GRENS PAAL12

grensverleggende infraplanners

www.gp12.nl

GRENS PAAL12
grensverleggende infraplanners

Barbarastraat Geleen

Voorstellen

Grenspaal12

Adviesbureau

× Infrastructuur

× Mobiliteit

- Karel Vandebergh
  - Adviseur Mobiliteit
- Jeroen Smolenaers
  - Projectmanager Mobiliteit & Infrastructuur

GRENS PAAL12
grensverleggende infraplanners

Agenda

- Onderzoeksopzet
- Welke punten uit de vorige klankbordgroep zijn meegenomen?
- Vragen en reacties vanuit de klankbordgroep
- Welke varianten zijn verkeerskundig beoordeeld?
- Ventweg
- Kruising Spaubeeklaan

GRENS PAAL12
grensverleggende infraplanners

Onderzoeksopzet

1. Bronnen

Gemeentelijke beleidsdocumenten, ontwerptekeningen, CROW/ASVV, verkeerstellingen, schouw en participatie

2. Beoordeling

Functie ETW30/GOW50, snelheid, oversteekbaarheid, parkeren, kruispuntvorm en fietsveiligheid

3. Varianten

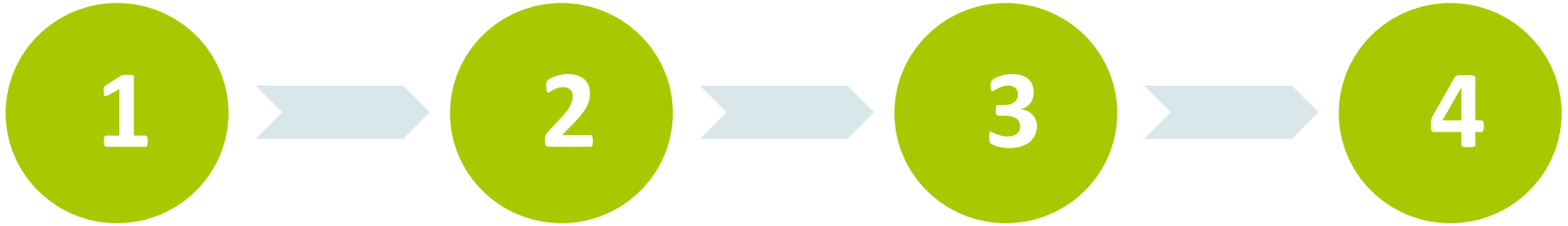
Voorlopig ontwerp, rotondevarianten, behoud ventweg en bewonersvoorstellen

4. Resultaat

Verkeerskundige voorkeursvolgorde en aandachtspunten voor verdere uitwerking

Waar staan we in het proces?

Van aandachtspunten uit de omgeving naar een verkeerskundige afweging



Input omgeving

Zorgen over veiligheid, parkeren, ventweg en rotonde

Aanvullende tellingen

Verkeer, fiets, snelheid en gebruik ventweg

Second opinion

Beoordeling voorlopig ontwerp en varianten

KBG2

Terugkoppeling en gesprek over vervolgstappen

Wat hebben we meegenomen uit KBG1?

Aandachtspunten uit de vorige bijeenkomst

Ventweg

Functie: fietsverkeer, laad- en losverkeer, buffer

Rotonde

Snelheid, zichtbaarheid, fietsveiligheid

Parkeren

Capaciteit, belijning en parkeren voor de deur

Oversteken

Zebra's, ouderen, route naar Parc Glana/Zuidhof

Geluid/trillingen

Wegas van de hoofdweg dichter bij woningen

Bewonersontwerpen

VVN en alternatieve voorstellen

Reactie op specifieke bewonersvragen

Onderwerpen die expliciet terugkomen uit KBG1 en bewonersinput

Zebrapad(en)

Niet standaard op ETW30; alleen bij duidelijke oversteekconcentratie

Parkeren/inritten

Capaciteit lijkt niet bepalend, inrichting en duidelijkheid wel; inritten nr. 2/4 → gerichte ontwerpoplossing

Geluid/trillingen

Wegas van de hoofdweg verschuift in alle varianten zonder ventweg; aandachtspunt voor verdere uitwerking

Laden & lossen

Geen sterke aanwijzing dat ventweg noodzakelijk is voor zwaar verkeer

Fietsroute

Hoofdrijbaan wordt vaker gebruikt dan ventweg; ontwerp moet dit logisch maken

Bewonersontwerpen

Waardevolle input: behoud rotonde, aandacht voor ventweg, (haaks) parkeren, oversteken, bushalte, groen en inritten

Niet alles past bij richtlijnen of beschikbare ruimte: behoud van ventweg geeft meer conflictpunten en minder ruimte voor groen en voetgangers; haaks parkeren, fietsstroken en zebrapaden zijn niet wenselijk binnen een heldere ETW30-inrichting

Huidige situatie: een ETW30 die niet zo aanvoelt

De inrichting ondersteunt de verblijfsfunctie onvoldoende

4.620
Motorvoertuigen per etmaal

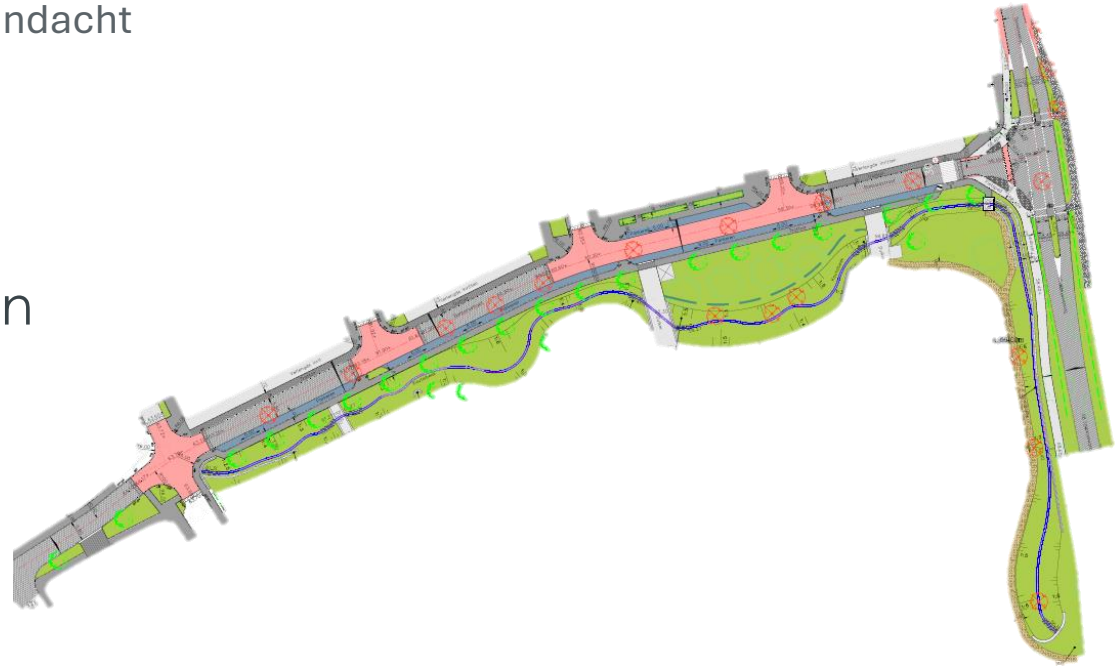
41 km/u
V85 op 30 km/u-weg

435
Fietsbewegingen per etmaal

- × ETW30
- × Breed profiel en onduidelijke fietssuggestiestroken maken de straat minder herkenbaar als verblijfsgebied
- × Parkeren en ventweg leiden tot onduidelijke verkeerssituaties en zichtbelemmering
- × Intensiteit ligt aan de bovengrens van wat wenselijk is voor een verblijfsstraat
- × Éénrichtingsverkeer op Neerbeekerstraat → verwachte afname van doorgaand verkeer in Barbarastraat

Voorlopig ontwerp: sterke basis zonder ventweg

Barbarastraat sluit beter aan op ETW30, kruising vraagt aandacht



Pluspunten

- Geen ventweg: minder conflictpunten
- Duidelijker profiel en parkeren
- Betere aansluiting op verblijfsfunctie

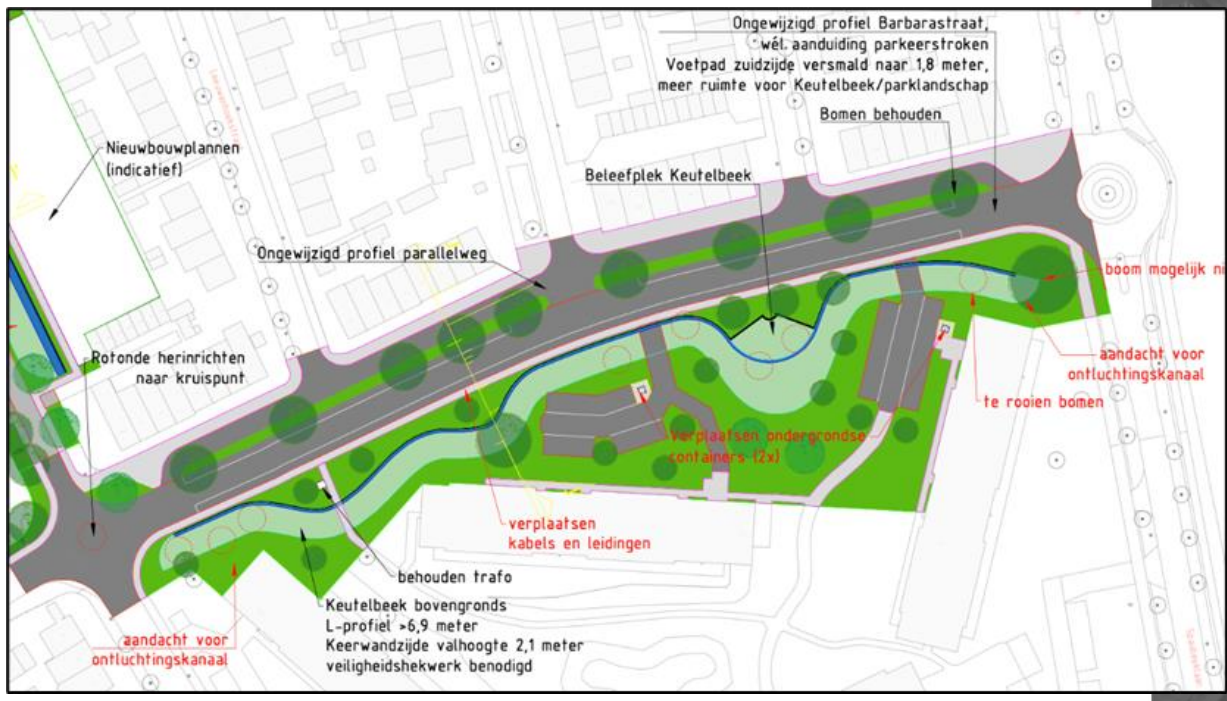
Aandachtspunten

- Oversteek Spaubeeklaan blijft kritisch
- Snelheidsremming op GOW50 (Spaubeeklaan) is beperkt
- Duidelijke herkenbaarheid van overgang is noodzakelijk

Ventweg: beperkte voordelen, duidelijke nadelen

Behoud van de ventweg past minder goed bij een heldere ETW30-inrichting

- Meer asfalt → minder ruimte voor groen, beek en voetgangers
- Extra aansluitingen op de hoofdrijbaan zorgen voor meer conflictpunten
- Kwetsbare verkeersdeelnemers kruisen feitelijk twee rijbanen
- Langsgeparkeerde voertuigen beperken het zicht en de overzichtelijkheid
- Inritten nr. 2/4 vragen een passende oplossing in de verdere uitwerking



Hoofdlijn: inrichting zonder ventweg sluit verkeerskundig beter aan bij de verblijfsfunctie

Kruising Spaubeeklaan: 3 oplossingsrichtingen

Rotonde + vrijliggende fietsvoorzieningen	Rotonde + aanliggende fietsvoorzieningen	Voorrangskruising
Ideaalbeeld	**Alternatief**	**Voorlopig ontwerp**
Verkeerskundig robuust, maar ruimtelijk moeilijk haalbaar	Meer snelheidsremming en zichtbaarheid; fietsvoorzieningen niet volledig vrijliggend	Vrijliggende aanlopen; vraagt extra snelheidsremming op Spaubeeklaan

GRENS PAAL12
grensverleggende infraplanners

Kwalitatieve afweging kruispuntvormen

Aspect	Rotonde + vrijliggende fietsvoorzieningen	Rotonde + aanliggende fietsvoorzieningen	Voorrangskruising voorlopig ontwerp
Snelheidsremming autoverkeer	++	++	–
Bescherming fietsers door vrijliggende infrastructuur	++	–	+
Zichtbaarheid fietsers	++	+	–
Beperking ernst conflicten	++	+	–
Doorstroming autoverkeer	+	+	+
Doorstroming fietsverkeer	++	+	0 / –
Ruimtelijke inpasbaarheid	– –	+	++
Totaalbeeld	Meest robuust, ruimtelijk lastig haalbaar	Beste haalbare variant, inpassing nader toetsen	Verdedigbaar mits extra snelheidsremming

Nuance: min-scores zijn relatieve aandachtspunten t.o.v. de andere varianten, geen absolute afkeuring van de kruispuntvorm!

GRENS PAAL12
grensverleggende infraplanners

Bedankt

Grenspaal12

Aandachtspunten verdere ontwerpstappen

- Rotonde met aanliggende fietsvoorzieningen is de beste haalbare verkeerskundige richting, maar exacte inpassing moet nog worden aangetoond
- Verschuiving van het tracé van de Barbarastraat → rotonde kan mogelijk enkele meters noordelijker komen te liggen
- Toetsing is nodig op: grondgebruik, Keutelbeek, groen/bomen, voetgangersruimte, fietsvoorzieningen, rijcurves voor bus- en vrachtverkeer, …
- Specifiek aandachtspunt: werkbare en veilige oplossing uitwerken voor de inritten van de bewoners op huisnummers 2 en 4

Hoofdlijnen van het verkeerskundig advies

Wat kan als vertrekpunt worden meegenomen naar de uitwerking?

1. **Geen ventweg als voorkeursrichting**
   Duidelijker profiel, minder conflictpunten, betere verblijfskwaliteit
2. **Rotondevariant als beste haalbare kruispuntrichting**
   Rotonde met aanliggende fietsvoorzieningen scoort beter op snelheid, zichtbaarheid en conflicternst
3. **Snelheidsremming blijft essentieel**
   Zeker op de Spaubeeklaan en bij fiets- en voetgangersoversteken
4. **Ontwerp verder verfijnen**
   Zicht, materialisering, oversteeklocaties, inpasbaarheid, grondgebruik en inritten nr. 2/4 helder uitwerken

Effecten Neerbeekerstraat

Wat wijzigt mogelijk?

Gemeente Beek overweegt éénrichtingsverkeer op de Neerbeekerstraat

Verwacht effect

Afname van doorgaand verkeer via de Barbarastraat

Belangrijke nuance

Rijrichting en timing zijn nog niet definitief, daarom blijft snelheidsremming nodig

Betekenis voor second opinion

- Verwachte afname ondersteunt de keuze om de Barbarastraat sterker als verblijfsstraat in te richten
- Effecten monitoren zodra rijrichting en timing duidelijk zijn