3      | Bereikbaarheid .....                                                                                                               | 24        |
| 5.3.1    | Waarborgen bereikbaarheid van (boven)regionale voorzieningen .....                                                                 | 24        |
| 5.3.2    | Waarborgen interne bereikbaarheid van de belangrijkste voorzieningen .....                                                         | 24        |
| 5.3.3    | Faciliteren ontwikkelingen ten aanzien van Smart Mobility .....                                                                    | 24        |
| 5.3.4    | Waarborgen van de bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijventerreinen .....                                                       | 24        |
| 5.3.5    | Waarborgen van de bereikbaarheid en ontsluiting van landbouwpercelen .....                                                         | 24        |
| 5.3.6    | Faciliteren van openbaar vervoer voor iedere inwoner .....                                                                         | 25        |
| 5.4      | Verkeersveiligheid .....                                                                                                           | 25        |
| 5.4.1    | ‘Maak van de Nul een Punt’ .....                                                                                                   | 25        |
| 5.4.2    | Toepassen van het principe ‘Duurzaam Veilig’ op alle facetten van het verkeersveiligheidsbeleid .....                              | 25        |
| 5.4.3    | Compleet maken van de verblijfsgebieden binnen en buiten de bebouwde kom .....                                                     | 25        |
| 5.4.4    | Waarborgen verkeersveiligheid Spaubeek na veranderingen van de verkeersstromen als gevolg van de Buitenring Parkstad Limburg ..... | 27        |
| 5.4.5    | Waarborgen en verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen .....                                                            | 27        |

|          |                                                                                                                                   |           |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 5.4.6    | Waarborgen verkeersveiligheid rondom oversteekplaatsen van vee in het buitengebied.....                                           | 27        |
| 5.4.7    | Saneren verkeersborden.....                                                                                                       | 27        |
| <b>6</b> | <b>Hoe bereiken we dat wensbeeld? Vertaling beleid naar geprioriteerde projecten.....</b>                                         | <b>28</b> |
| 6.1      | Geprioriteerde projecten behorende bij het thema 'Leefbaarheid' .....                                                             | 28        |
| 6.1.1    | Meer ruimte voor langzaam verkeer .....                                                                                           | 28        |
| 6.1.2    | Minimaliseren doorgaand (vracht) verkeer door de gemeente.....                                                                    | 29        |
| 6.1.3    | Openbare ruimte faciliteert participeren voor iedereen .....                                                                      | 29        |
| 6.1.4    | Waarborgen economisch functioneren centrum Beek en bevorderen vitaliteit overige kernen .....                                     | 29        |
| 6.1.5    | Minimaliseren overlast van de Buitenring Parkstad Limburg.....                                                                    | 29        |
| 6.2      | Geprioriteerde projecten behorende bij het thema 'Bereikbaarheid' .....                                                           | 30        |
| 6.2.1    | Waarborgen bereikbaarheid van (boven)regionale voorzieningen.....                                                                 | 30        |
| 6.2.2    | Waarborgen interne bereikbaarheid van de belangrijkste voorzieningen .....                                                        | 30        |
| 6.2.3    | Faciliteren ontwikkelingen ten aanzien van Smart Mobility .....                                                                   | 32        |
| 6.2.4    | Waarborgen van de bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijventerreinen .....                                                      | 32        |
| 6.2.5    | Waarborgen van de bereikbaarheid en ontsluiting van landbouwpercelen .....                                                        | 32        |
| 6.2.6    | Faciliteren van openbaar vervoer voor iedere inwoner .....                                                                        | 32        |
| 6.3      | Geprioriteerde projecten behorende bij het thema 'Verkeersveiligheid' .....                                                       | 33        |
| 6.3.1    | 'Maak van de Nul een Punt' .....                                                                                                  | 33        |
| 6.3.2    | Toepassen van het principe 'Duurzaam Veilig' op alle facetten van het verkeersveiligheidsbeleid .....                             | 33        |
| 6.3.3    | Compleet maken van de verblijfsgebieden binnen en buiten de bebouwde kom.....                                                     | 34        |
| 6.3.4    | Waarborgen verkeersveiligheid Spaubeek na veranderingen van de verkeersstromen als gevolg van de Buitenring Parkstad Limburg..... | 34        |
| 6.3.5    | Waarborgen en verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen .....                                                           | 35        |
| 6.3.6    | Waarborgen verkeersveiligheid rondom oversteekplaatsen van vee in het buitengebied.....                                           | 35        |
| 6.3.7    | Saneren verkeersborden.....                                                                                                       | 35        |
| <b>7</b> | <b>Vertaling geprioriteerde projecten naar beleidsagenda .....</b>                                                                | <b>36</b> |

## Tabellenlijst

|                                                                                                                             |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabel 1: Belangrijkste ongevalslocaties 2011 – 2015 (bron: <a href="http://www.viastatonline.nl">www.viastatonline.nl</a> ) | 9  |
| Tabel 2: Uitvoeringsagenda                                                                                                  | 36 |
| Tabel 3: Toekomstagenda                                                                                                     | 37 |

## Afbeeldingenlijst

|                                                                                                                                    |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Afbeelding 1: Huidige wegcategorisering gemeente Beek (bron: <a href="https://maps.google.nl">maps.google.nl</a> )                 | 4  |
| Afbeelding 2: Netwerk langzaam verkeer (bron: Provincie Limburg)                                                                   | 5  |
| Afbeelding 3: Recreatief fietsroutenetwerk (bron: <a href="http://www.planjeroute.nl">www.planjeroute.nl</a> )                     | 6  |
| Afbeelding 4: Netwerk ruiter- en menroutes (bron: gemeente Beek)                                                                   | 7  |
| Afbeelding 5: Ongevalslocaties 2011-2015 (bron: <a href="http://www.viastatonline.nl">www.viastatonline.nl</a> )                   | 8  |
| Afbeelding 6: Bereikbaarheid topregio's (bron: Ministerie van I&M, SVIR)                                                           | 15 |
| Afbeelding 7: Provinciale ambities t.a.v. infrastructuur en mobiliteit (bron: <a href="http://www.limburg.nl">www.limburg.nl</a> ) | 17 |
| Afbeelding 8: Wensbeeld wegcategorisering Beek (bron: <a href="https://www.maps.google.nl">www.maps.google.nl</a> )                | 26 |
| Afbeelding 9: Nieuwe ontsluiting via de Weg langs de Carmel (bron: Globespotter)                                                   | 30 |

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan (GVVP)

Mobiliteit is iets van ons allemaal. Omdat we willen werken, winkelen, recreëren etc. moeten we ons verplaatsen. Deze verplaatsingsbehoefte moet in goede banen geleid worden, want de behoefte aan bereikbaarheid kan leiden tot knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanuit verkeerskundig oogpunt blijft er dus aandacht nodig voor het goed reguleren van de diverse verkeersstromen.

Daarnaast zien we dat de maatschappij verandert. Niet alleen was en is daar de economische crisis die overheden dwong zeer kritisch naar budgetten te kijken, maar ook op sociaal vlak is de laatste jaren duidelijk een transitie gaande. Een transitie van een verzorgingsstaat naar een participatiesamenleving. Deze veranderende manier van denken komt reeds tot uiting in de nieuwe Wet Maatschappelijke Ondersteuning waarbij zorgtaken van het Rijk naar de gemeenten zijn overgeheveld. Gemeenten hebben nu direct baat bij gezonde burgers. Juist in een regio als Zuid-Limburg waar demografische ontwikkelingen als vergrijzing, ontgroening en krimp nog sterker spelen dan in de rest van Nederland. Dat betekent dat termen als leefbaarheid, ontmoeten, bewegen, sfeer en beleving steeds belangrijker worden in het denken over de openbare ruimte en het creëren van gemeenschappen. Gezondheid, duurzaamheid en milieu spelen dan ook in toenemende mate een rol in de planvorming en spelen dus op de achtergrond mee bij de totstandkoming van het GVVP.

De openbare ruimte moet zodanig ingericht zijn dat mensen maximaal worden uitgedaagd zelfstandig te kunnen blijven blijven participeren in de samenleving.

Deze verandering van denken in combinatie met beperkte budgetten betekent dat anders moet worden omgegaan met een traditioneel 'fysiek' thema als verkeer. Er is meer nodig voor de verantwoording van investeringen in de openbare ruimte dan alleen een verkeerskundige beleidslijn als Duurzaam Veilig of de wens of noodzaak tot onderhoud. Juist het toegenomen leefbaarheids- en gezondheidsbesef leidt ertoe dat een thema als verkeer, of beter MOBILITEIT, moet worden verbonden aan het sociaal domein.

## 1.2 Waarom een GVVP?

Op dit moment ontbreekt het aan een overkoepelende verkeersvisie voor de gemeente Beek voor de lange termijn (2016 – 2026). Naast het anders denken over mobiliteit is het voor de gemeente Beek ook van belang om voor minimaal de komende 10 jaar vast te leggen hoe beleidsmatig wordt aangekeken tegen verkeer en vervoer en hoe wordt aangekeken tegen de verkeersstructuur binnen de gemeente op middellange termijn. In dit toekomstplaatje moeten ruimtelijke ontwikkelingen die spelen worden meegenomen en moeten huidige knelpunten worden opgelost. Vandaar dat de gemeente Beek behoefte heeft aan een GVVP waarin de beleidslijn en prioriteiten voor de komende jaren helder en bondig wordt uiteengezet.

## 1.3 Proces

Draagvlak is essentieel om te komen tot een vastgestelde beleidsagenda ten aanzien van verkeer en vervoer voor de komende jaren. Vandaar dat naast de input vanuit andere beleidsvelden nadrukkelijk de dialoog is opgezocht met een aantal stakeholders binnen de gemeente Beek. Daarbij heeft de gemeente Beek gekozen voor 'raadplegen' als karakteristiek voor de mate waarin burgerparticipatie heeft bijgedragen aan de totstandkoming van dit plan. Voor de gemeente Beek is vooral de input vanuit de Werkgroep Verkeer belangrijk. In deze Werkgroep zit een afvaardiging van de hulpdiensten, het gehandicaptenplatform en Veilig Verkeer Nederland. Deze Werkgroep wordt voorgezeten door de portefeuillehouder.

Onderstaand wordt weergegeven welke processtappen doorlopen zijn:

- 7 december 2015: eerste overleg Werkgroep Verkeer: ophalen wensen en knelpunten
- 12 februari 2016: tweede overleg Werkgroep Verkeer: discussie over eerste opzet visie naar aanleiding van input uit eerste bijeenkomst
- 11 maart 2016: derde overleg Werkgroep Verkeer: bijgestelde visie, koers en prioriteiten bespreken en accorderen
- 21 maart 2016: terugkoppeling van visie, koers en prioriteiten in College B&W
- 4 april 2016: discussieavond met zo'n 40-tal bewoners/ondernemers: enerzijds opnieuw ophalen van wensen en knelpunten, anderzijds samen met aanwezigen discussie voeren over te maken keuzes en wat men echt belangrijk vindt ten aanzien van verkeer
- 11 april 2016: toelichting denkrichting en aanzet GVVP op basis van verkregen input in Commissie Grondgebiedzaken

#### 1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt allereerst de gemeente Beek kort neergezet aan de hand van de belangrijkste verkeerskundige en ruimtelijke kenmerken. Daarna gaat hoofdstuk 3 in op de brede beleidsmatige context van zowel de gemeente als hogere overheden. In hoofdstuk 4 wordt de ruimtelijke context behandeld zodat duidelijk wordt wat er speelt in de gemeente. Beleidsmatige en ruimtelijke kaders bepalen mede het wensbeeld ten aanzien van verkeer en vervoer dat op basis van de thema's leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid is verwoord in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 wordt dit wensbeeld vertaald naar een aantal concrete projecten die de gemeente de komende jaren moet gaan uitvoeren. Alle projecten zijn in hoofdstuk 7 gebundeld in een uitvoeringsagenda en een toekomstagenda.

## 2 Korte karakteristiek van de gemeente Beek

### 2.1 Kenschets van de gemeente

De gemeente Beek is een relatief kleine gemeente aan de 'rafelrand' van het heuvelland die wordt gekenmerkt door een tweeledig karakter. Enerzijds is er sprake van een landelijk buitengebied, anderzijds is sprake van een duidelijk stedelijk karakter wanneer Beek wordt gezien als verlengstuk van de Westelijke Mijnstreek en wanneer gekeken wordt naar de nabijheid van de luchthaven Maastricht-Aachen Airport en de aanwezige spoorlijnen en snelwegen.

Deze tweeledigheid komt ook tot uitdrukking in de verschillende dorpskernen en het voorzieningenniveau aan bedrijvigheid. In het buitengebied liggen landelijke, kleine kernen zoals Geverik, Kelmond en Genhout, terwijl langs de infrastructuur en nabij het vliegveld sprake is van bedrijvigheid met een (boven)regionale uitstraling en functie. Juist deze tweeledigheid maakt dat ten aanzien van verkeer en vervoer leefbaarheid en bereikbaarheid niet overal met elkaar in balans zijn.

De gemeente bestaat uit zes kernen, ieder met een eigen identiteit:

- Beek
- Spaubeek
- Neerbeek
- Groot- en Klein-Genhout
- Geverik
- Kelmond

### 2.2 Huidige verkeersstructuur

#### Autoverkeer

De huidige functionele indeling van het wegennet binnen de gemeente Beek is gebaseerd op de integrale wegcategorisering die in 2008 in regionaal verband is opgesteld. Onderstaande kaart laat deze wegcategorisering zien, waarin de **rode** lijnen de stroomwegen aanduiden (A2 en A76) en de **blauwe** lijnen de gebiedsontsluitingswegen visualiseren. Alle overige wegen vallen onder de categorie erftoegangswegen.

#### Toelichting wegcategorisering

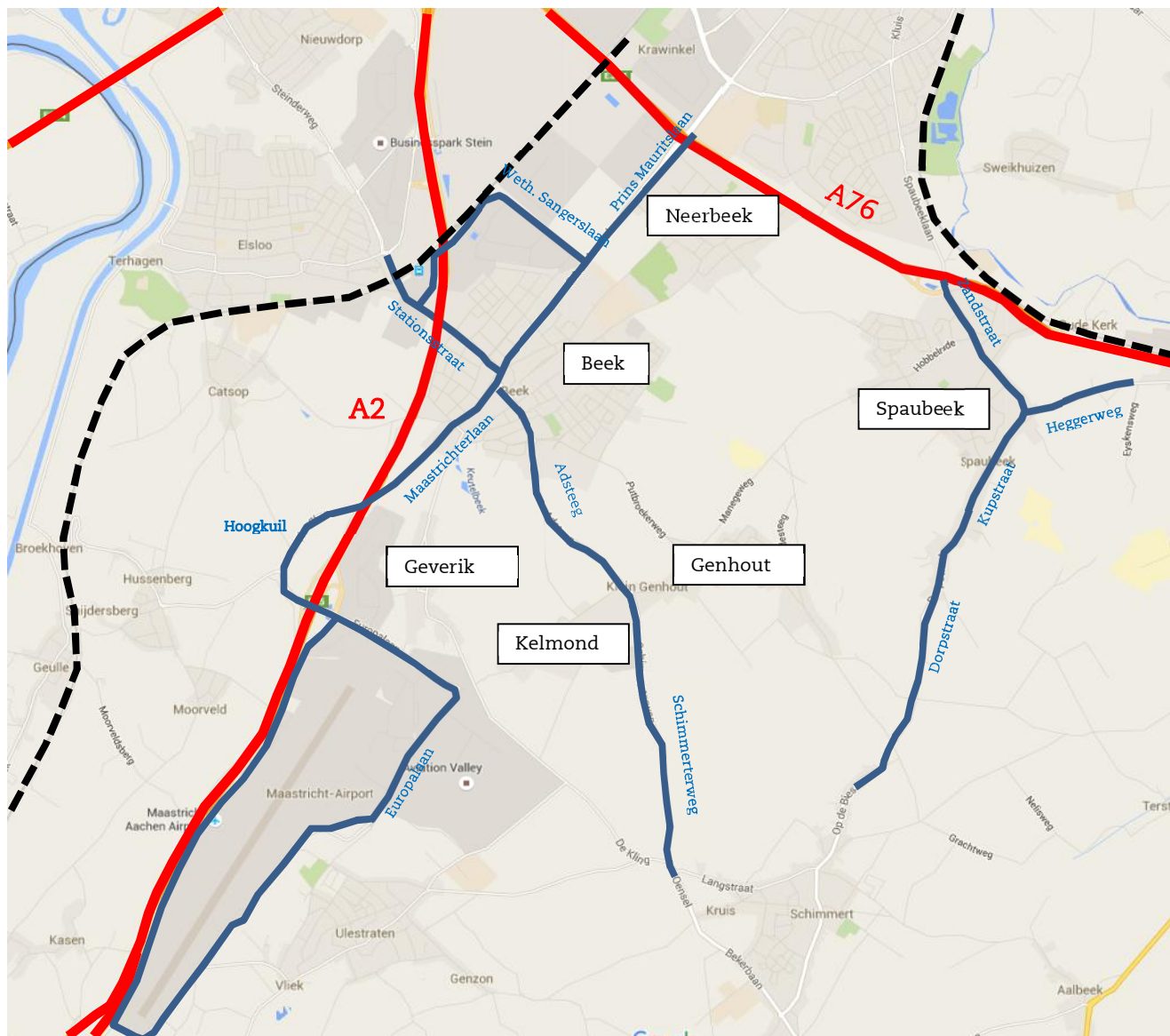
*Stroomwegen vormen de wegen met een (inter)nationaal karakter. Primair bedoeld voor een snelle afwikkeling van grote hoeveelheden verkeer. Vaak zijn dit de autosnelwegen, maar ook de autowegen worden tot de stroomwegen gerekend. De maximum snelheid bedraagt 100 km/u, 120 km/u en 130 km/u, afhankelijk van de locatie.*

*Gebiedsontsluitingswegen zijn wegen met een verkeersfunctie en primair bedoeld voor de afwikkeling van verkeer. Binnen de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 50 km/u, buiten de bebouwde kom geldt een maximum snelheid van 80 km/u. De landelijke beleidslijn Duurzaam Veilig schrijft functionele en operationele eisen voor waaraan dit type wegen aan moet voldoen.*

*Erftoegangswegen kennen primair een verblijfsfunctie. Leefbaarheid en verblijven staan hier centraal. Dit komt tot uitdrukking in een lagere maximum snelheid (30 km/u binnen de bebouwde kom, 60 km/u buiten de bebouwde kom) en een inrichting die aansluit bij het gewenste weggedrag.*



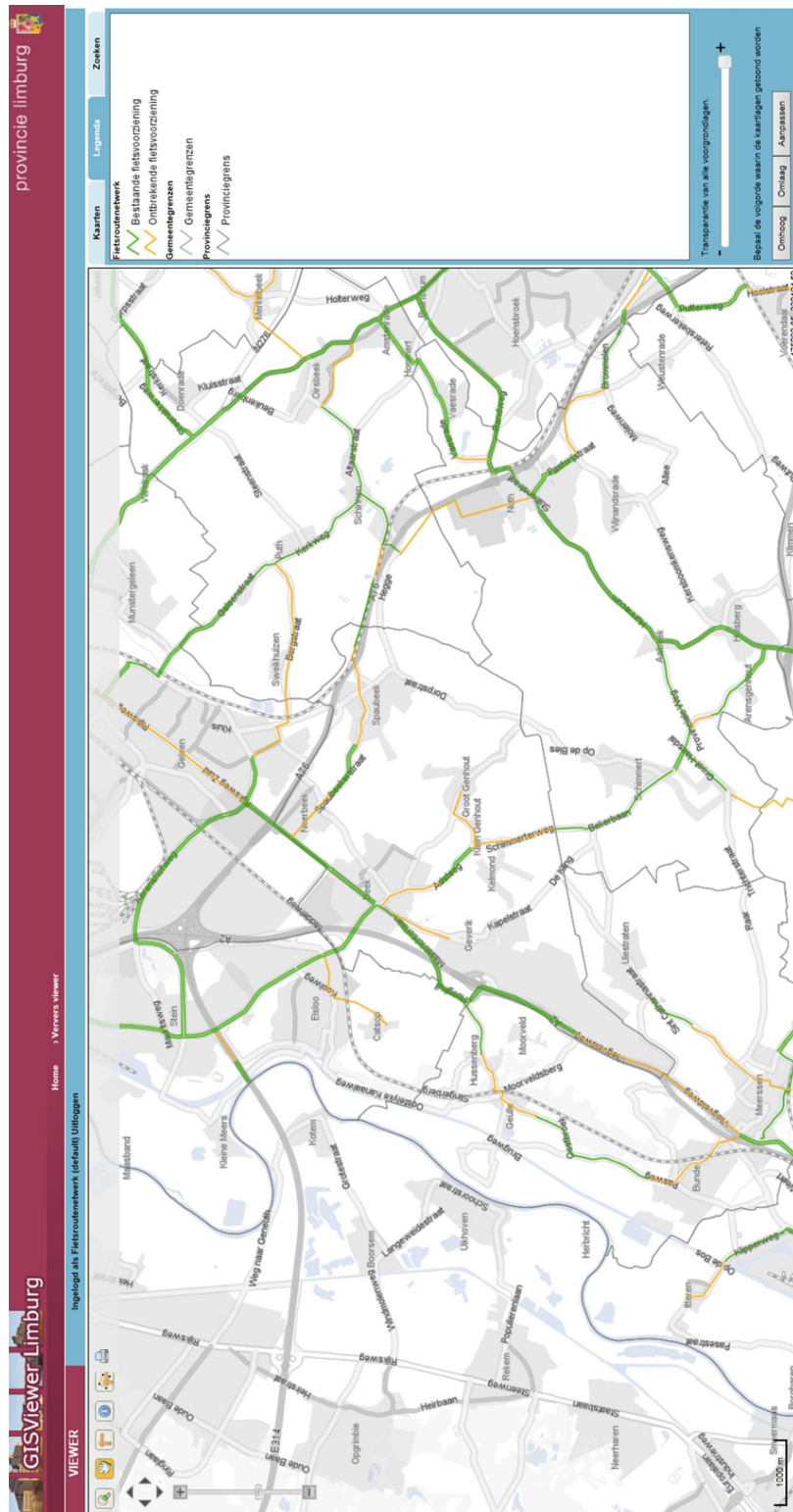
Afbeelding 1: Huidige wegcategorisering gemeente Beek (bron: maps.google.nl)



### Langzaam verkeer

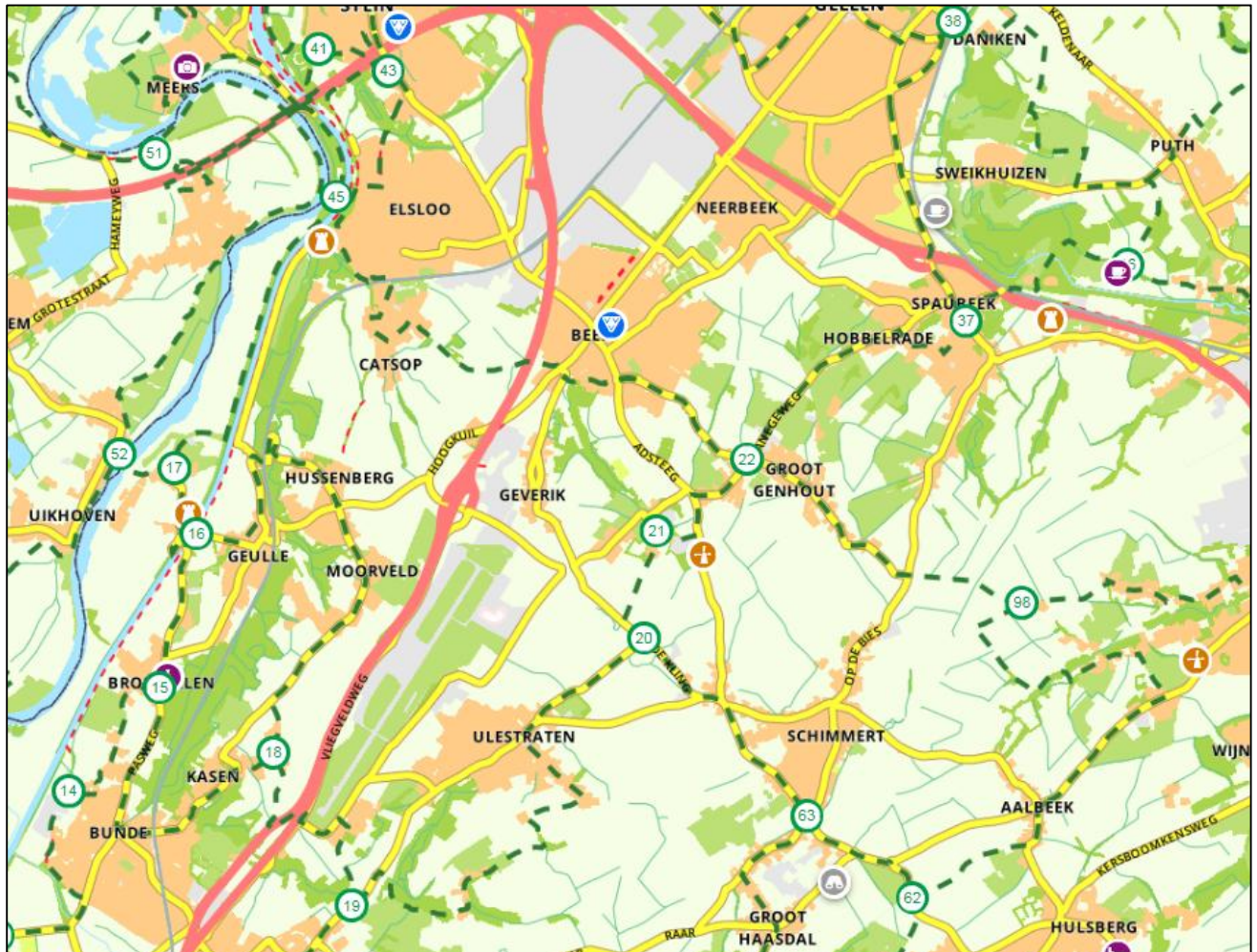
Het netwerk voor langzaam verkeer is gebaseerd op het geactualiseerde fietsnetwerk dat door de provincie Limburg is vastgesteld. Onderstaande kaart laat van dit netwerk een uitsnede zien. Deze kaart visualiseert de utilitaire fietsroutes door de gemeente Beek.

Afbeelding 2: Netwerk langzaam verkeer (bron: Provincie Limburg)



Daarnaast loopt door de gemeente Beek nog een aantal recreatieve fietsroutes. Deze maken allemaal onderdeel uit van het fietsknooppuntennetwerk. Onderstaande kaart visualiseert dit fietsknooppuntennetwerk.

Afbeelding 3: Recreatief fietsroutenetwerk (bron: [www.planjeroute.nl](http://www.planjeroute.nl))

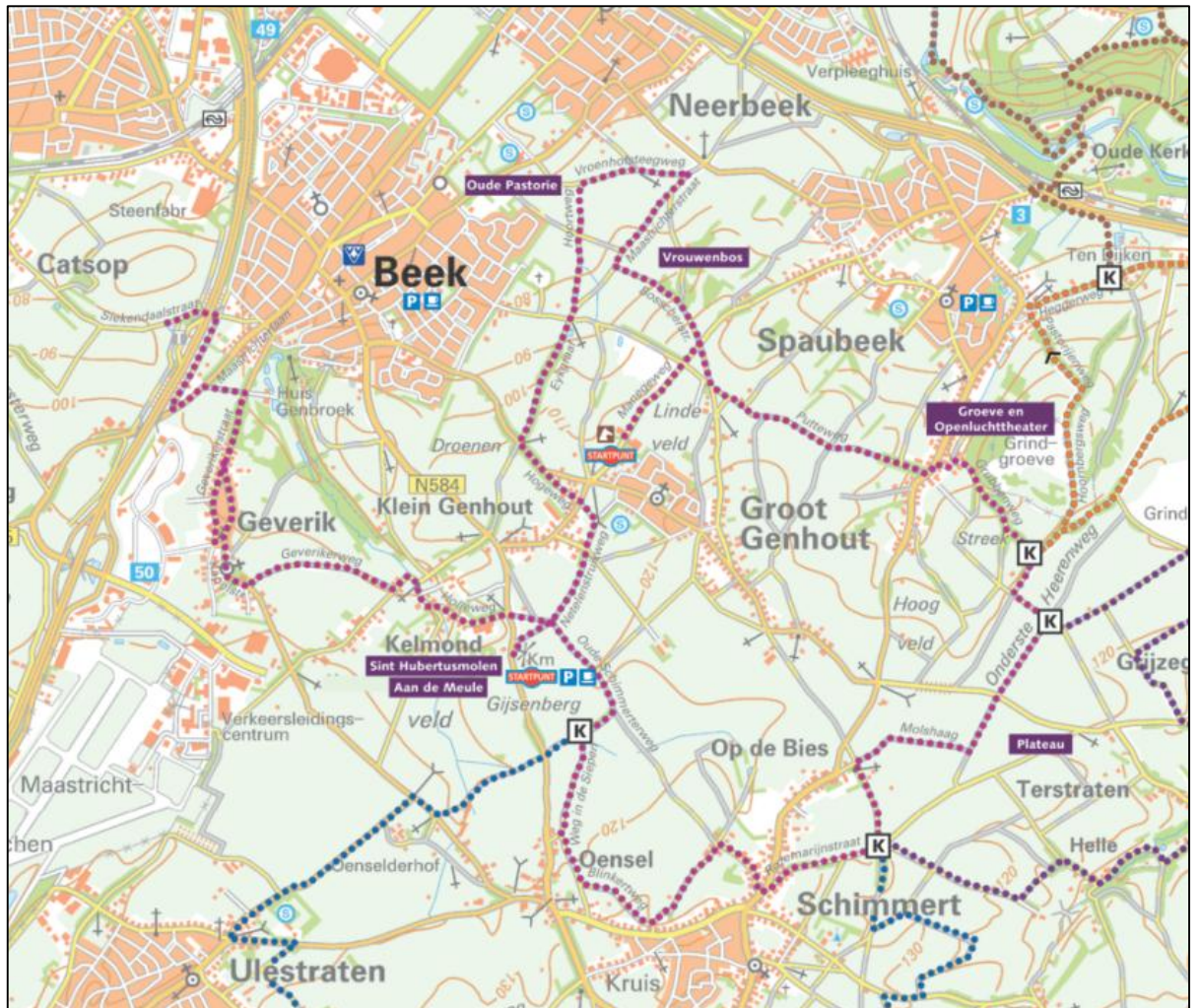




**Ruiter- en menroutenetwerk**

Onderstaande kaart visualiseert het ruiter- en menroutenetwerk binnen de gemeente Beek.

Afbeelding 4: Netwerk ruiter- en menroutes (bron: gemeente Beek)



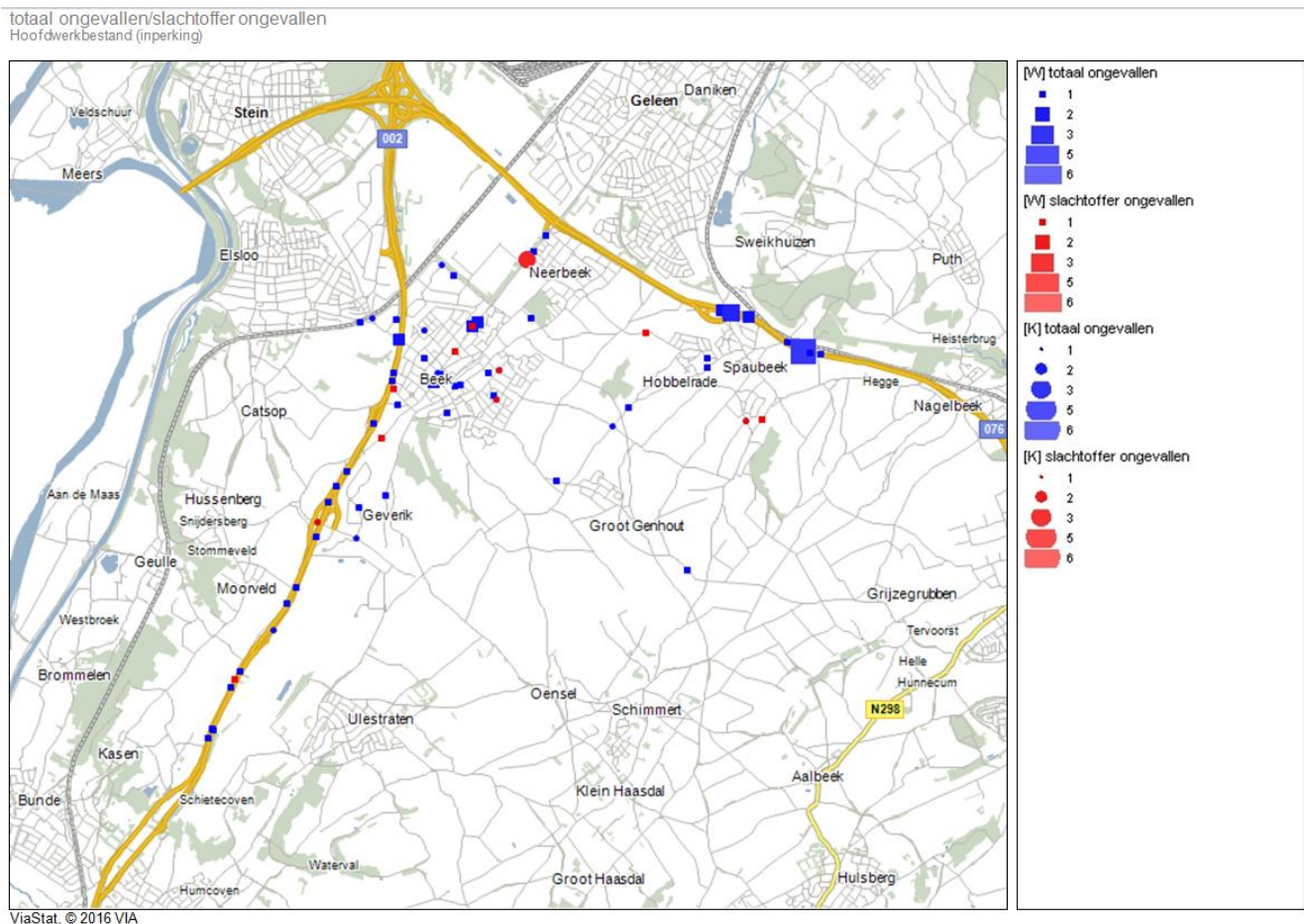
### 2.3 Objectieve verkeersonveiligheid: geregistreerde ongevallen

Met behulp van de online-applicatie VIASTAT-online is een overzicht gegenereerd van alle geregistreerde ongevallen in de periode 2011-2015.

Uit de landelijke trend blijkt dat het aantal ongevallen met langzaam verkeer de laatste jaren stijgt, waarbij relatief vaak ouderen betrokken zijn. Dit is een aandachtspunt dat in het achterhoofd moet worden gehouden wanneer het gaat om keuzes ten aanzien van de verkeersstructuur en het stimuleren van langzaam verkeer.

Onderstaande kaart laat een overzicht zien van alle ongevalslocaties in de periode 2011-2015.

Abbeelding 5: Ongevalslocaties 2011-2015 (bron: [www.viastatonline.nl](http://www.viastatonline.nl))



Wat opvalt aan deze kaart is dat het merendeel van de ongevallen plaatsvindt op de snelwegen A2 en A76. Wegen die niet in beheer zijn bij de gemeente Beek. Op het gemeentelijk wegennet zijn er weinig locaties die er negatief uitspringen ook al is wel te zien dat de meeste ongevallen plaatsvinden op de Prins Mauritslaan / Maastrichterlaan. Gelet op het relatief hoge gebruik en de functie in het wegennet van Beek is dit niet verwonderlijk. Daarnaast valt het kruispunt Prins Mauritslaan – Fattenbergstraat op als locatie met slachtofferongevallen, maar daarover moet worden opgemerkt dat in 2013 verkeerslichten zijn geplaatst op dit kruispunt.

Onderstaande tabel geeft een gedetailleerder overzicht van de belangrijkste ongevalslocaties. Hierin zijn de snelwegen weggelaten.

Tabel 1: Belangrijkste ongevalslocaties 2011 – 2015 (bron: [www.viastatonline.nl](http://www.viastatonline.nl))

| Omschrijving                                              | totaal<br>ongevallen | slachtoffer<br>ongevallen | dodelijke<br>ongevallen | Ongevallen met<br>uitsluitend<br>materiële schade |
|-----------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------|-------------------------|---------------------------------------------------|
| Prins Mauritslaan                                         | 20                   | 5                         | 0                       | 15                                                |
| Adsteeg, Beekerveld                                       | 11                   | 2                         | 0                       | 9                                                 |
| Wethouder<br>Sangersstraat                                | 7                    | 1                         | 0                       | 6                                                 |
| Maastrichterlaan                                          | 6                    | 2                         | 0                       | 4                                                 |
| Looiwinkelstraat                                          | 5                    | 1                         | 1                       | 4                                                 |
| Stationstraat                                             | 5                    | 0                         | 0                       | 5                                                 |
| Vliegveldweg                                              | 5                    | 0                         | 0                       | 5                                                 |
| Adsteeg                                                   | 4                    | 0                         | 0                       | 4                                                 |
| Middelweg                                                 | 4                    | 0                         | 0                       | 4                                                 |
| Hobbelrade                                                | 3                    | 0                         | 0                       | 3                                                 |
| Markt                                                     | 3                    | 0                         | 0                       | 3                                                 |
| Putbroekerweg                                             | 3                    | 1                         | 0                       | 2                                                 |
| Aan de drie heren,<br>Stationstraat                       | 2                    | 0                         | 0                       | 2                                                 |
| Burg. Janssenstraat                                       | 2                    | 0                         | 0                       | 2                                                 |
| Burgemeester<br>Eussenlaan,<br>Hoeverweg,<br>Schoolstraat | 2                    | 1                         | 0                       | 1                                                 |
| Hoogkuil                                                  | 2                    | 0                         | 0                       | 2                                                 |
| Manegeweg                                                 | 2                    | 1                         | 0                       | 1                                                 |
| Op 't Veldje                                              | 2                    | 0                         | 0                       | 2                                                 |
| Spaubeekerstraat                                          | 2                    | 0                         | 0                       | 2                                                 |

### 3 Beleidsmatige context

Een thema als verkeer en vervoer kan niet los worden gezien van de ruimtelijk-maatschappelijke context. Vandaar dat in dit plan nadrukkelijk de verbinding wordt gezocht met andere beleidsplannen die op dit moment in de gemeente Beek al zijn opgesteld of nog in voorbereiding zijn. Onderstaand wordt kort ingegaan op de belangrijkste relevante beleidskaders waarbinnen dit GVVP moet passen.

#### 3.1 Ontwikkelingen ten aanzien van mobiliteit

De wereld verandert continu. De kenmerken van de Nederlandse samenleving beschrijven diversiteit, complexiteit, fragmentatie en variatie. Dit vertaalt zich naar maatschappelijke ontwikkelingen zoals individualisering en vergrijzing. Mobiliteit hangt nauw samen met eigenschappen van de samenleving. Mobiliteit brengt bewegingsruimte en verbinding.

De crux van ‘het nieuwe denken’ is dat eigenlijk iedereen wil of moet kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. En bij participeren hoort mobiliteit. Mobiliteit katalyseert de verbondenheid met de samenleving en de economie. Zeker voor een gemeente op het schaalniveau van Beek is mobiliteit en participeren belangrijk. Veelal zijn bewoners voor een deel van hun wensen en (noodzakelijke) behoeften afhankelijk van locaties die niet in hun eigen dorp of gemeente liggen. Denk bijvoorbeeld aan bepaalde vormen van onderwijs, cultuuraangelegenheden, sociale activiteiten etc. Ook binnen de gemeente is de uitwisseling tussen verschillende kernen belangrijk. Mobiliteit is hierin een facilitator in de zin dat “het kunnen bereiken” van een gewenste bestemming de verbondenheid (en het kunnen participeren) in zekere mate waarborgt.

Echter, het kunnen voorzien in mobiliteit is een steeds complexere opgave. Sinds de crisis mag het duidelijk zijn dat er geen oneindige gouden bergen meer zijn. Openbaar vervoer bijvoorbeeld is altijd een dure aangelegenheid geweest en het kunnen voorzien in openbaar vervoer in landelijke gemeenten staat onder druk. Wat hier ook een rol speelt is de schifting van de rol van de gemeente op het gebied van zorg. Zij dragen de verantwoordelijkheid om zij die zorg behoeven, te kunnen voorzien van faciliteiten en diensten die benodigd zijn. Zo ook mobiliteit. De druk op de gemeentelijke kas neemt daardoor alleen maar toe.

Door technologische ontwikkelingen zoals de e-bike en steeds “slimmer” wordende auto's en veiligheidssystemen in voertuigen, wordt gefaciliteerd in een mobieler blijvende samenleving en het slimmer organiseren van mobiliteit (Smart Mobility). Het gebruik van de e-bike neemt al jaren toe en de oudere doelgroep draagt daar een groot aandeel in. Het verplaatsen wordt steeds “gemakkelijker” omdat de voertuigen steeds meer op de wensen en gebruikseigenschappen van gebruikers worden afgestemd. Dit brengt echter ook uitdagingen met zich mee. Auto's worden in principe steeds veiliger door zowel actieve als passieve veiligheidssystemen. Dit soort ontwikkelingen tackelen de ‘human factor’ in het verkeer. Dit soort systemen zijn echter niet ingepast in de e-bike en één van de trends op het gebied van verkeersveiligheid is dan ook een toename van het aantal ongevallen met fietsers. Eén van de factoren hierin is een toename in het snelheidsverschil op de fietsinfrastructuur waardoor, zeker voor de oudere doelgroep, de verplaatsing ook op de fiets steeds complexer wordt. Deze trend in het gebruik van de elektrische fiets vraagt om aandacht aan de huidige fietsinfrastructuur. Niet alleen de kwaliteit van de infrastructuur maar in sommige gevallen ook het robuuster maken van het netwerk. De ebike en Speed Pedelec kunnen namelijk steeds meer gaan concurreren met auto-verplaatsingen op een middellange afstand. Dit vraagt ook op strategisch niveau om betere samenwerking en het maken van goede keuzes.

Anno 2016 leven we in een tijd dat de kenniseconomie belangrijker wordt dan de industriële sector. Weliswaar ligt in de nabijheid van Beek het grootschalig Chemelot-complex, maar scheiding tussen functies vervagen. Werken, vrije tijd en ontmoeten lopen door elkaar. Aantrekkelijke en leefbare verblijfsruimte. Niet alleen voor 'de grote stad' maar zeker ook op kleinere schaal waar identiteit en eigenheid een belangrijke rol spelen en waar mensen zich thuis moeten voelen. Ook duurzaam, want mengen van functies in combinatie met inbreiden leidt tot kleinere verplaatsingsafstanden

Bovenstaande ontwikkelingen lijken in eerste instantie ver af te staan van de dagelijkse praktijk van een gemeente als Beek. Echter, wanneer men Beek ziet als onderdeel van de stedelijke regio Westelijke Mijnstreek en de nabijheid van Maastricht met 2 spoorlijnen, 2 stations op eigen grondgebied, 2 snelwegen, de aanwezigheid van regionale bedrijvigheid en de aanwezigheid van een luchthaven, is het niet zo gek dat met het oog op de toekomst nagedacht moet worden over andere concepten en denkrichtingen. Want ook op de schaal van Beek spelen dilemma's en afwegingen ten aanzien van leefbaarheid bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Juist vanwege het tweeledige karakter van stedelijkheid en landelijkheid dat de gemeente zo typeert.

In zoverre is het dus niet zo vreemd dat ook in een gemeente als Beek nagedacht moet worden over de verkeerssituatie in relatie tot leefbaarheid op lange termijn. Essentieel in de beleidsvorming is de positie van het autoverkeer. Traditioneel wordt nog steeds veel openbare ruimte toegedicht aan het autoverkeer terwijl vanuit het leefbaarheidsperspectief juist meer ingezet zou moeten worden op leefbaarheid, sfeer, gezelligheid etc. De in dit hoofdstuk beschreven maatschappelijke trends neigen ook hier naartoe.

Dit betekent echter wel dat ten behoeve van de toekomstige verkeersstructuur keuzes gemaakt dienen te worden die dit principe omarmen. Concreet betekent dit dat op een aantal locaties wegen in functie en vormgeving afgewaardeerd moeten worden om daarmee ruimte te scheppen voor langzaam verkeer en de verblijfsfunctie. In de volgende hoofdstukken wordt stap voor stap onderbouwd op welke wijze de gemeente hiermee om wil gaan, mede gebaseerd op de bestuurlijke en maatschappelijke behoeftes die in de gemeente spelen in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen en knelpunten die binnen de gemeente spelen.

#### **Wat betekent dit voor het verkeersbeleid in de gemeente Beek?**

Bereikbaarheid van de bovenregionale voorzieningen alsmede de dorpskernen en voorzieningen als detailhandel en sport moet voor alle doelgroepen en vervoersvormen worden gegarandeerd, zodat iedereen 'kan blijven meedoen' in de maatschappij. Echter, het moet voor doorgaand verkeer niet aantrekkelijk worden om een route door de gemeente Beek te kiezen. Er wordt dus ingezet op de noodzakelijke bereikbaarheid in combinatie met een openbare ruimte die maximaal bijdraagt aan leefbaarheid, sfeer, beleving, ontmoeten en bewegen. Waar mogelijk wordt gekozen voor meer ruimte voor het langzaam verkeer.



### 3.2 Gemeentelijke beleidskaders

#### Strategische Visie

Op 10 december 2009 heeft de gemeenteraad de strategische toekomstvisie 2010-2030 vastgesteld. Met de strategische toekomstvisie heeft de gemeente vastgesteld waar ze voor wil staan. Het is daarmee voor een periode van ongeveer 20 jaar de basis voor de beslissingen die in de volle breedte van gemeentelijke activiteiten worden genomen en onmisbaar als afwegingskader voor een samenhangend beleid.

De belangrijkste beleidsuitgangspunten in de Strategische Visie die raken aan de thematiek van het GVP zijn:

- het actief stimuleren van bedrijvigheid en het ondernemersklimaat en daarmee de regionale economie. Hierbij worden grootschalige bedrijven gefaciliteerd om zich te vestigen bij de luchthaven en het bijbehorend bedrijventerrein BMAA of op een van de andere bedrijventerreinen;
- (startende) MKB ondernemers worden gefaciliteerd om kleinschalige bedrijvigheid passend in de kernen te vestigen in de kernen. Het betreft hierbij niet alleen kleine winkels en ambachtelijke bedrijvigheid maar ook ondernemers in de maatschappelijke zorg of andersoortige voorzieningen die de leefbaarheid in de kern vergroten en er voor kunnen zorgen dat inwoners langer in hun vertrouwde buurt kunnen blijven wonen;
- het centrum van Beek moet naast een gevarieerd winkelaanbod tevens een aanbod krijgen voor ontmoeting en vertier om zodoende de levendigheid en de gezelligheid van het centrum te versterken;
- de bereikbaarheid van en in Beek moet in stand gehouden worden en zo mogelijk verbeterd;
- het woon- en leefklimaat wordt zodanig versterkt dat dit voor alle leeftijdsgroepen en voor zowel de huidige als toekomstige nieuwe inwoners aantrekkelijk is, waarbij kwaliteit boven kwantiteit gaat en groen in de leefomgeving een belangrijk uitgangspunt is;
- het landelijke karakter van het buitengebied wordt behouden en versterkt, waarbij samenwerking met en het faciliteren van agrariërs belangrijk is;
- cultureel-maatschappelijke voorzieningen, zorgvoorzieningen, sportvoorzieningen en detailhandelsvoorzieningen moeten binnen de gemeente bereikbaar zijn, maar niet noodzakelijk in elke kern. Het op termijn clusteren van voorzieningen op één locatie en multifunctioneel gebruik van voorzieningen is hiervoor noodzakelijk.

(Bron: [www.gemeentebeek.nl](http://www.gemeentebeek.nl))

#### Ruimtelijke Structuurvisie 2012-2022

De structuurvisie geeft conform het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening de hoofdlijnen van het (ruimtelijk) beleid voor het gehele grondgebied van de gemeente Beek voor de middellange termijn. Daarnaast dient de structuurvisie ook als instrument voor het adequaat verhalen van de kosten in het kader van de grondexploitatie.

Centraal in deze structuurvisie staat het streven van Beek om een goed woon-, leef- en werkklimaat te (kunnen) blijven bieden aan zowel de huidige als de toekomstige bewoners. Hoofdoel daarbij is behoud en versterking van een duurzame omgeving waarin het prettig wonen, werken en recreëren is, met oog voor wat Beek heeft en wil nalaten voor toekomstige generaties. Beek wil zich blijven ontwikkelen tot een eigentijdse maar authentieke woon-, werk- en leefgemeente, met voorzieningen op maat in elke kern en in een hoogwaardige, duurzame, landelijke omgeving met blijvende en beleefbare natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten.

Hieruit kan dan ook de volgende centrale ambitie worden geformuleerd:

Beek wil een goede woon- en leefomgeving (kunnen) blijven bieden aan zowel de huidige als de toekomstige bewoners. Versterking en verdere ontwikkeling van gevarieerde, hoogwaardige woonmilieus met woningen die beantwoorden aan de veranderende vraag en economische vitaliteit en bedrijvigheid met een goede bereikbaarheid moeten samen de basis bieden voor een evenwichtige samenstelling van de bevolking en het op peil houden van de sociale cohesie. Het groene karakter, de diversiteit aan bestaande woonmilieus, het hoge voorzieningenniveau, het aanwezige ondernemerschap, de goede bereikbaarheid, de betrokkenheid van de inwoners en het actieve verenigingsleven vormen daarbij de basis.

(Bron: [www.gemeentebeek.nl](http://www.gemeentebeek.nl))

#### **Kernenbeleid / dorpsvisies**

De gemeente Beek heeft de leefbaarheid in alle kernen van de gemeente hoog in het vaandel staan. Daarbij kan het gaan om het behoud van bepaalde type voorzieningen in het eigen dorp, maar ook de ervaren hinder / overlast als gevolg van bijvoorbeeld verkeer. Om hier meer over te weten te komen heeft de gemeente in 2015 een aanvang gemaakt met het opstellen van Dorpsvisies. In dit kader is een bloemlezing opgesteld. Ten aanzien van verkeer komen hieruit grofweg de volgende punten:

- snelheid van het gemotoriseerd verkeer
- te weinig ruimte voor de voetganger en de fiets
- tekort aan parkeerplaatsen in de straat, met overlast van foutparkeerders tot gevolg
- overlast van grote voertuigen en landbouwverkeer.

#### **Collegeprogramma**

Het collegeprogramma Samen Bouwen! van BBB-NDB en CDA geeft prioriteiten van beleid van het college weer voor de periode 2015-2019. Concreet worden ten aanzien van ruimte en verkeer de volgende beleidsdoelen en acties in het Collegeprogramma verwoord:

- Wij streven naar het behoud van de huidige voorzieningen in de kernen die nodig zijn om kernen leefbaar en vitaal te houden. We investeren in mensen zodat iedereen kan meedoen in onze samenleving.
- In het kader van de kernenontwikkeling wordt in samenspraak met de bewoners door middel van concrete acties de veiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de kernen behouden en vergroot.
- We streven naar veilige, schone, leefbare en aantrekkelijke kernen.
- De bereikbaarheid van de kernen en wijken wordt verbeterd waarbij gestreefd wordt Sportlandgoed De Haamen en het NS-station Spaubeek te laten aansluiten bij de buurtbus lijn 92 / 795.
- Veilige fietsroutes, vooral van en naar scholen, hebben de hoogste prioriteit.
- Voldoende wandel- en fietspaden die de kernen verbinden met de buitengebieden zijn belangrijk voor het recreatieve profiel van de gemeente. We onderzoeken de mogelijkheid en wenselijkheid om de bestaande wandel- en fietspadenstructuur uit te breiden, waarbij werk met werk maken uitgangspunt is.
- De kwaliteit van de openbare ruimte bepaalt mede de kwaliteit van leven. Een schone, duurzame, goed onderhouden en veilige openbare ruimte is een basisvoorwaarde voor een kwalitatief goede leefomgeving.
- Verkeersveiligheid is erg belangrijk voor de leefbaarheid in de wijk. Ook de straat is er voor iedereen. Kinderen en andere kwetsbare weggebruikers als fietsers en voetgangers dreigen continu te moeten wijken voor de auto. Mensen moeten de straat terugkrijgen.
- De verkeersveiligheid rond het station Beek-Elsloo willen we verbeteren. Voor het gebied is een masterplan opgesteld. In deze raadsperiode moet samen met de projectpartners (gemeente Stein, NS, Veolia, provincie Limburg) duidelijk worden of de financiering en daarmee (de termijn waarbinnen) realisatie haalbaar is. In ons financieel meerjarenperspectief is rekening gehouden met een Beekse bijdrage van € 1,1 miljoen.

- De inrichting van onze wegen willen wij beter laten aansluiten op hun functie. Gelet op de enorme investeringen die dit vergt, willen wij bij voorkeur werk met werk maken. Deze maatregelen moeten er voor zorgen dat de werkelijke snelheden in woonwijken niet te veel afwijkt van de maximaal toegestane snelheid (30 km/uur).

(Bron: [www.gemeentebeek.nl](http://www.gemeentebeek.nl))

### 3.3 Relatie met beleid van hogerhand

Naast de relatie met andere beleidsvelden binnen de gemeente Beek moet het GVVP ook passen in beleidskaders van hogere overheden.

#### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)**

Deze structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is het de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Onderstaand volgen de belangrijkste ambities en doelstellingen die vanuit nationaal niveau worden gesteld met betrekking tot infrastructuur en ruimte.

#### *Een ambitie voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid*

Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen richting 2040. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

#### *Concurrentiekracht*

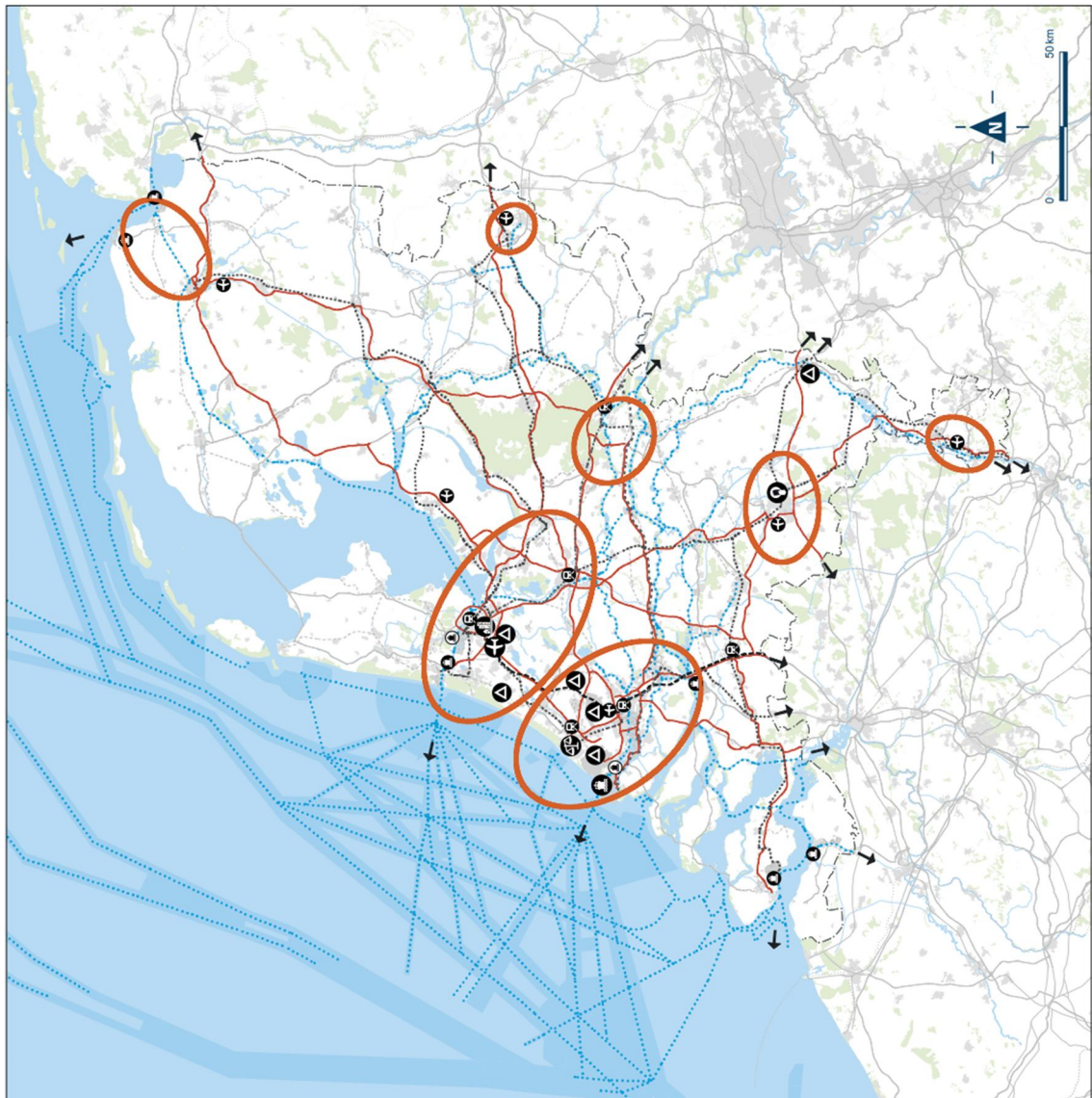
Onze open economie raakt steeds meer verweven met die van sterke concurrenten als Duitsland, China en India. Onze kansen in het internationale speelveld liggen vooral bij de zogenoemde topsectoren: logistiek, water, hightech, creatieve industrie, energie, chemie en voedsel en tuinbouw. Veel van die sectoren zijn geconcentreerd in de stedelijke regio's rond de mainports, brainport en greenports. De ambitie is dat Nederland in 2040 behoort tot de top 10 concurrerende landen van de wereld door een goede ruimtelijk-economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers. Dit betekent onder andere een optimale internationale bereikbaarheid van stedelijke regio's in 2040 en uitstekende (logistieke) verbindingen van de mainports Rotterdam en Schiphol, de brainport Zuidoost Nederland en de greenports met Europa en de rest van de wereld.

#### *Bereikbaarheid*

De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijft de komende decennia nog groeien, met name in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België. Deze groei van de mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd, waarbij de gebruiker voorop staat. Onze ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Het Rijk heeft daarvoor een aantal stedelijke topregio's gedefinieerd waarvan de gemeente Beek onderdeel uit maakt. Zie daarvoor de kaart op de volgende pagina.

Afbeelding 6: Bereikbaarheid topregio's (bron: Ministerie van I&amp;M, SVIR)

**(INTER)NATIONALE BEREIKBAARHEID VAN  
STEDELIJKE REGIO'S MET TOPSECTOREN**

### Leefbaarheid en veiligheid

Met het ruimtelijk beleid en het mobiliteitsbeleid wordt ingespeeld op de toenemende ruimtelijke verschillen in Nederland. De snelle bevolkingsgroei zoals we die gewend zijn, is voorbij. Weliswaar komen er de komende 25 jaar nog ruim één miljoen Nederlanders bij in de steden, voornamelijk in het westen van Nederland.

Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk- economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

### Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014)

Het POL vormt het overkoepelend ruimtelijk beleidskader van de provincie Limburg. Hierin is de volgende centrale ambitie verwoord:

*Onze centrale ambitie komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om er naar toe te gaan en vooral ook om hier te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, het versnellen van de energietransitie, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering.*

Ten aanzien van verkeer en infrastructuur wordt in het POL de volgende Limburgse ambitie uitgesproken:

*Limburg is uitstekend bereikbaar, mede door een goede aansluiting op (inter)nationale en (eu)regionale netwerken (weg, spoor, water, lucht, buis). Het vervoer van mensen en goederen is betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam. Het mag geen al te grote inbreuken maken op de leefomgeving en de milieukwaliteit. Alle wegen behorend tot het regionaal verbindend wegennet voldoen in 2045 aan de landelijke basiskennmerken duurzaam en veilig. We streven op termijn naar zeer weinig tot geen ernstige verkeersslachtoffers (nuloptie). Dat is een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van de Limburgse economie en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Bovendien maakt het een brede deelname mogelijk aan het maatschappelijke leven, werk, sociale contacten, culturele bijeenkomsten en recreatie.*

Ten aanzien van het Limburgse wegennet betekent dit dat vooral aandacht uit gaat naar:

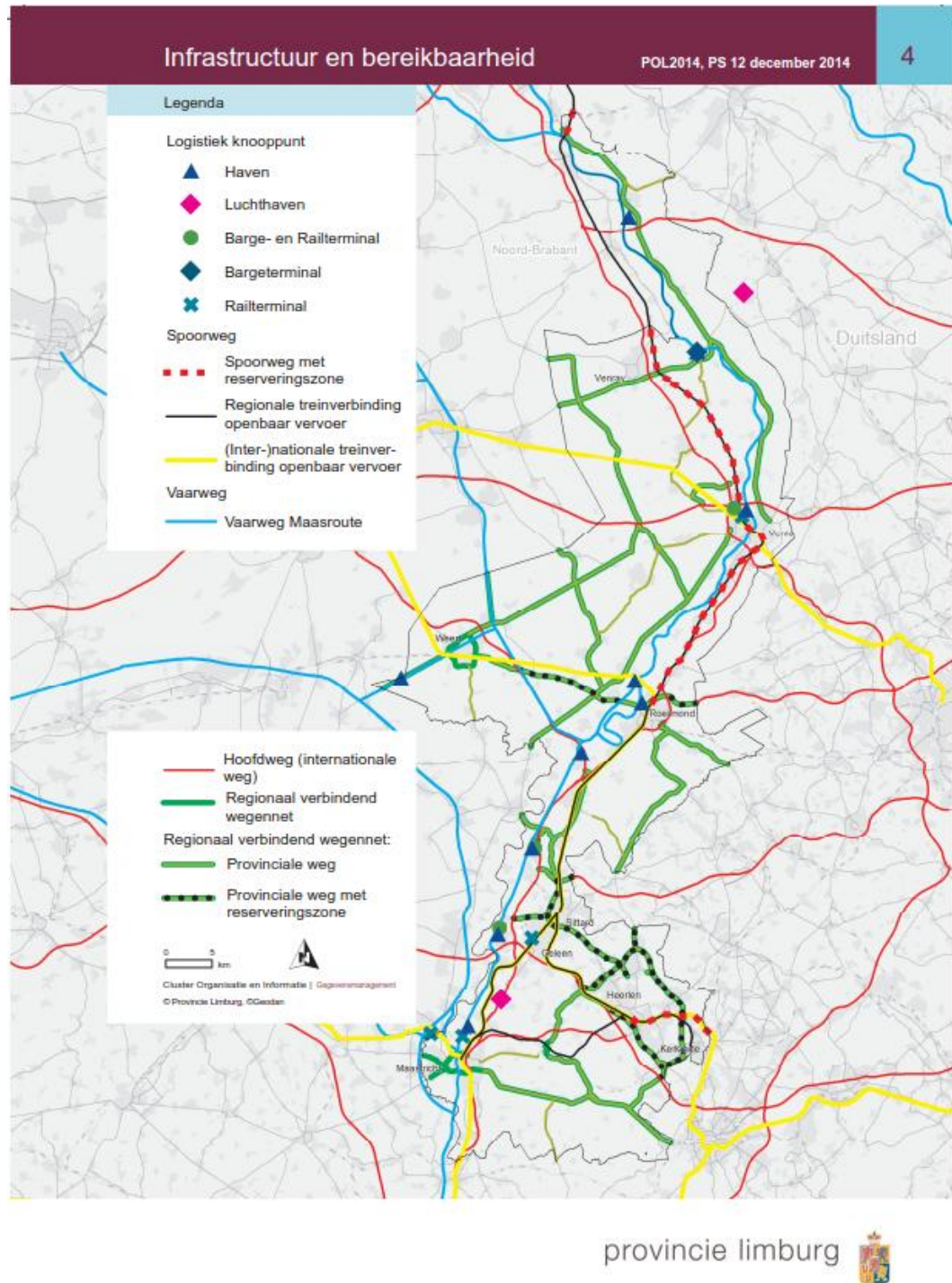
- Het compleet maken en optimaliseren van het Regionaal Verbindend Wegennet
- De vinger aan de pols houden voor wat betreft knelpunten in doorstroming en bereikbaarheid op het hoofdwegennet
- het stimuleren van de fiets
- Meer vraaggestuurd openbaar vervoer

De kaart op de volgende pagina visualiseert de ambities en opgaven voor Limburg op het gebied van infrastructuur en bereikbaarheid.

### Verkeersveiligheid

De aanpak van de verkeersonveiligheid staat in het teken van het op termijn bereiken van zeer weinig tot geen ernstige verkeersslachtoffers (nuloptie). Samen met onze partners richten we ons via het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) op het verbeteren van de infrastructuur, educatie/voorlichting van verkeersdeelnemers en handhaving. Via themajaren wordt speciale aandacht besteed aan specifieke doelgroepen.



Afbeelding 7: Provinciale ambities t.a.v. infrastructuur en mobiliteit (bron: [www.limburg.nl](http://www.limburg.nl))

## 4 Ruimtelijke context: wat speelt er binnen de gemeente?

Voordat een denkrichting voor het toekomstig verkeersbeleid, verkeersstructuren en speerpunten / prioriteiten kan worden opgesteld is het van belang allereerst de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen en verkeerskundige knelpunten in beeld te hebben. Dit overzicht geeft mede input aan de vraag waar de gemeente Beek in de toekomst naartoe wil als het gaat om verkeer en mobiliteit.

Onderstaand worden de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen toegelicht en wordt ingegaan op de relevantie voor het toekomstig verkeersbeleid.

### **Centrumplan Beek**

Op 6 december 2012 is het “Centrumplan Beek”, een masterplan voor de openbare ruimte voor het centrumgebied van Beek, vastgesteld. Het Centrumplan is een visie op de beeldkwaliteit en moet zorgen voor een eenduidig en herkenbaar beeld van het Beekse centrumgebied, waarmee de economische vitaliteit van het winkelcentrum voor de lange termijn gewaarborgd blijft. Hiertoe behoren de omgeving van de St. Martinuskerk (Burgemeester Janssenstraat), het Onze Lieve Vrouweplein en de omgeving van het gemeentehuis / Raadhuisstraat.

### **Bereikbaarheid en ontsluiting luchthaven en bedrijventerrein**

Ten behoeve van een betere bereikbaarheid en ontsluiting en bereikbaarheid van de luchthaven en het aangrenzende bedrijventerrein Technoport Europe is een volledige ringstructuur gerealiseerd. Zo is de luchthaven en het bedrijventerrein ook vanuit de richting Ulestraten / Schimmert verbeterd. Aan de oostzijde van de luchthaven is deze verbinding recent gereedgekomen.

### **Sportlandgoed De Haamen**

Sportpark De Haamen is op provinciaal niveau gekozen om te fungeren als sportlandgoed. Op dit sportpark, gelegen tussen Beek en Neerbeek, wordt een ruim sportaanbod gerealiseerd met als extra aandachtspunt ‘sport voor mensen met een beperking’. Het landgoed heeft een open karakter aansluitend op het landschap en zal voorzieningen bieden voor de verenigingen, maar ook voor de individuele sporter. Door middel van een open padenstructuur die de lijnen van het landschap volgt is het volledige landgoed ook een mooi gebied om te wandelen of als onderdeel van een trimloop en nadrukkelijk ook toegankelijk voor mensen die niet lid zijn van een vereniging. Dit past binnen de nieuwe gedachten die leven over sport en bewegen waarbij sport nadrukkelijk onderdeel is van een gemeenschap en waarbij maximaal wordt bijgedragen aan participatie en gezondheid.

Gelet op het schaalniveau en diversiteit van dit sportlandgoed betekent dit dat een sportvoorziening als deze gevolgen heeft op de verkeersstromen in de omgeving. Ten behoeve van een vlotte en veilige ontsluiting van het sportlandgoed is vanaf het kruispunt Prins Mauritslaan – Wethouder Sangersstraat de nieuwe Sportlaan inclusief vrijliggende fietsvoorziening aangelegd en wordt nagedacht over een nieuwe verbinding tussen de Bloote Weg en de Oude Pastorie.

### **Snelfietsroute Maastricht – Beek – Sittard**

Vanuit de Rijksoverheid is de regio Maastricht aangewezen als één van de 12 regio's die op basis van de bereikbaarheidsproblematiek extra middelen toebedeeld heeft gekregen in het kader van ‘Beter Benutten’. Rode draad door deze beleidslijn is dat de regio Maastricht (Maastricht Bereikbaar) op diverse manieren inzet om zoveel mogelijk mensen in de spitsperiodes uit de auto te krijgen. Eén van de concrete projecten die hieruit voortvloeien is het beter faciliteren van de fiets als alternatief vervoermiddel. Daartoe heeft een tracéstudie plaatsgevonden naar een snelfietsroute tussen Maastricht, Meerssen, Beek, Geleen en Sittard.

Op dit moment is de eerste fase van het tracé tussen Meerssen en Beek in voorbereiding. Hiermee wordt dus een eerste stap gezet om concreet invulling te geven aan fietsstimulering. Voor het vervolg van het tracé door Beek en Neerbeek betekent dit dat voor de Prins Mauritslaan en de Maastrichterlaan moet worden nagedacht over de inpassing van deze snelfietsroute, om zodoende meer ruimte te geven voor de fiets. Tevens wordt nagedacht over een aanhaking met bijvoorbeeld het station Beek-Elsloo via de Stationsstraat.

#### **Masterplan Station Beek-Elsloo**

De gemeenten Beek en Stein, de Provincie Limburg, NS, ProRail en Veolia, verenigd in de werkgroep 'Spoorzone Beek-Elsloo', hebben op 3 februari 2010 de intentie uitgesproken een plan uit te werken om de stationsomgeving voor te bereiden op de verwachte toename van het aantal reizigers. Naast het uitwerken van een aantal maatregelen op lokale schaal is er in het planvormingsproces nadrukkelijk gekeken naar de potentiële meerwaarde van dit initiatief op het regionale schaalniveau.

De gemeenten Beek en Stein hebben de gezamenlijke ambitie om de infrastructurele knelpunten in de stationsomgeving Beek-Elsloo op te heffen en de omgeving in te richten tot een hoogwaardig gebied op de aspecten ruimtelijke kwaliteit, functionaliteit en bereikbaarheid.

#### **Buitenring Parkstad Limburg**

Begin 2015 heeft de Raad van State groen licht gegeven voor de realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL). Deze nieuwe infrastructuur heeft duidelijk een bovenregionale functie en omsluit vrijwel de gehele regio Parkstad Limburg. Hoewel deze ontwikkeling geheel buiten de gemeentegrenzen van Beek plaatsvindt ondervindt de gemeente toch de consequenties van deze ontwikkeling.

Vanwege het op termijn saneren van de op- en afritten Schinnen veranderen routes waarbij is geprognosticeerd dat verkeer vanuit Heerlen met bestemming Schinnen / Oirsbeek de afslag Spaubeek zal kiezen. Met name op de wegen Op het Veldje, Heggerweg en Oude Kerk / Heisterbrug zal dit naar verwachting leiden tot een toename van het verkeer.

#### **Uitbreiding Makado**

De Makado is een perifeer gelegen winkelcentrum gelegen aan de Wethouder Sangersstraat aan de noordzijde van Beek. Om ook in de toekomst aantrekkelijk te blijven voor bezoekers en om de concurrentiepositie van Beek in de regio op retailgebied te behouden is uitbreiding van dit winkelcentrum gewenst. Momenteel is deze uitbreiding in uitvoering. Een dergelijke uitbreiding brengt extra verkeersbewegingen met zich mee, met name op de Wethouder Sangersstraat en op het kruispunt Prins Mauritslaan – Wethouder Sangersstraat – Sportlaan. Dit kruispunt is reeds met verkeerslichten geregeld. Berekend is dat de verwachte toename van het verkeer niet zal leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling op wegvak- en kruispuntniveau.

#### **Verkeerslichten Neerbeek – A76**

De verkeersafwikkeling rondom de aansluiting van de Prins Mauritslaan op de A76 ter hoogte van Neerbeek is momenteel een knelpunt. De doorstroming is niet optimaal waardoor ook de bereikbaarheid en ontsluiting van Neerbeek verslechterd. Dit knelpunt wordt versterkt door twee factoren:

- extra verkeersbewegingen als gevolg van verkeer richting België dat komende vanaf de A2 per abuis de fly-over richting Heerlen neemt in plaats van de afslag naar België. Hierdoor vinden ongewenste keerbewegingen plaats ter hoogte van de toe- en afritten waardoor het kruispunt extra wordt belast.
- aan de oostzijde van de Chemelot Campus vindt uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten plaats. Deze uitbreiding genereert vooral extra vrachtverkeer dat afgewikkeld wordt via toegangspoort / Gate 6. Dit vrachtverkeer dient zo snel mogelijk te worden afgewikkeld vanuit en naar de A76. Dit betekent eveneens extra druk op de kruispunten Prins Mauritslaan – Aldenhofstraat in Neerbeek en de beide aansluitingen van de toe- en afritten van/naar de A76.

Momenteel loopt een studie naar de optimalisatie van deze verkeerslichtenregeling waarmee uiteindelijk de doorstroming op deze kruispunten moet verbeteren.

#### **Europalaan – Ringweg rondom de luchthaven**

De verdere ontwikkeling van de luchthaven en de bedrijvigheid daaromheen vraagt om een betere bereikbaarheid en ontsluiting van zowel luchthaven als bedrijventerreinen (TPE – Technoport Europe) en bovenregionaal bedrijventerrein BMAA. Daartoe is recent de Europalaan vanaf de A2 verlengd en omsluit hiermee BMAA en de luchthaven volledig door ter hoogte van Ulestraten / Schietecoven aan te sluiten op de bestaande Nieuwe Vliekerweg.

#### **Reconstructies**

Op dit moment is bij de gemeente Beek een aantal reconstructies in voorbereiding. De belangrijkste reconstructies zijn die van de wegvakken Hobbelrade en de Adsteeg / Schimmerterweg.

##### *Hobbelrade*

Het wegvak Hobbelrade vervult een lokale verbindende functie tussen Spaubeek en Genhout. De beschikbare ruimte is beperkt en naast een verkeerskundig verantwoorde inrichting speelt ook mee dat knelpunten ten aanzien van de afwatering moeten worden opgelost.

##### *Adsteeg - Schimmerterweg*

Daarnaast is de gemeente Beek voornemens een deel van de Adsteeg en de Schimmerterweg te reconstrueren. Het betreft het gedeelte vanaf daar waar de vrijliggende fietspaden op de Adsteeg beginnen / eindigen tot aan de bebouwde komgrens van Oensel. Aanleiding voor de planvorming is primair de toestand van de verhardingsconstructie. Deze heeft het einde van zijn levensduur bereikt waardoor groot onderhoud moet plaatsvinden. Vanwege de noodzakelijke reconstructie van de weg wordt werk met werk gemaakt en wordt de Schimmerterweg verkeersveilig ingericht volgens het concept Duurzaam Veilig. Basis is dat de weg zijn gebiedsontsluitende functie behoudt en er dus een maximum snelheid van 80 km/u blijft gelden.

Vanwege het feit dat ter plaatse van de molen het tracé wordt omgelegd is grondverwerving noodzakelijk. Momenteel lopen hierover de onderhandelingen waarna met de uitvoering kan worden gestart.

## 5 Wensbeeld: wat wordt het beleid voor de komende jaren?

### 5.1 Het begint met ambitie...

Om te komen tot een onderbouwd gedachtegoed heeft de gemeente diverse belanghebbende partijen gehoord. Naast vakinhoudelijke expertise en de input/wensen vanuit deze trends, is input gevraagd uit de Werkgroep Verkeer, het College van B&W en de Commissie Grondgebiedzaken. Op basis van al deze input is een visie (beleidslijn / denkrichting) geformuleerd die aangeeft waar het naartoe moet met het verkeer in de gemeente Beek en welke acties de gemeente daarvoor de komende jaren gaat uitvoeren.

Kortweg kan de ambitie van de gemeente Beek ten aanzien van het te voeren mobiliteitsbeleid als volgt worden verwoord:

**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 staan, waarbij de noodzakelijke bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen wordt gewaarborgd.**

In onderstaande paragrafen is deze ambitie vertaald naar een wensbeeld voor de toekomst aan de hand van een drietal hoofdthema's: leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Per thema wordt vervolgens een aantal beleidsuitgangspunten nader toegelicht die vervolgens in hoofdstuk 6 worden vertaald naar een aantal geprioriteerde projecten.

### 5.2 Leefbaarheid

Afgaande op wat er in de wereld om ons heen gebeurt begint de totstandkoming van het wensbeeld voor de toekomst met de positie van het autoverkeer in het verkeerssysteem. Met het oog op technologische ontwikkelingen, de afname van de auto als statussymbool en de toenemende bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek dient kritisch gekeken te worden naar hoe een gemeente als Beek moet omgaan met het autoverkeer. Centraal staat de vraag of de koers van de afgelopen jaren waarbij de auto maximaal is gefaciliteerd moet worden doorgezet of dat het ook best ietsje minder kan.

Het is duidelijk dat autobereikbaarheid voor een gemeente als Beek van groot belang is. Niet iedereen heeft immers toegang tot openbaar vervoer en ook ondernemers hebben baat bij een zekere mate van autobereikbaarheid. Echter, willen we met het oog op demografische ontwikkelingen (langer zelfstandig wonen, vergrijzing van de bevolking etc.) en de transitie van verzorgingsstaat naar participatiesamenleving het voor iedereen mogelijk blijven maken om deel te nemen aan het maatschappelijk verkeer, moet worden ingezet op een openbare ruimte die deze participatie mogelijk maakt. Dit betekent dus dat een openbare ruimte moet worden gecreëerd waarin het aangenaam bewegen en verblijven is.

Dit gedachtegoed wordt bestuurlijk-maatschappelijk in de gemeente Beek onderkend, maar vanwege de goede concurrentiepositie van het centrum van Beek ten opzichte van de omliggende centra wordt autobereikbaarheid belangrijk gevonden, ook voor de toekomst.



### 5.2.1 *Meer ruimte voor langzaam verkeer*

Het thema fiets kan bestuurlijk en maatschappelijk berusten op draagvlak. Het belang van meer fietsgebruik wordt onderkend, vooral om de kernen leefbaar en bereikbaar te houden. Met de ontwikkelingen van de ebike in het achterhoofd kan geconcludeerd worden dat door de toegenomen reikwijdte de fiets ineens een interessant vervoermiddel wordt voor grote groepen mensen. Gelet op het schaalniveau van de gemeente Beek en de ruimtelijke karakteristiek zijn min of meer alle kernen binnen redelijke fietsafstand bereikbaar. Ook omliggende grotere kernen zoals Stein, Geleen, Meerssen, Maastricht en Sittard komen met de fiets binnen handbereik.

In dit GVP wordt concreet ingezet op meer ruimte voor langzaam verkeer. Dit betekent dat, mocht de beschikbare ruimte toereikend zijn, gekozen kan worden voor vrijliggende fietspaden of bijvoorbeeld een inrichting als fietsstraat. Lukt dat niet en betekent vrijliggende fietsvoorzieningen een onevenredige aantasting van natuurwaarden of particuliere eigendommen, dan kan gekozen worden voor een gemengd profiel, waarbij de positie van de fietser op de rijbaan duidelijk wordt weergegeven door middel van voldoende brede fietsstroken (bij voorkeur minimaal 1,70m). Daarmee krijgt het utilitair en recreatief fietsroutenetwerk een impuls en wordt de positie van de fiets fysiek gefaciliteerd.

Binnen de kernen is het van belang dat alle voorzieningen goed bereikbaar blijven per fiets. Fysieke weerstanden (obstakels), omrijden en éénrichtingsverkeer dient te worden voorkomen en er dienen bij alle voorzieningen voldoende fietsparkeervoorzieningen aanwezig te zijn.

Op recreatief gebied moet de fietsinfrastructuur op orde zijn wil men de fietser meer verleiden om in Beek te gaan fietsen. Echter, ook organisatorisch kan er qua gebruik van de fiets in de gemeente nog wel gewonnen worden. Promotie van de gemeente, verbanden leggen met andere beleidsvelden (economie, toerisme/leisure) in combinatie met goede fysieke faciliteiten zijn nodig om de gewenste schaalsprong in het fietsen en het denken over fietsen voor elkaar te krijgen. Fietsklimaat dus! Daarmee krijgt zowel het utilitair fietsen als het recreatief fietsen een impuls.

Ondanks dat aan de auto voor de komende jaren nog steeds veel belang wordt gehecht wordt de visie om op een aantal locaties meer ruimte te geven aan langzaam verkeer wel breed gedragen. Voor de inrichting betekent dit dat waar mogelijk vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd samen met voldoende brede trottoirs die voor iedereen goed toegankelijk zijn.

### 5.2.2 *Minimaliseren doorgaand (vracht) verkeer door de gemeente*

Belangrijkste knelpunt is de afwikkeling van zwaar verkeer / grote voertuigen door de gemeente. Hierbij gaat het vooral om het conflict tussen de noodzakelijke bereikbaarheid van bedrijven of percelen met grote voertuigen en de druk die dit legt op de leefbaarheid in de directe omgeving. Vandaar dat beleidsmatig wordt voorgesteld doorgaand (zwaar) verkeer zoveel mogelijk via de (regionale) hoofdstructuur A2-A76 af te wikkelen.

Bij de afwikkeling van vrachtverkeer met herkomst uit of bestemming in de gemeente kan het voorkomen dat, gelet op de wens vanuit leefbaarheid om het primaat te leggen bij verblijven, grote voertuigen via de verblijfsgebieden moeten worden afgewikkeld. Gelet op de veelal beperkte fysieke ruimte betekent dit dat menging van verkeerssoorten niet te voorkomen valt, maar dat met weginrichting en eventueel aanvullende verkeersmaatregelen een zodanig gedrag wordt afgedwongen dat gemotoriseerd verkeer zich als het ware te gast voelt bij het langzaam verkeer.

Als uitgangspunt geldt dat zoveel mogelijk de wegen met een kernenverbindende functie gebruikt moeten gaan worden door grote voertuigen. Dit heeft tot gevolg dat op een aantal routes concessies gedaan moeten worden aan de inrichting om de berijdbaarheid van grote voertuigen mogelijk te maken. Dit wil niet zeggen dat het heel aantrekkelijk wordt voor grote voertuigen, maar vooral vanwege het interne functioneren van de gemeente én de verkeersveiligheid dient wel een zekere ruimte te worden toegewezen om een veilige verkeersafwikkeling te garanderen.

Aanvullend wordt opgemerkt dat de gemeente Beek het parkeren van grote voertuigen in woongebieden wil minimaliseren. Momenteel parkeren deze voertuigen op een parkeerterrein aan de Bloote Weg, maar dat wordt hier mede vanwege de ontwikkeling van sportlandgoed De Haamen als ongewenst ervaren. Vandaar dat de gemeente Beek voornemens is een locatie-onderzoek te doen naar een geschikte locatie voor het parkeren van grote voertuigen.

### **5.2.3 Openbare ruimte faciliteert participeren voor iedereen**

De samenleving verandert stilaan van een verzorgingsstaat naar een participatiesamenleving. We verwachten van de burgers dat ze in toenemende mate zelfstandig mee kunnen blijven doen. Zelfredzaamheid is hierbij het toverwoord. Dat betekent dat de openbare ruimte deze zelfredzaamheid moet faciliteren. En dat betekent weer dat bijvoorbeeld voorzieningen voor alle doelgroepen mensen veilig en comfortabel bereikbaar moeten zijn en dat het aangenaam is om in de openbare ruimte te verblijven.

Met name in die gebieden waar verblijven centraal staat (centrumgebieden, maar ook de kleine kernen) zal worden ingezet op een kwaliteitssprong van de openbare ruimte, zodat wordt gestimuleerd dat mensen zelfstandig kunnen blijven functioneren.

### **5.2.4 Waarborgen economisch functioneren centrum Beek en bevorderen vitaliteit overige kernen**

Het centrum van Beek wordt gezien als één van de pijlers van de lokale economie. Onderkend wordt dat het centrum van Beek een goede concurrentiepositie heeft ten opzichte van omliggende centra. Vooral vanwege de goede autobereikbaarheid en het gratis parkeren, vaak tot bij de voordeur. De gemeente zet dan ook in om minimaal de huidige concurrentiepositie te behouden en waar mogelijk te versterken. In relatie met het faciliteren van het participeren door iedereen betekent dit dat weliswaar in en om het centrum keuzes kunnen worden gemaakt voor een hoogwaardigere inrichting waarin verblijven voorop staat, maar dit mag niet ten koste gaan van de autobereikbaarheid van het centrum van Beek.

### **5.2.5 Minimaliseren overlast van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL)**

De BPL is momenteel in uitvoering. Binnen nu en twee jaar zou het eerste gedeelte (Nuth, Schinnen, Brunssum) gereed moeten zijn. Volledige openstelling is voorzien in 2021. Dit betekent dat de huidige op- en afritten op de A76 bij Schinnen komen te vervallen. Berekend is dat dit met name in Spaubeek een toename van de hoeveelheid verkeer gaat betekenen op Op 't Veldje, Heggerweg en Oude Kerk. Ten aanzien van de leefbaarheid in Spaubeek zet de gemeente erop in dat de overlast als gevolg van deze toename geminimaliseerd moet worden. Dit kan betekenen dat plaatselijk de infrastructuur heringericht moet worden.

## **5.3 Bereikbaarheid**

### **5.3.1 Waarborgen bereikbaarheid van (boven)regionale voorzieningen**

Ten aanzien van bereikbaarheid heeft de gemeente de bereikbaarheid van (boven)regionale voorzieningen hoog in het vaandel staan. Denk hierbij aan winkelcentrum Makado en vooral aan vliegveld Maastricht-Aachen Airport en het nabijgelegen regionaal bedrijventerrein. Met het oog op de toekomst dient de huidige bereikbaarheid minimaal op hetzelfde niveau te blijven. Zeker gelet op de huidige uitbreiding van de Makado en de wens om het vliegveld verder te laten groeien.

### **5.3.2 Waarborgen interne bereikbaarheid van de belangrijkste voorzieningen**

Hoewel in het kader van leefbaarheid het beleid is uitgesproken om de bereikbaarheid van Beek voor doorgaand (zwaar) verkeer te beperken, maakt de gemeente zich wel sterk voor het waarborgen van de interne bereikbaarheid. Met name de belangrijkste voorzieningen dienen, mede in het licht van participatie, bereikbaar te blijven voor iedereen. Denk hierbij aan het winkelcentrum, stations, sportvoorzieningen (De Haamen) en publieke voorzieningen zoals bijvoorbeeld het gemeentehuis.

Nadrukkelijk wordt niet alleen ingezet op het waarborgen van de noodzakelijke autobereikbaarheid, maar ook de bereikbaarheid van deze voorzieningen voor het langzaam verkeer wordt erg belangrijk gevonden. Dat betekent inzetten op een openbare ruimte die de noodzakelijke bereikbaarheid mogelijk maakt, maar ook op de plaats van bestemming faciliteren van auto en fiets.

### **5.3.3 Faciliteren ontwikkelingen ten aanzien van Smart Mobility**

Met het oog op de negatieve effecten van mobiliteit op milieu, leefomgeving en duurzaamheid kan technologie een belangrijke rol spelen in het terugdringen van deze negatieve effecten. Simpelweg door het slimmer organiseren van verplaatsingen door uiteenlopende vormen van technologie en IT. Denk hierbij aan elektrisch rijden, zelfrijdende auto's, het slimmer organiseren van vraaggestuurd vervoer en diverse toepassingen op het gebied van reisinformatie die een betere benutting van het wegennet mogelijk maken of die leiden tot andere keuzes ten aanzien van tijdstip of vervoerwijze. Het is zaak voor de gemeente Beek dergelijke ontwikkelingen te onderkennen en waar mogelijk deze te faciliteren.

### **5.3.4 Waarborgen van de bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijventerreinen**

Het economisch functioneren van Beek is reeds bij de leefbaarheid aan de orde geweest. Daarbij ging het vooral om het functioneren van centrumgebieden en minder om bedrijventerreinen. Echter, ook de (regionale) bedrijvigheid in Beek draagt bij aan de concurrentiepositie van de gemeente. Bereikbaarheid van deze bedrijventerreinen is dan ook essentieel wil de gemeente Beek een aantrekkelijke vestigingsplaats zijn en blijven voor bedrijven.

### **5.3.5 Waarborgen van de bereikbaarheid en ontsluiting van landbouwpercelen**

Ook de agrarische sector is onderdeel van het economisch functioneren van de gemeente. Vandaar dat de gemeente veel waarde hecht aan het faciliteren van het landbouwverkeer. Dit betekent dat de agrarische percelen bereikbaar moeten zijn voor landbouwverkeer in alle soorten en maten, rekening houdend met de op hande zijnde schaalvergroting in de agrarische sector. Door deze bereikbaarheid te faciliteren wordt zoveel mogelijk de kortste route richting de percelen gekozen zodat de overlast in met name de dorpskernen tot een minimum wordt beperkt.

Net als bij de afwikkeling van vrachtverkeer geldt dat het landbouwverkeer ook zoveel mogelijk van de gebiedsontsluitingswegen gebruik zou moeten maken en alleen daar waar echt geen alternatief voorhanden is van de lokale erftoegangswegen die uiteindelijk tot het betreffende perceel leiden.

#### 5.3.6 *Faciliteren van openbaar vervoer voor iedere inwoner*

In de mobiliteit van de toekomst gaat het openbaar vervoer een andere rol vervullen. Vooral het busvervoer is aan grote veranderingen onderhevig. Eind 2016 gaat binnen de provincie Limburg de nieuwe concessie in. Het busvervoer wordt dan verzorgd door Arriva. Kenmerk van deze concessie is dat een aantal lokale buslijnen wordt geschrapt die nu veelal onrendabel zijn. De vanzelfsprekendheid dat iedere kern door een 'vaste' bus wordt bediend komt hiermee te vervallen. Dit betekent dat voor veel burgers de afstand tot een bushalte groter gaat worden.

Concreet voor de gemeente Beek blijven alle kernen bereikbaar met regulier openbaar busvervoer.

### 5.4 Verkeersveiligheid

#### 5.4.1 *'Maak van de Nul een Punt'*

Vanuit de provincie Limburg is enkele jaren geleden het streven naar nul verkeersdoden als uitgangspunt voor het verkeersveiligheidsbeleid gesteld. Het 'Maak van de Nul een Punt' principe is ook voor de gemeente Beek de basisgedachte om te streven naar een maximale verkeersveiligheid op het gemeentelijk wegennet.

#### 5.4.2 *Toepassen van het principe 'Duurzaam Veilig' op alle facetten van het verkeersveiligheidsbeleid*

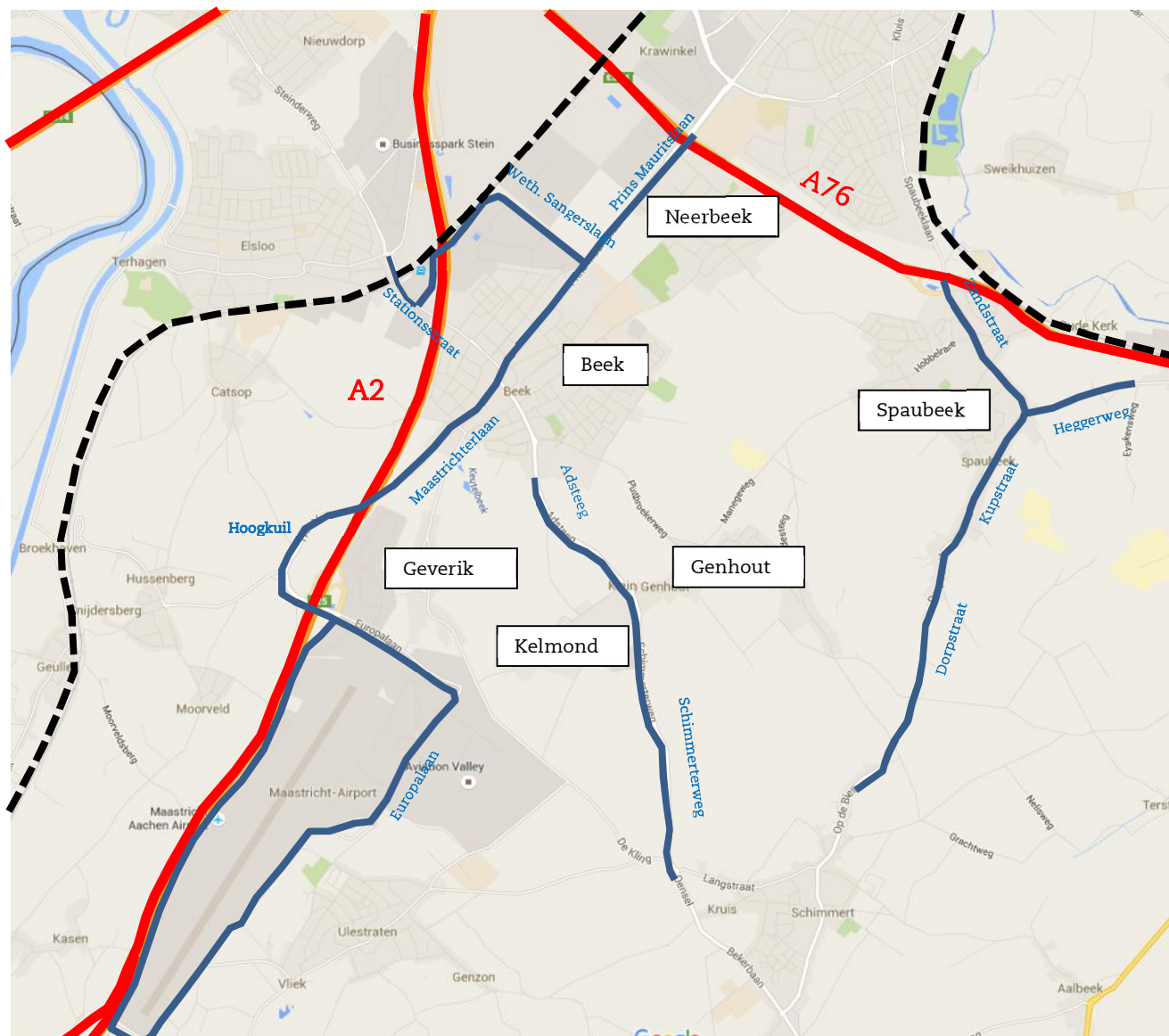
Het toepassen van Duurzaam Veilig geldt voor de gemeente Beek als beleidslijn voor het inrichten van het wegennet. Daarnaast geldt Duurzaam Veilig ook als basisgedachte voor educatie en handhaving op het gebied van verkeersveiligheid.

#### 5.4.3 *Compleet maken van de verblijfsgebieden binnen en buiten de bebouwde kom*

Onderdeel van Duurzaam Veilig is dat gestreefd moet worden naar zo groot mogelijke verblijfsgebieden (30 en 60km zones). Nog niet alle gebieden zijn conform de geldende wegcategorisering als zodanig aangewezen. De gemeente streeft er dan ook naar om dit op korte termijn administratief en fysiek te regelen. Waar mogelijk moet reeds worden geanticipeerd op ruimtelijke ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld reconstructies van wegen waarbij tevens de functie verandert.

In dit kader wordt met name de huidige verkeersfunctie van de Stationsstraat en de Raadhuisstraat heroverwogen. Dit leidt tot het volgende wensbeeld ten aanzien van de wegcategorisering in de kern Beek, waarbij wederom in **rood** de stroomwegen zijn aangegeven en waarbij in **blauw** de gebiedsontsluitingswegen zijn aangegeven. Alle overige wegen betreffen de erftoegangswegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Afbeelding 8: Wensbeeld wegcategorisering Beek (bron: [www.maps.google.nl](http://www.maps.google.nl))





#### **5.4.4 Waarborgen verkeersveiligheid Spaubeek na veranderingen van de verkeersstromen als gevolg van de Buitenring Parkstad Limburg**

Reeds bij het thema leefbaarheid is aan de orde geweest dat de overlast van het extra verkeer Spaubeek als gevolg van de BPL en het saneren van de aansluiting Schinnen op de A76 moet worden geminimaliseerd. Uitgangspunt is dan ook dat ondanks dat een toename van verkeer op sommige locaties in Spaubeek niet te voorkomen is, dit geen negatieve invloed mag hebben op de objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid.

#### **5.4.5 Waarborgen en verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen**

Speerpunt binnen verkeersveiligheid is een verkeersveilige schoolomgeving. Juist een kwetsbare groep verkeersdeelnemers als schoolgaande kinderen moeten worden gefaciliteerd in een verkeersveilige route van huis naar school en in een verkeersveilige schoolomgeving waarbij het primaat ligt bij verblijven en niet bij de verkeersfunctie. Dat betekent dat de gemeente Beek zich inzet voor deze doelgroep door juist rondom de scholen te kiezen voor het langzaam verkeer en in mindere mate voor het autoverkeer waarmee bekende knelpunten als teveel autoverkeer door ouders die hun kinderen omwille van verkeersonveiligheid brengen en halen tot het verleden behoren.

Een verkeersluwe schoolomgeving draagt bij aan een leefbare omgeving waarin het juist voor kinderen van belang is om te spelen, bewegen en te ontmoeten. De infrastructuur rondom de scholen dient dan ook onderdeel uit te maken van een 30km zone, met eventueel aanvullende maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid voor deze groep kwetsbare verkeersdeelnemers.

De inrichting van de schoolomgeving dient er dan ook op gericht te zijn om zoveel mogelijk gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer te scheiden. Dit moet met name voor dergelijke korte ritten, in combinatie met verkeerseducatie, leiden tot een structurele gedragsverandering onder de ouders.

#### **5.4.6 Waarborgen verkeersveiligheid rondom oversteekplaatsen van vee in het buitengebied**

Ten slotte maakt de gemeente Beek de verkeersveiligheid rondom oversteekplaatsen van vee (veeroosters) tot een speerpunt. Veelal zijn deze oversteken gelegen in het buitengebied waar sprake is van weinig verkeer op plattelandswegen, maar op een aantal plaatsen zijn aanvullende maatregelen nodig om de veiligheid van het reguliere verkeer en de veiligheid van het vee te waarborgen. Juist omdat weggebruikers niet overal een dergelijke oversteekplaats verwachten is een tijdige aankondiging noodzakelijk of moet worden ingezet op een ongelijkvloerse oversteek.

#### **5.4.7 Saneren verkeersborden**

Naast het compleet maken van de verblijfsgebieden door middel van de juiste bebording is het ook wenselijk om kritisch te kijken naar het totale verkeersbordenbestand binnen de gemeente. Op een aantal locaties leidt foutieve bebording tot verwarrende verkeerssituaties hetgeen verkeersonveiligheid met zich mee brengt en wat tevens ook leidt tot juridische onduidelijkheid. Vandaar dat de gemeente Beek voornemens is werk te maken van het in kaart brengen welke verkeersborden weg kunnen / moeten.

## 6 Hoe bereiken we dat wensbeeld? Vertaling beleid naar geprioriteerde projecten

In dit hoofdstuk worden de beleidsuitgangspunten uit het vorige hoofdstuk vertaald naar een aantal concrete projecten die voor de komende jaren prioriteit hebben of krijgen binnen de gemeente Beek. Ook hier wordt weer onderscheid gemaakt naar de drie thema's leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

### 6.1 Geprioriteerde projecten behorende bij het thema 'Leefbaarheid'

#### 6.1.1 Meer ruimte voor langzaam verkeer

##### **Stationsstraat en Raadhuisstraat**

De Stationsstraat en de Raadhuisstraat zijn nu nog straten met een duidelijke verkeersfunctie. Echter, gelet op de gedachte om meer in te zetten op leefbaarheid en meer ruimte voor langzaam verkeer te realiseren zou ervoor gekozen kunnen worden meer ruimte toe te kennen aan de fietser en de voetganger.

##### **Snelfietsroute Maastricht – Beek - Sittard**

De eerste fase van de snelfietsroute Maastricht – Sittard is momenteel in voorbereiding. Het betreft het tracé vanaf de onderdoorgang onder de A2 bij Meerssen tot aan de bebouwde komgrens in Beek (Maastrichterlaan). Voor de (middel)lange termijn staat de gemeente Beek voor de opgave om de snelfietsroute te continueren via Wolfeynde en de Prins Mauritslaan richting Geleen.

##### **Fietsoversteek Prins Mauritslaan van en naar de Markt**

Vanuit de Markt naar de Stationsstraat steken veel fietsers nu 'illegaal' de Prins Mauritslaan over waar geen oversteekvoorziening aanwezig is. Verbetering van de fietsoversteek van en naar de Markt is dan ook wenselijk.

##### **Vrijliggend fietspad Geverikerstraat en Valkenburgerweg**

In het kader van meer ruimte voor het langzaam verkeer bestaat vanuit Geverik reeds geruime tijd de wens voor een vrijliggend fietspad langs de Geverikerstraat tussen Geverik en Beek. Deze wens wordt dan ook als project in de toekomstagenda bij dit GVVP opgenomen.

In het verlengde van de Europalaan rondom het vliegveld alsmede de completering van de fietsroutes rond Geverik is het wenselijk een fietsverbinding tussen Beek / Geverik en Schimmert op te waarderen. Daartoe wordt voorgesteld een vrijliggend fietspad aan te brengen langs de Valkenburgerweg.

##### **Vrijliggende fietspaden langs de Adsteeg / Schimmerterweg**

Deze maatregel maakt onderdeel uit van de totale reconstructie van dit wegvak.

### 6.1.2 *Minimaliseren doorgaand (vracht) verkeer door de gemeente*

#### **Verbod op vrachtverkeer, uitgezonderd bestemmingsverkeer**

Op dit moment geldt reeds een verbod op doorgaand vrachtverkeer door de kern Beek via de Prins Mauritslaan en de Maastrichterlaan, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Wetende dat een dergelijke maatregel lastig handhaafbaar is en dus nooit 100% effectief zal zijn, wordt aanvullend voorgesteld de doorstroming op de aansluiting van de Prins Mauritslaan op de A76 te verbeteren.

#### **Verbeteren doorstroming VRI Neerbeek – A76**

Het verbeteren van de doorstroming op en rond de aansluiting op de A76 bij Neerbeek moet ertoe leiden dat men vanuit Chemelot (Gate 6), Neerbeek en Geleen eerder kiest voor de route A76 – A2 v.v. in plaats van de route door Beek.

#### **Locatieonderzoek parkeerplaats voor grote voertuigen**

Op korte termijn zal een onderzoek moeten plaatsvinden naar de beste locatie voor het parkeren van grote voertuigen, zodanig dat overlast als gevolg van deze geparkeerde grote voertuigen wordt geminimaliseerd.

### 6.1.3 *Openbare ruimte faciliteert participeren voor iedereen*

#### **Raadhuisstraat**

Als onderdeel van het Centrumplan is het voornemen geuit om deze straat als het ware 'bij het centrum te trekken'. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan wensen ten aanzien van leefbaarheid en verblijfskwaliteit en meer ruimte voor het langzaam verkeer.

#### **Burgemeester Janssenstraat**

Dezelfde overwegingen zijn geuit ten aanzien van de Burgemeester Janssenstraat. Net als in de Raadhuisstraat dient in de Burgemeester Janssenstraat een dusdanig wegbeeld te ontstaan dat het veel meer voelt dat men zich in het centrum van Beek bevindt. Wel is parkeren een aandachtspunt, zeker gelet op de aanwezige detailhandel en de kerk. Daarnaast dient in het noordelijk gedeelte van de Burgemeester Janssenstraat de doorstroming verbeterd te worden.

#### **Veldekelaan**

Het noordelijk deel van de Veldekelaan kenmerkt zich door een heel breed profiel. Tevens is de weg nog een voorrangsweg, ondanks dat deze weg onderdeel uit maakt van een 30km zone. Het doortrekken van het profiel van het recent gereconstrueerde gedeelte van de Veldekelaan is dan ook op termijn gewenst. Net als in beide voornoemde straten wordt bij de herinrichting meer het primaat gelegd bij verblijven dan bij verkeer, waardoor je je als automobilist meer als gast gaat gedragen in de openbare ruimte.

### 6.1.4 *Waarborgen economisch functioneren centrum Beek en bevorderen vitaliteit overige kernen*

Mede door uitvoering te geven aan het Centrumplan wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan een aantal straten in en om het centrum van Beek. Dit zal de concurrentiepositie van het centrum van Beek verder versterken en maakt Beek een nog aantrekkelijker centrum voor de regio dan dat het nu al is.

### 6.1.5 *Minimaliseren overlast van de Buitenring Parkstad Limburg*

In de tijdelijke situatie bij de aanleg van de BPL komt er naar verwachting uitsluitend verkeer bij op de Heggerweg, Op 't Veldje en de Zandstraat. Na oplevering van de BPL in 2020/2021 zal er waarschijnlijk meer verkeer gebruik maken van de Heggerweg, Op 't Veldje en de Zandstraat alsmede het traject Heisterbrug/Oude Kerk. Pas in de structurele situatie BPL zal de aansluiting A76 te Schinnen vervallen en worden vervangen door de toekomstige rotonde A76 nabij Nuth. Voor de oplevering zullen deze bovengenoemde wegen gemonitord worden, zodat de wijziging van de verkeersstromen te herleiden valt en mogelijk mitigerende maatregelen genomen kunnen worden, om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te waarborgen.

## 6.2 Geprioriteerde projecten behorende bij het thema 'Bereikbaarheid'

### 6.2.1 Waarborgen bereikbaarheid van (boven)regionale voorzieningen

#### Opwaarderen Middelweg – Wethouder Sangersstraat

Door vanuit Stein de route richting de Middelweg en de Wethouder Sangersstraat vormgeeflijk te ondersteunen wordt meer prioriteit toegekend aan deze route die nu weliswaar al een verkeersfunctie heeft, maar die nog niet overal Duurzaam Veilig is ingericht. De bereikbaarheid van het stationsgebied en de Makado blijft daarmee gewaarborgd en het wordt onaantrekkelijker (maar zeker niet onmogelijk) om vanuit Stein rechtdoor te rijden via de Stationsstraat.

#### Ringstructuur rondom het vliegveld en het bedrijventerrein

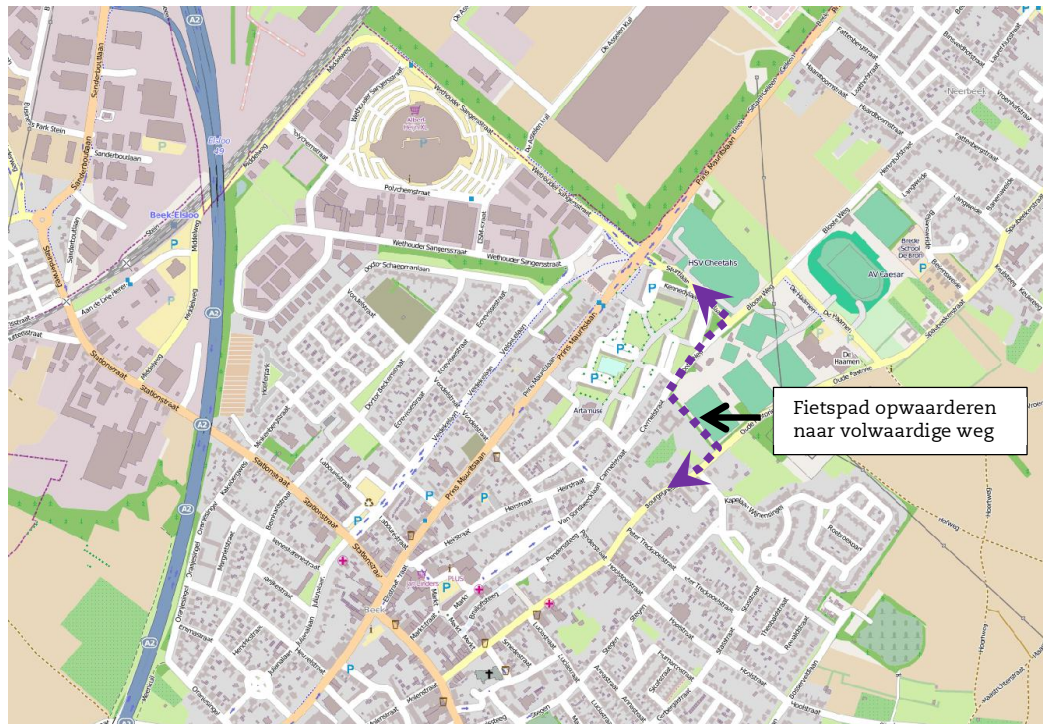
Ten behoeve van de bereikbaarheid van het vliegveld en omliggende bedrijventerreinen is recent de ringstructuur rondom het vliegveld voltooid. Daarmee is de bereikbaarheid van het vliegveld en het bedrijventerrein vanuit alle windrichtingen gewaarborgd.

### 6.2.2 Waarborgen interne bereikbaarheid van de belangrijkste voorzieningen

#### Nieuwe ontsluiting van het centrum van Beek via de Weg langs de Carmel

Momenteel loopt via de Weg langs de Carmel van de Bourgognestraat naar de Carmelstraat een fietspad aan de achterzijde van het voormalig klooster. Om een alternatieve ontsluiting van het centrum van Beek te creëren richting de Prins Mauritslaan wordt voorgesteld om deze fietsverbinding op te waarderen naar een weg waarop ook gemotoriseerd verkeer is toegestaan. Op die manier ontstaat een kortsluiting vanuit het centrum via de Burgemeester Janssenstraat en de Bourgognestraat een korte verbinding naar de Carmelstraat / Bloote Weg en verder naar de Sportlaan en de Prins Mauritslaan. Hiermee wordt verkeer van en naar het centrum van Beek een alternatief geboden. Onderstaande kaart illustreert deze gedachte.

Afbeelding 9: Nieuwe ontsluiting via de Weg langs de Carmel (bron: Globespotter)



### **Bloote Weg**

In de oorspronkelijke planvorming omtrent sportlandgoed De Haamen is als optie ter sprake gekomen om de Bloote Weg te knippen voor gemotoriseerd verkeer. Deze weg vervult echter een lokale ontsluitingsfunctie voor verkeer tussen Beek en Neerbeek v.v. waardoor tot op heden deze knip nog niet gerealiseerd is. Weliswaar geven enkele bewoners aan dat sprake is van sluipverkeer tussen De Haamen en de Prins Mauritslaan, maar recente verkeerstellingen geven aan dat het gebruik van de Bloote Weg door gemotoriseerd verkeer beperkt is (2.600 mvt./etmaal). Knippen van de Bloote Weg zou betekenen dat verkeer van en naar De Haamen en Beek om zou moeten rijden, waardoor weer andere kruispunten en wegvakken extra belast worden. Gelet op dit nadeel en het relatief beperkte gebruik wordt voorgesteld vooralsnog af te zien van een knip in de Bloote Weg voor gemotoriseerd verkeer.

Wel wordt voorgesteld om de bebouwde komgrenzen van Beek en Neerbeek ter hoogte van sportlandgoed De Haamen op elkaar aan te laten sluiten. Gelet op de aanwezige functies, verbetering van de verkeersveiligheid als gevolg van lagere snelheden en de oversteekbaarheid richting bijvoorbeeld de Oude Pastorie is deze verkeersmaatregel wenselijk.

### **Parkeren**

Voldoende parkeergelegenheid is een essentieel onderdeel van de interne bereikbaarheid. Uit diverse onderzoeken blijkt dat in Beek nergens sprake van een structureel parkeerprobleem. Redelijkerwijs staan voldoende gratis parkeerplaatsen ter beschikking. De gemeente Beek is dan ook niet voornemens het parkeerbeleid te veranderen. Nadrukkelijk wordt niet ingezet op betaald parkeren en wordt uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen en eventueel de blauwe zone alleen in relatie gebracht met ruimtelijke ontwikkelingen. Parkeerontheffingen worden afgeschaft, omdat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en dienen te blijven.

Juist het gratis kunnen parkeren biedt de gemeente onderscheidend vermogen ten opzichte van de omliggende grote kernen en draagt bij aan het gemakkelijk bereikbaar zijn van de diverse voorzieningen. Weliswaar wordt hiermee de autobereikbaarheid niet naar beneden gebracht, maar de mogelijkheid om dichtbij de voorzieningen te komen draagt op deze manier wel bij aan leefbare kernen en aan de zelfredzaamheid van de burgers.

#### Toetsing parkeeraanbod aan de hand van landelijke parkeerkencijfers

Het toetsen van het benodigde parkeeraanbod behorende bij diverse ruimtelijke ontwikkelingen gebeurt aan de hand van landelijke richtlijnen zoals die zijn verwoord in de CROW-publicatie 317, Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie. Aangezien beleidsplannen zoals dit GVVP in het kader van het nieuwe besluit ruimtelijke ordening geen normen meer mogen bevatten wordt in dit GVVP dan ook korthedshalve verwezen naar deze publicatie.

#### Invalidenparkeerplaatsen

Gelet op leefbaarheid en participeren wil de gemeente Beek ook voorzien in voldoende invalidenparkeerplaatsen, vooral ter plaatse van maatschappelijke voorzieningen. Conform CROW-publicatie 317 geldt als richtlijn dat 5% van de openbare parkeerplaatsen moet worden aangewezen als invalidenparkeerplaats. Waar nodig kan volstaan worden met meer, maar dan moet ook rekening worden gehouden met het extra ruimtebeslag. Specifiek wordt benoemd om ook bij basisscholen te voorzien in minimaal één invalidenparkeerplaats.

#### Parkeren van grote voertuigen

Parkeren van grote voertuigen is vaak een bron van ergernis en overlast. In de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Beek zijn in basis alle dorpskernen aangewezen als parkeerverbodzone voor grote voertuigen, exclusief laden en lossen. Bebording maakt dit duidelijk aan de weggebruikers. Dit betekent dat grote voertuigen blijven parkeren aan de Bloote Weg, totdat een beter alternatief voorhanden is. Voor de toekomst wordt dit beleid verder doorgezet.

### Fietsparkeren

In het kader van de noodzakelijke interne bereikbaarheid van de diverse voorzieningen en het stimuleren van korte ritten op de fiets is het noodzakelijk dat men de fiets ook snel en veilig kan parkeren op de plek van bestemming. CROW-publicatie 291 'Leidraad Fietsparkeren' biedt hiervoor een handvat dat de gemeente kan gebruiken als toetsingskader voor locatie en aantallen fietsparkeerplaatsen.

## **6.2.3 Faciliteren ontwikkelingen ten aanzien van Smart Mobility**

### **Laadpalen ten behoeve van elektrisch vervoer**

Met het toenemend gebruik van elektrische voertuigen en fietsen ontstaat er behoefte om deze ook in de openbare ruimte te kunnen opladen. De gemeente Beek maakt zich dan ook sterk voor voldoende laadpalen voor elektrische voertuigen en fietsen, waarbij vooral wordt ingezet op voldoende laadpalen bij detailhandel en maatschappelijke voorzieningen. Op provinciaal niveau wordt in 2016 ingezet op een verdubbeling van het aantal publieke laadpalen. Een dergelijke ambitie lijkt ook voor de gemeente Beek een mooi vertrekpunt, waarbij voor de middellange termijn geldt dat moet worden gemonitord of het aantal laadpalen nog in lijn is met de groei van het aantal elektrische voertuigen.

## **6.2.4 Waarborgen van de bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijventerreinen**

### **Schuttersstraat**

Op deze smalle toegangsweg naar een aantal bedrijven ontbreekt voldoende ruimte voor een structurele oplossing waarbij voertuigen elkaar overal kunnen passeren. Een alternatieve ontsluiting is niet voorhanden en de weg maakt onderdeel uit van een 30km zone. Er moet dan ook gezocht worden naar kleinschalige oplossingen om de bereikbaarheid en ontsluiting te verbeteren.

## **6.2.5 Waarborgen van de bereikbaarheid en ontsluiting van landbouwpercelen**

In de praktijk is het onmogelijk om overal fysiek de ruimte mogelijk te maken die nodig is voor de afwikkeling van grote landbouwvoertuigen. Dit zou betekenen dat grond moet worden verworven en dat woningen / panden moeten worden gesloopt. Dergelijke grootschalige ingrepen worden, gelet op aard en omvang de problematiek, nu niet haalbaar en reëel geacht. Wel kan met lokale agrariërs in overleg worden getreden om juist bepaalde routes te gebruiken en bepaalde routes te ontzien.

Het beleid van de gemeente Beek is er op gericht een minimale doorgang van 3,50m te creëren zonder dat daarbij schade aan particuliere eigendommen ontstaat. Nieuwe toegangswegen zijn op korte termijn immers niet haalbaar, dus is het van belang dat, al dan niet met aanvullende verkeersmaatregelen, de benodigde breedte van 3,50m altijd wordt gehaald.

## **6.2.6 Faciliteren van openbaar vervoer voor iedere inwoner**

### **Stimuleren gebruik trein**

De gemeente Beek heeft twee stations op zijn grondgebied: station Beek-Elsloo en station Spaubeek. De gemeente Beek wil het gebruik van de trein als milieuvriendelijk en duurzaam vervoermiddel stimuleren. Voor station Beek-Elsloo is reeds een masterplan opgesteld waarin de stationsomgeving grootschalig wordt aangepakt en waarbij de bereikbaarheid van het station wordt verbeterd. Daarnaast heeft de gemeente de bereikbaarheid van station Spaubeek in 2015 aangepakt, waarbij rekening is gehouden met een haltevoorziening voor bussen.

Ketenmobiliteit is daarbij heel belangrijk. Een verplaatsing met de trein staat zelden op zich, maar is onderdeel van een reis van deur tot deur. Vandaar dat de gemeente vooral wil inzetten op het stimuleren van de fiets en de bus in relatie tot beide stations. Dit moet de overstap op de trein verder vergemakkelijken.



**Regulier busvervoer**

Het bedienen van iedere kern door de bus is speerpunt voor de gemeente Beek. Om het gebruik van de bus te stimuleren is net als bij de trein ook aandacht nodig voor ketenmobiliteit, door te voorzien in voldoende veilige en comfortabele wachtvoorzieningen met voldoende fietsparkeerplaatsen om een overstap tussen fiets en bus mogelijk te maken.

**Doelgroepenvervoer**

Daar waar ontsluiting door middel van regulier busvervoer onhaalbaar is wil de gemeente doelgroepenvervoer faciliteren.

**6.3 Geprioriteerde projecten behorende bij het thema ‘Verkeersveiligheid’****6.3.1 ‘Maak van de Nul een Punt’****Monitoren objectieve en subjectieve knelpunten**

Nul verkeersslachtoffers is natuurlijk een lastig te bereiken doel, maar de gemeente Beek wil zich inzetten voor maximale verkeersveiligheid op het wegennet. De gemeente zet zich dan ook in om het maximale te doen om knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid op te lossen en in reconstructies en andere projecten het aspect verkeersveiligheid nadrukkelijk mee te wegen in te maken keuzes.

**6.3.2 Toepassen van het principe ‘Duurzaam Veilig’ op alle facetten van het verkeersveiligheidsbeleid**

Onder de noemer ‘Leefbaarheid’ zijn reeds drie belangrijke reconstructies benoemd. Onderstaand volgen nog een aantal andere projecten die vooral op de agenda komen uit oogpunt van verkeersveiligheid.

**Dorpstraat / Kupstraat in Spaubeek**

Vanwege de bovenlokale functie die dit wegvak vervult als verbinding tussen Geleen / A76 en Schimmert / Valkenburg blijft de functie van gebiedsontsluitingsweg gehandhaafd. Gelet op het beperkt ruimtebeslag zullen oplossingen moeten worden gezocht in een Duurzaam Veilige inrichting van dit wegvak als gebiedsontsluitingsweg, waarbij de voorkeur wordt gegeven aan het laten vervallen van de asmarkering en wegversmallingen en het aanbrengen van bredere fietsvoorzieningen (minimaal 1,70m) en bredere voetgangersvoorzieningen waar mogelijk.

**Looiwinkelstraat**

Hier wordt voorgesteld om buiten de bebouwde kom de markering aan te passen naar een Duurzaam Veilige erftoegangsweg. Binnen de bebouwde kom valt deze straat in de 30km zone, dus bij voorkeur worden hier geen aanvullende maatregelen toegepast. Er zijn immers al diverse snelheidsverlagende maatregelen aangebracht.

**Aldenhofstraat**

De beschikbare ruimte laat grootschalige aanpassingen niet toe. Parkeren op de rijbaan aan één zijde is ook nodig omdat anders een tekort aan openbare parkeer ruimte ontstaat. Er kan wel worden nagedacht over het weren van grote voertuigen en de bus, wetende dat bestemmingsverkeer wel van de Aldenhofstraat gebruik moet blijven maken en dat de Aldenhofstraat de belangrijkste ontsluiting voor Neerbeek vormt. Dit betekent ook dat dit verkeer van andere routes door Neerbeek gebruik moet gaan maken, waarmee het risico bestaat dat knelpunten worden verplaatst. Een eenduidige oplossing, passend binnen de beschikbare openbare ruimte, waarmee alle belangen gediend worden ligt dus niet voor de hand.

**Neerbeekerstraat**

De Neerbeekerstraat komt aan de orde bij een volledige reconstructie in samenhang met het zichtbaar maken van de Keutelbeek. Bij een structurele oplossing kan worden nagedacht over het versmallen van het profiel en andere materialisering, samen met de Keutelbeek. Deze vormgeving versterkt de functie van de weg als verblijfsgebied.

### **Zebrapaden**

Binnen de gemeente Beek liggen op diverse locaties zebrapaden. In feite zijn hiermee reeds de belangrijkste oversteeklocaties voor voetgangers gefaciliteerd. Meer zebrapaden zijn in principe niet gewenst, omdat daarmee de geloofwaardigheid van een dergelijke oversteekvoorziening tekort wordt gedaan. Tevens schrijven landelijke richtlijnen voor dat zebrapaden bij voorkeur niet worden toegepast in verblijfsgebieden. Ten aanzien van nieuwe zebrapaden is dus ook terughoudendheid gevraagd en moeten alleen drukke oversteeklocaties worden gefaciliteerd zodat de weggebruiker zijn gedrag hierop kan aanpassen.

### **Verkeerspaaltjes**

In het verleden zijn her en der paaltjes geplaatst om de doorgang voor gemotoriseerd verkeer te voorkomen. Echter, deze paaltjes zijn gevaarlijk voor (groepen) fietsers. Dergelijke maatregelen passen niet bij fietsstimulering en het streven naar maximaal comfort en verkeersveiligheid voor deze groep verkeersdeelnemers. Als concrete actie wordt dan ook voorgesteld om op zoveel mogelijk locaties paaltjes weg te halen.

### **Verkeerseducatie**

Naast infrastructuur betekent Duurzaam Veilig ook inzetten op educatie en handhaving. Ten aanzien van educatie wil de gemeente de komende periode aan de slag om de maatregelen zoals die voortvloeien uit de VEBO-overleggen te gaan uitvoeren. Tevens zal in nauw overleg met bijvoorbeeld het ROVL, Fietzersbond en VVN doelgroepgericht worden verder gegaan met verkeerseducatie.

Handhaving is in principe het sluitstuk van verkeersveiligheid, maar daarom niet minder onmisbaar. In overleg met de politie worden jaarlijks speerpunten bepaald waar extra handavingsinspanningen moeten bijdragen aan leefbaarheid en verkeersveiligheid.

#### **6.3.3 Compleet maken van de verblijfsgebieden binnen en buiten de bebouwde kom**

Onderdeel van het GVVP is om resterende gebieden die nog niet als verblijfsgebied zijn aangegeven (30- en 60km zones) alsnog als zodanig aan te wijzen. Meest in het oog springend wegvak is de Hubertusstraat in Groot-Genhout dat onderdeel moet gaan uitmaken van de 30km zone binnen de bebouwde kom.

In dit kader wordt ook benoemd om op alle kruispunten binnen de verblijfsgebieden de voorrangregeling op te heffen. Meest in het oog springend zijn de kruispunten behorende op het nog niet gereconstrueerde deel van de Veldekelaan en het kruispunt Spaubeekerstraat – Neerbeekerstraat in Neerbeek.

#### **6.3.4 Waarborgen verkeersveiligheid Spaubeek na veranderingen van de verkeersstromen als gevolg van de Buitenring Parkstad Limburg**

##### **Heggerweg / Op het Veldje / Oude Kerk**

Naar aanleiding van de realisatie van de BPL wordt een toename van verkeer verwacht via de toe- en afritten van Spaubeek. Dit betekent ook extra verkeer op de wegvakken Heggerweg, Op het Veldje en in mindere mate Oude Kerk / Heisterbrug van en naar Schinnen. Met het oog op deze verwachte toename kiest de gemeente in eerste instantie voor het faciliteren van deze verkeersstromen in plaats van het onaantrekkelijk maken van deze routes. Vandaar dat, zoals reeds gesteld bij het thema Leefbaarheid, ervoor wordt gekozen om in samenspraak met alle belanghebbenden te komen tot een uitgekiend maatregelenpakket. De gemeente streeft daarbij naar een verantwoorde Duurzaam Veilige inrichting van deze wegvakken, waarbij uniformiteit met bijvoorbeeld de Dorpstraat en de Kupstraat van belang is.

### 6.3.5 *Waarborgen en verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen*

Concreet knelpunt dat nu speelt is de schoolomgeving van basisschool Sint Martinus gelegen aan de Klinkeberglaan. Hier zijn op korte termijn aanvullende (attentieverhogende) verkeersmaatregelen noodzakelijk om de verkeersveiligheid van de schoolgaande kinderen te waarborgen. Voor de middellange termijn geldt dat de gemeente in gesprek blijft met ouders, scholen, VVN en ROVL om te streven naar maximale verkeersveiligheid rondom scholen door de juiste mix van maatregelen ten aanzien van infrastructuur en gedrag.

### 6.3.6 *Waarborgen verkeersveiligheid rondom oversteekplaatsen van vee in het buitengebied*

Verspreid over de gemeente bevindt zich een aantal locaties waar vee de weg oversteekt. Hoewel het veelal gaat het om plattelandswegen of onverharde wegen vraagt een aantal situaties toch om een eenduidige beleidslijn. Zo ontstaan op een aantal verharde wegen knelpunten wanneer men onvoldoende tijdig kan anticiperen op overstekend vee. Vandaar dat het volgende wordt voorgesteld:

- geen gelijkvloerse oversteken van vee op een gebiedsontsluitingsweg. Oversteken geschiedt alleen via een tunnel.
- in basis geldt dezelfde beleidslijn voor een plattelandsweg (erftoegangsweg), maar wanneer een ongelijkvloerse oversteek niet is in te passen zullen veeroosters moeten worden aangelegd. Deze zullen wel tijdig door middel van de juiste bebording moeten worden aangekondigd.
- van een onverharde weg maakt weinig gemotoriseerd verkeer gebruik en snelheden zijn laag. Fietzers en wandelaars kunnen redelijkerwijs een veerooster op een dergelijke weg verwachten.

### 6.3.7 *Saneren verkeersborden*

Ten slotte is de gemeente Beek voornemens om op korte termijn te onderzoeken welke verkeersborden binnen de gemeente niet langer noodzakelijk zijn. Dit komt de uniformiteit en duidelijkheid van verkeerssituaties ten goede en dient daarmee de verkeersveiligheid. Tevens wordt hiermee een bijdrage geleverd aan de beeldkwaliteit in het algemeen.

## 7 Vertaling geprioriteerde projecten naar beleidsagenda

Op basis van de in dit GVVP gepresenteerde wensbeeld en geprioriteerde projecten wordt uiteindelijk een beleidsagenda opgesteld die concreet aangeeft waar de gemeente Beek op de korte termijn (circa 2 jaar) en lange termijn (5 tot 10 jaar) voor gaat. Onderstaande tabellen geven deze beleidsagenda's weer, waarbij de agenda voor de korte termijn 'Uitvoeringsagenda' wordt genoemd en de beleidsagenda voor de lange termijn 'Toekomstagenda'.

Tabel 2: Uitvoeringsagenda

| Projectomschrijving                                                              | Stakeholders                                                                                          | Planning  | Globale kosten                                 |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------|
| Attentieverhogende maatregelen t.p.v. basisschool Sint Martinus (Klinkeberglaan) | Gemeente Beek, Basisschool St. Martinus, VVN                                                          | 2016      | € 5.000,00                                     |
| 30- en 60km zones waar nodig compleet maken (oa. Hubertusstraat (Groot-Genhout)  | Gemeente Beek                                                                                         | 2016      | € 2.500,00                                     |
| Opheffen voorrangsregelingen Veldekelaan                                         | Gemeente Beek                                                                                         | 2016      | € 1.000,00                                     |
| Paaltjes weghalen waar mogelijk                                                  | Gemeente Beek, Fietsersbond                                                                           | 2016-2017 | n.v.t.                                         |
| Onderliggend wegennet A76 Spaubeek                                               | Gemeente Beek, Rijkswaterstaat, Provincie Limburg, aanwonenden, Fietsersbond, ROVL, gemeente Schinnen | 2016-2017 | € 100.000,00                                   |
| Verkeersmaatregelen Bloote Weg en Oude Pastorie (De Haamen)                      | Gemeente Beek, Oude Pastorie, aanwonenden, Fietsersbond, ROVL                                         | 2016-2017 | n.v.t.                                         |
| Saneren verkeersborden t.b.v. uniformiteit, actualiteit en verkeersveiligheid    | Gemeente Beek                                                                                         | 2016-2017 | € 10.000,00                                    |
| Reconstructie Hobbeldrade                                                        | Gemeente Beek, aanwonenden, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten                                  | 2017      | € 600.000,00                                   |
| Fase 1 realisatie snelfietsroute. Tracédeel Meerssen – zuidelijke komgrens Beek  | Gemeente Beek, Gemeente Meerssen, Provincie Limburg, Fietsersbond, VVN                                | 2017      | € 110.000,00, kosten gemeente Beek             |
| Verbeteren doorstroming aansluiting Prins Mauritslaan – A76                      | Gemeente Beek, Rijkswaterstaat, Chemelot                                                              | 2017      | € 100.000,00, kosten gemeente Beek             |
| Verkeersmaatregelen Schuttersstraat                                              | Gemeente Beek, Aanwonenden, bedrijven, hulpdiensten                                                   | 2017      | € 50.000,00                                    |
| Locatieonderzoek parkeerterrein voor grote voertuigen                            | Gemeente Beek, VVN, Bedrijven, Vervoerders                                                            | 2017      | € 5.000,00                                     |
| Reconstructie Adsteeg - Schimmerterweg                                           | Gemeente Beek, LLTB, VVV Zuid-Limburg, agrariërs, VVN, hulpdiensten                                   | 2017-2018 | Hangt af van uiteindelijk bedrag grondaankopen |

Tabel 3: Toekomstagenda

| Projectomschrijving                                                                              | Stakeholders                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Realisatie Masterplan Stationsomgeving Beek-Elsloo                                               | Gemeente Beek, Gemeente Stein, NS, Prorail, aanwonenden, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten |
| Vervolgfase snelfietsroute (Beek – Geleen en verder)                                             | Gemeente Beek, Gemeente Sittard - Geleen, Provincie Limburg, Fietzersbond, VVN                    |
| Fietsvoorzieningen Geverikerstraat en Valkenburgerweg                                            | Gemeente Beek, Provincie Limburg, aanwonenden, ondernemers, VVN, Fietzersbond                     |
| Oversteek Prins Mauritslaan in het verlengde van de Markt                                        | Gemeente Beek, Fietzersbond, VVN, Gehandicaptenplatform,                                          |
| Herinrichting Veldekelaan-Noord                                                                  | Gemeente Beek, Ondernemers, aanwonenden, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten                 |
| Reconstructie Looiwinkelstraat                                                                   | Gemeente Beek, Aanwonenden, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten, agrariërs                   |
| Reconstructie Stationsstraat                                                                     | Gemeente Beek, Ondernemers, aanwonenden, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten, Fietzersbond   |
| Reconstructie Raadhuisstraat                                                                     | Gemeente Beek, Ondernemers, aanwonenden, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten, Fietzersbond   |
| Reconstructie Burgemeester Janssenstraat                                                         | Gemeente Beek, Ondernemers, aanwonenden, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten                 |
| Verkeersmaatregelen Aldenhofstraat                                                               | Gemeente Beek, Aanwonenden, busmaatschappij, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten             |
| Reconstructie Neerbeekerstraat i.s.m. Keutelbeek                                                 | Gemeente Beek, Aanwonenden, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten                              |
| Duurzaam Veilige inrichting Dorpstraat – Kupstraat Spaubeek                                      | Gemeente Beek, Ondernemers, aanwonenden, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten Groeve Bruls    |
| Opwaarderen Middelweg – Wethouder Sangersstraat                                                  | Gemeente Beek, Makado, bedrijven, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten, Fietzersbond          |
| Realiseren nieuwe ontsluitingsweg via Weg langs de Carmel                                        | Gemeente Beek, Ondernemers, aanwonenden, VVN, Gehandicaptenplatform, hulpdiensten, Fietzersbond   |
| Aanpassen bewegwijzering n.a.v. nieuwe verkeersstructuur                                         | Gemeente Beek, Ondernemers, ANWB of andere leverancier                                            |
| Bevorderen fietsklimaat, fietsstimulering                                                        | Gemeente Beek, Fietzersbond, bedrijven, Provincie Limburg, Maastricht Bereikbaar                  |
| Ondersteunen / faciliteren (particulier) doelgroepenvervoer                                      | Gemeente Beek, Provincie Limburg, Gehandicaptenplatform, bewoners                                 |
| Waarborgen voldoende parkeerplaatsen, met name in centrum Beek en bij ruimtelijke ontwikkelingen | Gemeente Beek, ondernemers, ontwikkelaars                                                         |
| Voorzien in behoefte aan laadpalen t.b.v. elektrisch vervoer                                     | Gemeente Beek, eigenaren van elektrische voertuigen                                               |
| Zorgdragen voor verkeersveilige schoolomgevingen                                                 | Gemeente Beek, Scholen, ouders, VVN                                                               |