

Mobiliteitsvisie Gemeente Beek

Huidige situatie; losse bouwstenen

De afgelopen jaren zijn er diverse lokale, regionale, provinciale en landelijke plannen en visies ten aanzien van verkeer en verkeersaspecten opgesteld. Denk daarbij aan het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan, het Verkeerscirculatieplan, de gebiedsvisie Westelijke Mijnstreek, Motie Tweede Kamer (30 km/h binnen de bebouwde kom als uitgangspunt), het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, Toekomstbeeld Fiets, het Provinciale plan voor snelle fietsroutes, het programma Deelmobiliteit, de Mobiliteitsvisie Zuid Limburg, SmartwayZ.NL, Ontwikkelen van Schoolzones, het Toekomstbeeld Centrum Beek etc.

Er zijn aldus voldoende bouwstenen (de plannen en visies) aanwezig, maar een duidelijke samenhang en toekomstbeeld voor de gemeente Beek ontbreekt. Een mobiliteitsvisie (lees; de samenhang) daartussen ontbreekt nog grotendeels. De voor u liggende Mobiliteitsvisie moet dit cement (tussen de bouwstenen) worden.



Huidige situatie

De gemeente Beek is een relatief kleine gemeente aan de 'rand' 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. 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 bovenregionale uitstraling en functie. Juist deze tweeledigheid maakt dat ten aanzien van verkeer en vervoer leefbaarheid en bereikbaarheid niet overal met elkaar in balans zijn.

Gewenste situatie

Vanuit de (bestaande) visies en plannen (zie literatuur 1 t/m 10) wordt vooral ingezet op de punten *leefbaarheid (en indirect ook duurzaamheid)* en *bereikbaarheid*.

Wat zijn in de bestaande plannen en visies nu de belangrijkste punten ten aanzien van *leefbaarheid*? Belangrijkste aspect uit de plannen is om meer ruimte voor langzaam verkeer te creëren (voetgangers en fietsers). En om (doorgaand) vrachtverkeer door de gemeente te minimaliseren.

Daarnaast wordt in alle bestaande plannen het waarborgen van de *bereikbaarheid* van de (boven)regionale voorzieningen, de bedrijventerreinen én Beek Centrum, benadrukt.

Ten aanzien van *verkeersveiligheid* sluit de gemeente Beek zich aan bij het provinciaal beleid, “Maak van de nul een punt” wat staat voor het streven naar nul ernstige verkeersslachtoffers en waarbij verkeersveilig gedrag de norm dient te zijn. De gemeente Beek wil dit doel bereiken door het verder toepassen van het principe ‘Duurzaam Veilig’ en het compleet maken van de verblijfsgebieden binnen en buiten de bebouwde kom.



Daarbij sluit de gemeente Beek aan bij de SPV-gedachte waarbij gepleit wordt voor een proactief en risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Dus niet (reactief) maatregelen bedenken als er ergens (veel) ongevallen gebeuren, maar proactief kijken bij welke weg- en omgevingskenmerken een grotere kans op ongevallen is en daarvoor maatregelen nemen.

Ambitie

De ambitie van de Gemeente Beek is “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.” Tegelijk wordt niet voorbijgegaan aan het thema **verkeersveiligheid**.

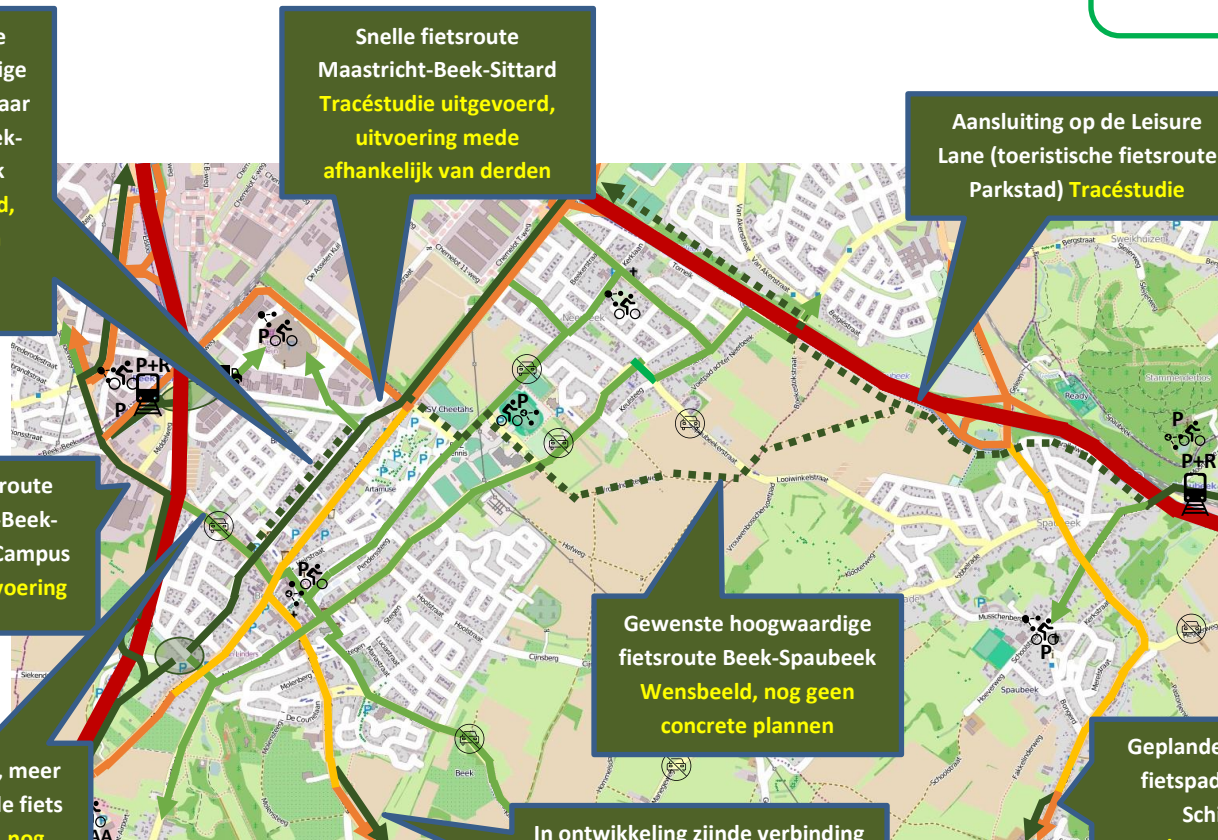
Prioriteit

Wellicht lijken de begrippen leefbaarheid en bereikbaarheid in eerste instantie tegenstrijdig te zijn. Dit hoeft echter niet zo te zijn. Voor de gemeente Beek betekent dit dat voor de bedrijventerreinen als Beekerhoek, Aviation Valley en de economisch belangrijke locaties als luchthaven, centrum Beek etc. gekozen wordt voor een optimale bereikbaarheid, maar dat voor de woongebieden juist gekozen wordt voor leefbaarheid (en daarmee samenhangend verkeersveiligheid en duurzaamheid). Dit (laatste) past ook uitstekend bij de landelijke en regionale visies, waarbij door de klimaatdoelen (oa. CO2 reductie), toenemende files en parkeerproblemen het steeds duidelijker wordt dat er een omslag gemaakt moet worden van (auto)mobiliteit naar meer duurzame vervoerwijzen als de fiets.

Onderstaand zijn de ambities voor zowel langzaam verkeer (met name aandacht voor fietsverkeer) en voor gemotoriseerd verkeer weergegeven.

Ambitie fiets

In onderstaande afbeelding is de ambitie Fiets verder weergegeven. In “donkergroen” de snelle/hoofd fietsroutes en in “lichtgroen” de overige fietsroutes. Naast fietspaden zijn ook goede stallingsmogelijkheden (voor de fiets) en fietsstimulering (mensen stimuleren de fiets te nemen) belangrijk.



Legenda

..... Snelle fietsroute (doorfietsroute) gepland, maar tracé is nog niet bekend of het betreft een wensbeeld (nog geen concreet project of tracé).

— Snelle fietsroute gerealiseerd, in ontwikkeling en/of gepland (tracé is bekend).

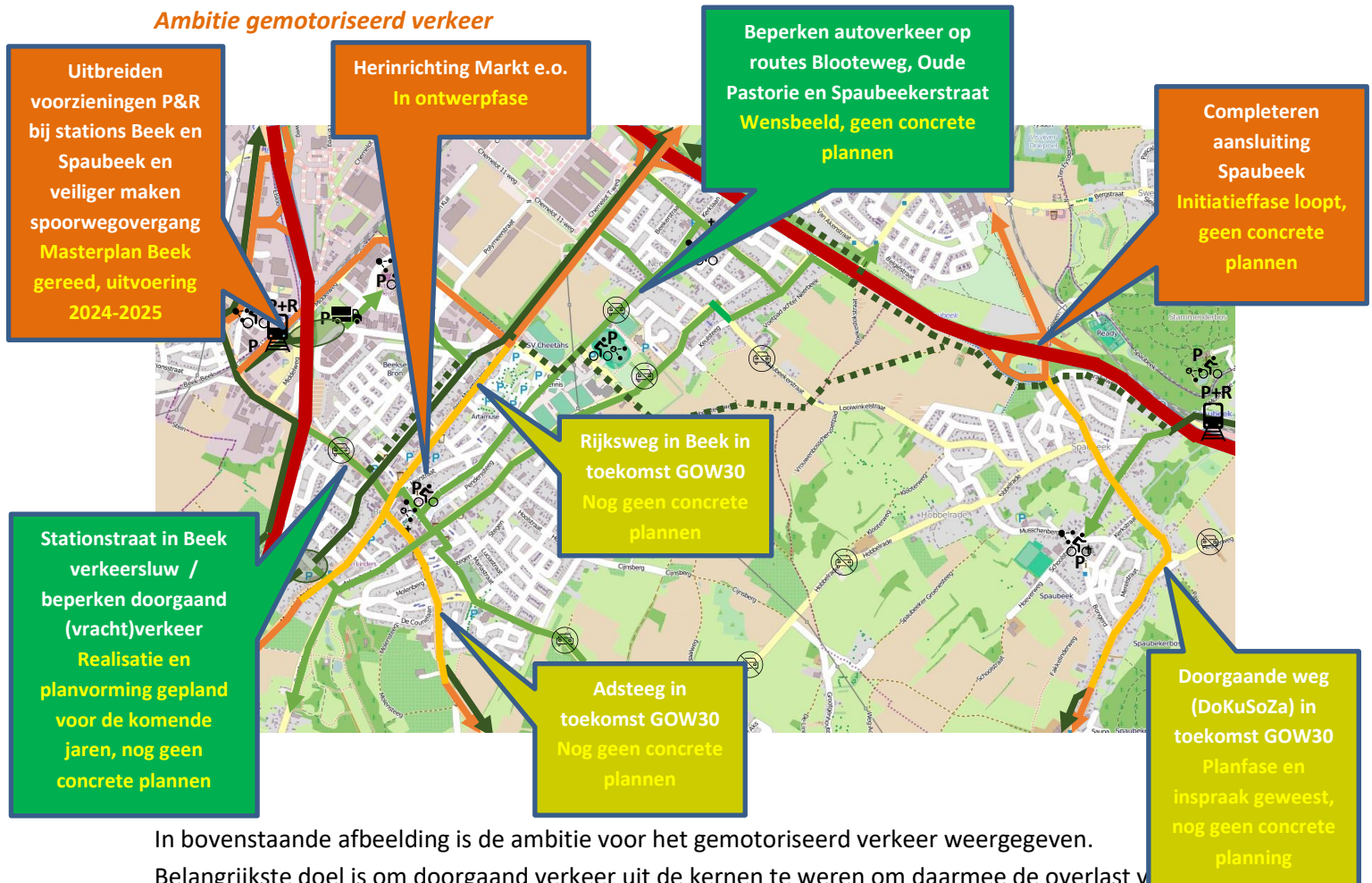
— Overige fietsverbindingen

Fietsparkeren faciliteren (verbeteren of realiseren).

Mobiliteitshub met deelfietsen.

Onderzoeksgebied, knelpunt/ongduidelijkheid in tracé of visie (studie volgt nog).

Ambitie gemotoriseerd verkeer

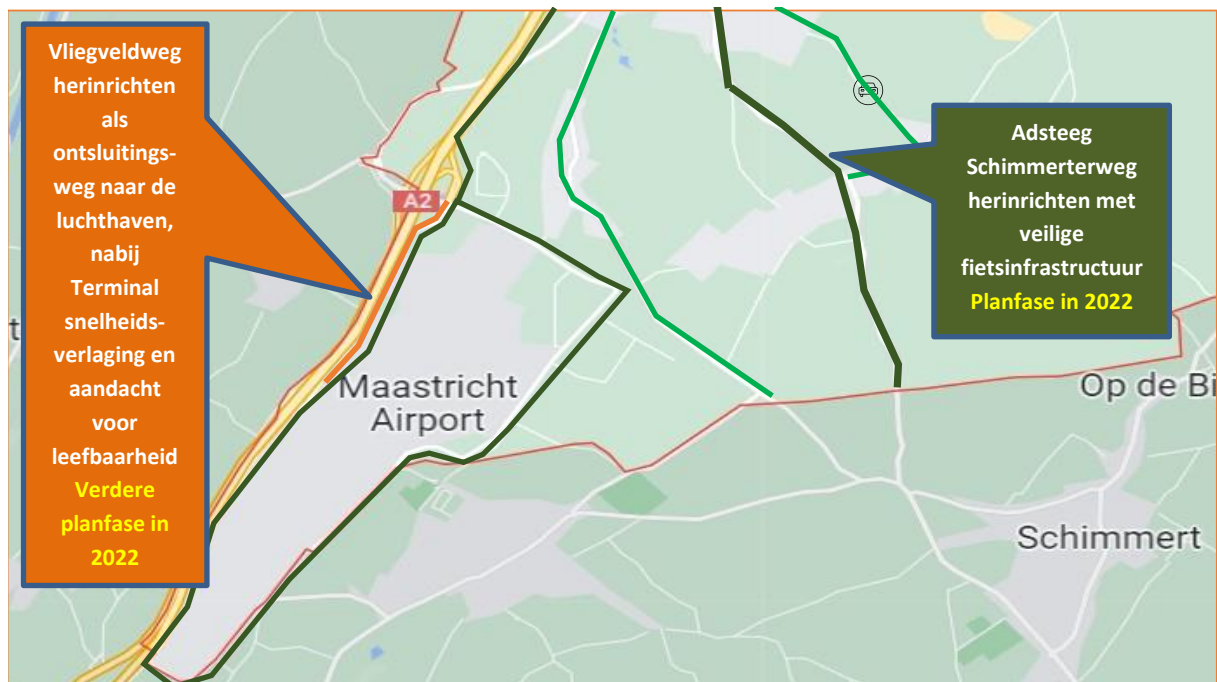


In bovenstaande afbeelding is de ambitie voor het gemotoriseerd verkeer weergegeven. Belangrijkste doel is om doorgaand verkeer uit de kernen te weren om daarmee de overlast van omwonenden te beperken. Gemotoriseerd verkeer wordt daarmee zo snel mogelijk naar een stroom- of gebiedsontsluitingsweg (GOW) geleid en binnen de bebouwde kom is er aandacht voor lagere snelheden (30 km/h en de nieuwe categorie GOW30) en vooral voor veilige wandel- en fietsroutes.

Legenda:

-  Gebiedsontsluitingsweg (GOW30). Gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/h binnen de bebouwde kom. Het betreft een nieuwe wegcategorie waarvoor nog landelijke inrichtingseisen worden opgesteld.
-  Gebiedsontsluitingsweg (GOW50). Ontsluitingsweg met 50 km/h binnen de bebouwde kom
-  **P**  Parkeren voor vrachtverkeer. Bij voorkeur een centrale parkeerplaats voor vrachtverkeer realiseren op bedrijventerrein Beekerhoek.
-  **P+R**  Park and Ride voorziening verbeteren / realiseren nabij de stations van Beek en Spaubeek. Overstap van trein, bus, auto en (deel)fiets
-   Beperken (doorgaand) gemotoriseerd verkeer, auto te gast in verblijfsgebied. Prioriteit voor de fietser en voetganger

Overig gebied gemeente Beek (MAA, Genhout, Geverik en Kelmond)



Gebruikte literatuur

1. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan, gemeente Beek, Kragten, 2016.
2. Verkeerscirculatieplan kern Beek, gemeente Beek, Royal HaskoningDHV, 2019.
3. Strategisch Plan Verkeersveiligheid, gemeente Beek, Royal HaskoningDHV, 2022.
4. Gebiedsverkenning Westelijke Mijnstreek en Mobiliteitsagenda 2021 – 2040, Regio Westelijke Mijnstreek, Royal HaskoningDHV, 2021.
5. (Utilitair) Fietsnetwerk Zuid-Limburg, Provincie Limburg, Royal HaskoningDHV, 2022.
6. Mobiliteitsvisie Zuid-Limburg, Provincie Limburg, APPM-Goudappel, 2019.
7. Mobiliteitsplan Provincie Limburg “Slim op weg naar Morgen”, Provincie Limburg 2018.
8. Herijkte strategische toekomstvisie, gemeente Beek, 2021.
9. Coalitieakkoord Daadkrachtig en wendbaar Beek 2022-2026, 2022.
10. Mobiliteitsagenda Zuid Limburg, Provincie Limburg en 16 samenwerkende gemeenten, 2022.

