

RAPPORT

Sluipverkeer Dorpstraat Nuth

Klant: Gemeente Beekdaelen

Referentie: BJ6793_M&I_RP2401091020

Status: Definitief/03

Datum: 9 januari 2025

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110
6199 AE Maastricht Airport
Netherlands
Mobility & Infrastructure

Telefoon: +31 88 348 78 48
Email: info@rhdhv.com
Website: royalhaskoningdhv.com

Titel document: Sluipverkeer Dorpstraat Nuth

Ondertitel:
Referentie: BJ6793_M&I_RP2401091020
Uw kenmerk --
Status: Definitief/03
Datum: 9 januari 2025
Projectnaam: Beekdaelen Sluipverkeer Nuth
Projectnummer: BJ6793
Auteur(s): q

Opgesteld door: NB

Gecontroleerd door: NB

Datum: 9 januari 2025

Goedgekeurd door: NB

Datum: 9 januari 2025

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veeveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

Samenvatting	1
1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
2 Procesverslag	3
2.1 Situatieschets en -beschrijving	3
2.2 Probleemdefiniëring	3
2.3 Oplossingsrichtingen in beeld	3
2.4 Beleid gemeente Beekdaelen	4
2.5 Gevoerd proces	5
2.5.1 Bewoners van Dorpstraat in 2023	5
2.5.2 Overleg met RWS	5
2.5.3 Participatietraject met overige belanghebbenden	5
2.5.4 Proef met snelheidsremmende maatregelen	5
2.6 Opstellen rapportage	5
3 Situatiebeschrijving	6
3.1 Huidige situatie	6
3.2 Afsluiten viaducten A76	8
3.2.1 Effect volledige afsluiting zonder verdere maatregelen	8
3.2.2 Effect volledige afsluiting met afsluiten Kamp	9
3.2.3 Om-en-om regeling	10
3.2.4 Conclusie	11
4 Tegengaan doorgaand verkeer over Dorpstraat	12
4.1 Afsluiten Kamp	12
4.2 Inrichten tot volwaardige 30 km/uur zone	13
4.3 Instellen eenrichtingsverkeer	14
4.4 Selectieve toegang	17
4.5 Pilot: drempels	18
5 Participatie belanghebbenden	19
5.1 Bewoners van de Dorpstraat	19
5.2 Ondernemers De Horsel	19
5.3 Bewoners van Kamp, Platsbeekweg, Platsmolenweg en Stegelstraat	20
5.4 Bewoners van Nierhoven en Grijzegrubben	21
5.5 Ondernemers Dorpstraat	21
5.6 Bewoners Terstraten, Tervoorst en Brand	22

5.7	Aandachtspunten vanuit de participatie	22
6	Conclusies en aanbevelingen	25

Bijlagen

1.1	Verslag bewoners Dorpstraat
1.2	Verslag bewoners Kamp
1.3	Verslag bewoners Nierhoven en Grijzegrubben
1.4	Verslag ondernemers Dorpstraat
1.5	Verslag bewoners Tervoorst, Terstraten en Brand

Samenvatting

De afgelopen tien jaar zijn er in de omgeving van Nuth aanzienlijke veranderingen geweest op het gebied van verkeer. De opening van de N300 (Buitenring Parkstad Limburg) in 2018 en de verwijdering van de op- en afrit van de A76 richting Kerensheide in 2019 hebben geleid tot gewijzigde verkeersroutes naar Vaesrade, Schinnen en Hoensbroek. Verdere veranderingen zijn gepland voor 2026/2027, wanneer de viaducten aan de Daelderweg over de A76 zullen worden vervangen. Deze aanpassingen zullen opnieuw leiden tot gewijzigde verkeersroutes, met als gevolg veranderende verkeersintensiteiten op diverse wegen in de omgeving van Nuth.

De gemeente Beekdaelen heeft een brief ontvangen van de bewoners van de Dorpstraat over de onhoudbare verkeerssituatie, vooral met betrekking tot verhoogde verkeersintensiteiten en te hoge snelheden op de Dorpstraat en Slagboomsweg. Daarnaast zullen de viaducten aan de Daelderweg een jaar lang worden gesloten voor vervanging, wat naar verwachting zal leiden tot een toename van het verkeer via Kamp, Slagboomsweg en Dorpstraat, wegen die niet geschikt zijn voor deze verkeerslast.

De gemeente Beekdaelen heeft Royal HaskoningDHV gevraagd om te onderzoeken welke maatregelen genomen kunnen worden om de reeds ervaren verkeersoverlast aan de Dorpstraat niet te laten toenemen. Tevens is de gemeenteraad akkoord gegaan met een motie om de omliggende dorpen Kamp, Nierhoven, Grijzegrubben, Tervoorst, Terstraten en Brand bij dit onderzoek te betrekken.

In het procesverslag worden de stappen beschreven die genomen zijn tijdens het onderzoek, met als doel conclusies te formuleren omtrent de haalbaarheid en effectiviteit van mogelijke verkeersmaatregelen. Op basis van het onderzoek zijn de volgende conclusies en aanbevelingen geformuleerd:

- **Verkeersintensiteit:** De reeds gerealiseerde en nog te realiseren veranderingen in verkeersroutes zullen leiden tot zowel toename als afname van verkeersintensiteiten op verschillende wegen in de omgeving van Nuth.
- **Aanbevolen maatregelen:** Diverse maatregelen zijn geïdentificeerd om de verkeersoverlast in de Dorpstraat te beperken, zoals snelheidsbeperkingen, herinrichting van wegen en doorstroombevorderende aanpassingen. Om de overlast van de inwoners van Dorpstraat te verminderen is het afsluiten van Kamp de meest geschikte maatregel. De inwoners van de omliggende gehuchten zijn het echter niet eens met een dergelijke maatregel. Als alternatief kan Kamp ingericht worden als eenrichtingsverkeer zodat de overlast verminderd.
- **Betrokkenheid omliggende gehuchten:** Om een breed draagvlak te creëren, is het essentieel om de inwoners van de betrokken dorpen actief te betrekken bij de besluitvorming en uitvoering van de maatregelen.

In de bijlagen zijn verslagen opgenomen van bewoners uit verschillende wijken en ondernemers, waarin zij hun ervaringen en aandachtspunten met betrekking tot de verkeerssituatie beschrijven.

1 Inleiding

De laatste tien jaar hebben in de omgeving van Nuth een aantal grote veranderingen plaatsgevonden op het gebied van verkeer. Zo is in 2018 de N300 (Buitenring Parkstad Limburg) geopend. De aansluiting van de N300 op de A76 heeft ervoor gezorgd dat een aantal wegen verlegd moesten worden. Hierdoor zijn de routes naar Vaesrade, Schinnen en Hoensbroek veranderd. Daarnaast zijn in 2019 de op- en afrit van de A76 in de richting Kerensheide verwijderd. Het verkeer richting Kerensheide dient nu ook een andere route te nemen.

Daarnaast zullen er in de komende jaren nog verdere veranderingen plaatsvinden. In 2026/2027 zullen de viaducten aan de Daelderweg over de A76 vervangen worden. Nadat deze viaducten zijn vervangen, zullen de op- en afrit van de A76 in de richting Ten Esschen gesloten worden voor regulier verkeer. Hierdoor verandert ook de route richting Heerlen en Aken.

Deze veranderingen zorgen ervoor dat het reguliere verkeer andere routes moet nemen. Dit betekent dat op een aantal wegen in de omgeving van Nuth de verkeersintensiteiten zullen veranderen. In sommige gevallen zal er minder verkeer over de wegen gaan rijden. In andere gevallen zullen de veranderingen zorgen voor een groei van het aantal verkeersdeelnemers.

1.1 Aanleiding

De gemeente Beekdaelen heeft een brief ontvangen van de bewoners van de Dorpstraat waarin zij stellen dat de verkeerssituatie in de Dorpstraat niet langer houdbaar is. Het gaat hierbij voornamelijk om de verkeersintensiteiten. Door ontwikkelingen in de omgeving zijn de verkeersintensiteiten in de Dorpstraat verhoogd. Daarnaast wordt er aangegeven dat er te hard wordt gereden in de Dorpstraat en Slagboomsweg.

Ongeveer gelijktijdig werd bekendgemaakt dat de viaducten aan de Daelderweg over de A76 zullen worden vervangen. Het plan van Rijkswaterstaat is om de viaducten een jaar lang af te sluiten. Deze viaducten zijn cruciaal in de verbinding tussen de kern Nuth en de op- en afritten van de A76. Het niet beschikbaar zijn van deze verbinding zorgt ervoor dat de meest logische route tussen de A76/N300 en Nuth via Kamp, Slagboomsweg en Dorpstraat loopt. Dit baart de gemeente Beekdaelen zorgen omdat deze wegen niet geschikt zijn voor de verwachte verkeersintensiteiten.

De gemeente Beekdaelen heeft Royal HaskoningDHV gevraagd om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om te voorkomen dat de reeds ervaren verkeersoverlast aan de Dorpstraat toeneemt en aan te geven welke maatregelen het meest haalbaar en effectief zijn. Daarnaast heeft de gemeenteraad een motie aangenomen om de achterliggende dorpen te betrekken in het onderzoek. Daarom zijn de inwoners Kamp, Nierhoven, Grijzegrubben, Tervorst, Terstraten en Brand meegenomen in het onderzoek.

2 Procesverslag

In dit hoofdstuk wordt kort omschreven welke stappen er genomen zijn in het onderzoek. In dit rapport zullen deze stappen gevolgd worden om zo tot een conclusie te komen.

2.1 Situatieschets en -beschrijving

Ten eerste is de huidige situatie op de Dorpstraat en de omgeving van Nuth in kaart gebracht. Er zijn verschillende berekeningen en onderzoeken uitgevoerd om een goed beeld te krijgen van de huidige situatie, hoe de Dorpstraat – Slagboomsweg gebruikt wordt door het verkeer en of de ervaren overlast reden is voor aanpassingen in het verkeerssysteem. Verder zijn er diverse verkeersmodelberekeningen gemaakt die de verkeersintensiteiten kunnen voorspellen wanneer de viaducten worden afgesloten en het effect van mogelijke maatregelen.

2.2 Probleemdefiniëring

Situatie Dorpstraat Nuth

Onderzocht is welke maatregelen er genomen kunnen worden om de verkeersoverlast in de Dorpstraat te verminderen. Er zijn berekeningen gemaakt om in kaart te brengen welke gevolgen de maatregelen hebben voor de overige wegen en de bereikbaarheid. Ook is gekeken naar de gevolgen van de maatregelen hebben voor de bewoners en ondernemers in de omgeving. Hierbij is gekeken naar de verandering in reistijd voor de bewoners en wat de gevolgen zijn voor de verkeersintensiteiten op de wegen in Nuth.

Effect reconstructie viaducten

De reconstructie van de viaducten over de A76 zal ervoor zorgen dat de enige directe route van de A76 vanuit noordelijke richting en de N300 richting Nuth via Kamp zal lopen. Er is onderzocht welke effecten deze afsluiting zal hebben op het verkeer op Kamp en de Dorpstraat. Tevens is gekeken of er alternatieve mogelijkheden zijn in plaats van het afsluiten de viaducten. Een van de onderzochte alternatieven is het instellen van een om-en-om regeling.

Afsluiting van toe- en afritten nabij station Nuth

Nadat de viaducten over de A76 vervangen zijn, zullen de toe- en afritten bij station Nuth permanent geamoveerd worden. De hulpdiensten kunnen na amoveren nog steeds gebruik maken van de afrit. Dit zal ervoor zorgen dat de verkeersstromen zullen veranderen voor het verkeer in zuidelijke richting. Dit heeft ook invloed op het verkeer in Kamp en de Dorpstraat omdat een groot aandeel van het verkeer dat nu via de toe- en afritten bij station Nuth rijdt, via het turboplein bij de N300 zal rijden. Het risico bestaat dat dit verkeer dan via Kamp en de Dorpstraat richting Nuth gaat rijden.

2.3 Oplossingsrichtingen in beeld

Nu de knelpunten in beeld zijn gebracht is gekeken welke oplossingsrichtingen en maatregelen denkbaar zijn en wat het oplossend vermogen van de oplossing is. Tevens is gekeken naar mogelijke (negatieve) neveneffecten van de maatregelen.

Niets doen

Als eerste is gekeken wat er gebeurt als er geen maatregelen getroffen worden. Hierdoor kan inzichtelijk gemaakt worden hoe de toekomst er waarschijnlijk uit gaat zien als er geen maatregelen getroffen worden. Ook kan dit beeld gebruikt worden als een nulmeting om te kijken wat de effecten zijn van het nemen van maatregelen.

Afsluiten Kamp

Onderzocht is wat de effecten zijn van het afsluiten van Kamp. Hierbij is niet alleen gekeken naar de effecten op de Dorpstraat, maar ook op de Stationsstraat en de effecten voor de bewoners van de omliggende dorpen.

Inrichten Dorpstraat 30km/u

Een minder ingrijpende maatregel is het nemen van verkeersmaatregelen die de route minder aantrekkelijk maken. Onderzocht is of een verdere inrichting van de wegen tot 30 km/uur zone noodzakelijk is en wat de mogelijkheden zijn gelet op het profiel van de weg. Op dit moment geldt er al een maximumsnelheid van 30 km/uur. Er is gekeken op welke manieren het mogelijk is om de snelheid van het verkeer af te remmen.

Eenrichtingsverkeer

Een andere onderzochte oplossing is het invoeren van eenrichtingsverkeer op Kamp. Hierbij is gekeken wat de effecten zijn op de verkeersstromen in de Dorpstraat en omgeving. Op verzoek van een bewonersavond is tevens gekeken of het mogelijk is dit eenrichtingsverkeer tijdafhankelijk te maken zodat de drukste richting wordt gesloten.

Selectieve toegankelijkheid

Vervolgens is onderzocht of het mogelijk en wenselijk om Kamp selectief toegankelijk te maken. Hierbij wordt Kamp afgesloten voor doorgaand verkeer maar is het mogelijk voor bestemmingsverkeer om gebruik te blijven maken van Kamp. Er is gekeken naar een fysieke afsluiting middels een bollard en een digitale afsluiting middels camerabewaking.

2.4 Beleid gemeente Beekdaelen

De gemeenteraad van Beekdaelen heeft in 2019 het mobiliteitsplan vastgesteld. In dit mobiliteitsplan zijn twee doelstellingen opgenomen die van toepassing op dit onderzoek. Deze doelstellingen zijn “Leefbaarheid boven bereikbaarheid” en “het weren van sluipverkeer door de kernen”.

Leefbaarheid boven bereikbaarheid

De leefbaarheid van de kernen heeft voor de gemeente Beekdaelen de hoogste prioriteit. De bereikbaarheid is hieraan ondergeschikt. Dit betekent dat er gestreefd moet worden naar een optimale leefbaarheid van de inwoners van Beekdaelen, ook als dit ten koste gaat van de bereikbaarheid.

Weren van sluipverkeer door kernen

Om een goede gezondheid en welzijn te bevorderen wil de gemeente Beekdaelen het doorgaand over gemeentelijke wegen in de dorpskernen weren. Het weren van doorgaand verkeer zorgt voor een hogere verkeersveiligheid en een betere luchtkwaliteit. Ook wordt de fijnstofuitstoot verminderd.

De gemeente is vrij om beleidsregels vast te stellen. Als deze zijn vastgesteld door de Raad, zoals in het geval van het mobiliteitsplan, dan zijn de regels niet vrijblijvend en vormen ze een sturend kader waarlangs de maatregelen genomen moeten worden.

2.5 Gevoerd proces

Om een beter inzicht te krijgen in de belangen bij de verkeerssituatie in de Dorpstraat en Slagboomsweg, hebben een aantal gesprekken en bijeenkomsten plaatsgevonden.

2.5.1 Bewoners van Dorpstraat in 2023

Ten eerste is er een bijeenkomst geweest met de belangenvereniging van de bewoners van de Dorpstraat. Tijdens deze bijeenkomst heeft de belangenvereniging de ervaren overlast uitgelegd. Met de bewoners is gekeken naar diverse mogelijkheden waarbij uiteindelijk het sluiten van Kamp voor de bewoners als beste maatregel werd gekozen.

2.5.2 Overleg met RWS

Met Rijkswaterstaat hebben overleggen plaatsgevonden met betrekking tot de viaducten A76. In dit overleg is de planning, het voorgestelde plan van aanpak en de vervolgstappen met betrekking tot het afsluiten van de viaducten over de A76 besproken. Hoewel het projectmatig geen onderdeel uitmaakt van de vervangingsopgave is ook het amoveren van de toe- en afritten van de A76 bij station Nuth en de daarbij behorende volgtijdelijkheid besproken. Om onnodige overlast te voorkomen kan amoveren pas plaatsvinden nadat de viaducten zijn vervangen.

2.5.3 Participatietraject met overige belanghebbenden

Om input te krijgen vanuit de bewoners en ondernemers in Nuth en omgeving, hebben er verschillende informatieavonden plaatsgevonden. Tijdens deze avonden is de verkeerssituatie van de Dorpstraat aan de aanwezigen uitgelegd. Daarnaast is de maatregelen om Kamp af te sluiten aan bod gekomen. Vervolgens hebben de aanwezigen de mogelijkheid gekregen om hun mening over de situatie en de maatregel te geven. Daarnaast was er de ruimte om alternatieve maatregelen voor te stellen.

Uitwerking opmerkingen informatieavonden

Tijdens de informatieavonden zijn een aantal mogelijke knelpunten aangegeven. Er is vervolgens onderzocht of deze knelpunten daadwerkelijk tot problemen kunnen zorgen en welke maatregelen dan getroffen kunnen worden om dit op te lossen. Daarnaast zijn de alternatieve ideeën die tijdens de informatieavonden zijn voorgesteld onderzocht. Er is hierbij gekeken of de ideeën haalbaar en wenselijk zijn.

2.5.4 Proef met snelheidsremmende maatregelen

Tijdens de diverse informatieavonden werd door de aanwezigen geopperd om de route over Kamp onaantrekkelijker te maken door het nemen van snelheidsremmende maatregelen. Om hier tegemoet aan te komen is door de gemeente Beekdaelen een proef gehouden met de aanleg van een viertal tijdelijke drempels op Kamp en de Slagboomsweg.

2.6 Opstellen rapportage

Met alle informatie die verzameld is uit de verschillende databronnen, is deze rapportage opgesteld. De data zijn in deze rapportage samengevoegd. Ten slotte is er een conclusie getrokken waaruit een advies is voortgekomen.

3 Situatiebeschrijving

In deze paragraaf zal de huidige situatie beschreven worden en zal er gekeken worden naar de gevolgen van het afsluiten van de viaducten. In deze paragraaf is er gekeken naar de situatie als er geen maatregelen genomen worden.

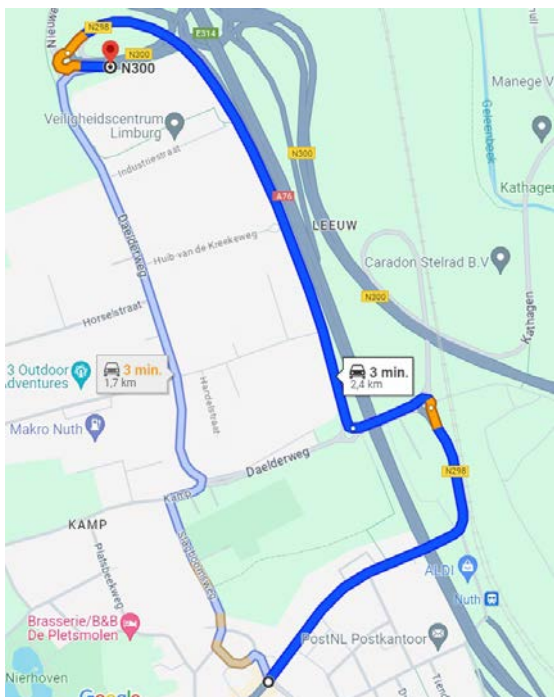
3.1 Huidige situatie

Verkeersintensiteiten

De Dorpstraat is een straat die door het oude centrum van Nuth loopt. Doordat dit oude centrum van Nuth gebouwd is voor de komst van de auto, zijn de straten smal en liggen de huizen dicht langs de straat. Hierdoor is de straat niet geschikt voor grote hoeveelheden verkeer. De straat is geclassificeerd als ETW30 dat inhoudt dat doorgaand verkeer op deze weg niet gewenst is.

Aan de zuidkant wordt straat ontsloten door de N298/Stationsstraat in eigendom en beheer van de Provincie Limburg. Aan de noordkant kan het gebied verlaten worden via de Slagboomsweg en Kamp dat een verbinding biedt met de A76 en de BPL. Dit betekent dat er een doorgaande route door het oude centrum van Nuth loopt. Deze route verbindt Nuth (en de dorpen ten zuiden van Nuth) met de A76 en N300. De meest geschikte route van het centrum van Nuth naar de A76 en N300 is via de Stationsstraat, Van Eynattenweg en Reijmersbekerweg. Deze route is beter ingericht om grote verkeersintensiteiten af te wikkelen. Omdat de route via de Dorpstraat korter is, wordt de Dorpstraat echter veelvuldig gebruikt door doorgaand verkeer (zie figuur 1). Ook al zit er 700 meter verschil in de gereden afstand, de reistijd blijft ongeveer gelijk. In een normale situatie zal het verschil circa één minuut bedragen.

Om na te gaan wat het aandeel doorgaand verkeer op de Dorpstraat is, zijn er drie berekeningen uitgevoerd. Ten eerste is er gerekend in het verkeersmodel. In het model is gekeken naar de vertrekpunten en bestemmingen van het verkeer dat over Kamp rijdt (zie figuur 2). Hieruit blijkt dat een groot gedeelte van het verkeer niet het vertrekpunt of de bestemming in de buurt van Kamp heeft. Omdat het om een modelberekening gaat, is aanvullend gekeken naar gemeten data. Hiervoor zijn gegevens van TomTom gebruikt (zie figuur 3). Het principe werkt hetzelfde als bij de modelberekening. Er is gekeken naar het vertrekpunt en de bestemming van het verkeer dat over Kamp rijdt. Ook uit deze data blijkt dat er een groot aandeel doorgaand verkeer over Kamp rijdt. Tenslotte is er een kentekenonderzoek uitgevoerd (zie figuur 4). In dit kentekenonderzoek zijn op Kamp en de Dorpstraat de eerste vier karakters van de kentekens opgeschreven van de passerende voertuigen. Als deze voertuigen binnen 2 minuten op een tweede meetpunt gesignaleerd wordt, dan wordt dit voertuig aangemerkt als doorgaand verkeer. Uit dit onderzoek blijkt dat ongeveer 75% van de voertuigen doorgaand verkeer is.



Figuur 1: Routes van Nuth naar N300. Bron: Google Maps



Figuur 2: Modelberekening Kamp. Bron: Verkeersmodel Limburg



Figuur 3: Doorgaand verkeer Kamp. Bron: TomTom



Figuur 4: Kentekenonderzoek (punt 2: verkeer van Stationsstraat richting Kamp. Punt 3: verkeer van Kamp richting Stationsstraat)

Snelheid

De gereden snelheid in de Dorpstraat is op dit moment niet te hoog ($V_{85} = 30$). Dit betekent dat 85% van het verkeer niet harder dan 30 km/uur rijdt). Dit komt doordat de Dorpstraat relatief smal is en de zichtlijnen niet optimaal zijn. De bebouwing van de Dorpstraat staat namelijk kort op de weg. Bij een smalle weg, ligt de ervaren snelheid vaak hoger dan de daadwerkelijke snelheid. Dit heeft invloed op zowel de bestuurders als de omwonenden. Bestuurders rijden onbewust langzamer als er gebouwen dicht langs de weg staan.

Dit betekent ook dat bewoners de gereden snelheid hoger inschatten dan de daadwerkelijke snelheid. De ervaren snelheid in de Dorpstraat kan dus wel hoog liggen, maar de daadwerkelijke snelheid is niet te hoog.

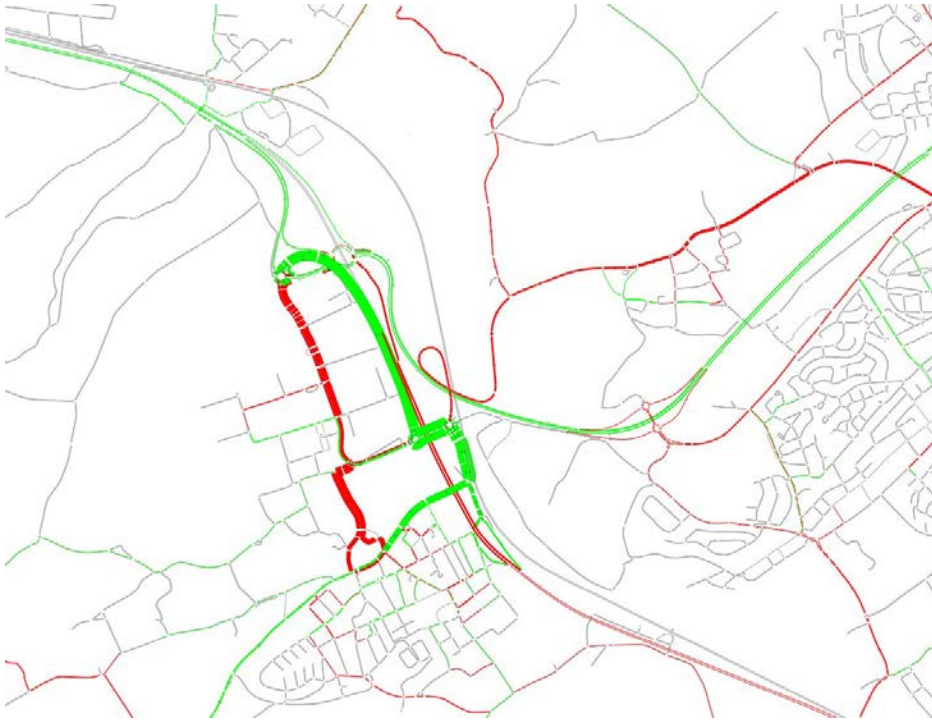
Op de Slagboomsweg wordt er harder gereden ($V_{85} = 37$). De Slagboomsweg ziet er anders uit dan de Dorpstraat. De Slagboomsweg is breder dan de Dorpstraat, er liggen geen gebouwen langs de weg en het zicht is goed. Deze factoren zorgen ervoor dat er harder gereden wordt dan op de Dorpstraat. Dit betekent echter niet dat er maatregelen getroffen moeten worden. Bij V_{85} waarden van boven de 40km/h worden meestal maatregelen getroffen. Omdat de V_{85} op de Slagboomsweg 37km/h is, kan de gemeente ervoor kiezen om maatregelen te treffen, maar dit is niet noodzakelijk gezien de snelheid.

3.2 Afsluiten viaducten A76

Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat de viaducten over de A76 aan de Daelderweg aan vervanging toe zijn. In het vervangingsplan van Rijkswaterstaat worden de viaducten gelijktijdig vervangen wat betekent dat de verbinding voor ongeveer een jaar lang niet beschikbaar is voor het verkeer. Dit heeft een grote invloed op de verkeerssituatie in Nuth en omgeving. De doorgaande route vanuit Nuth en de dorpen eromheen richting de aansluiting op de A76 en N300 loopt immers via deze viaducten. De meest logische alternatieve route gaat via Kamp, Slagboomsweg en Dorpstraat. Andere alternatieve routes zullen voor minimaal 5 minuten extra reistijd zorgen.

3.2.1 Effect volledige afsluiting zonder verdere maatregelen

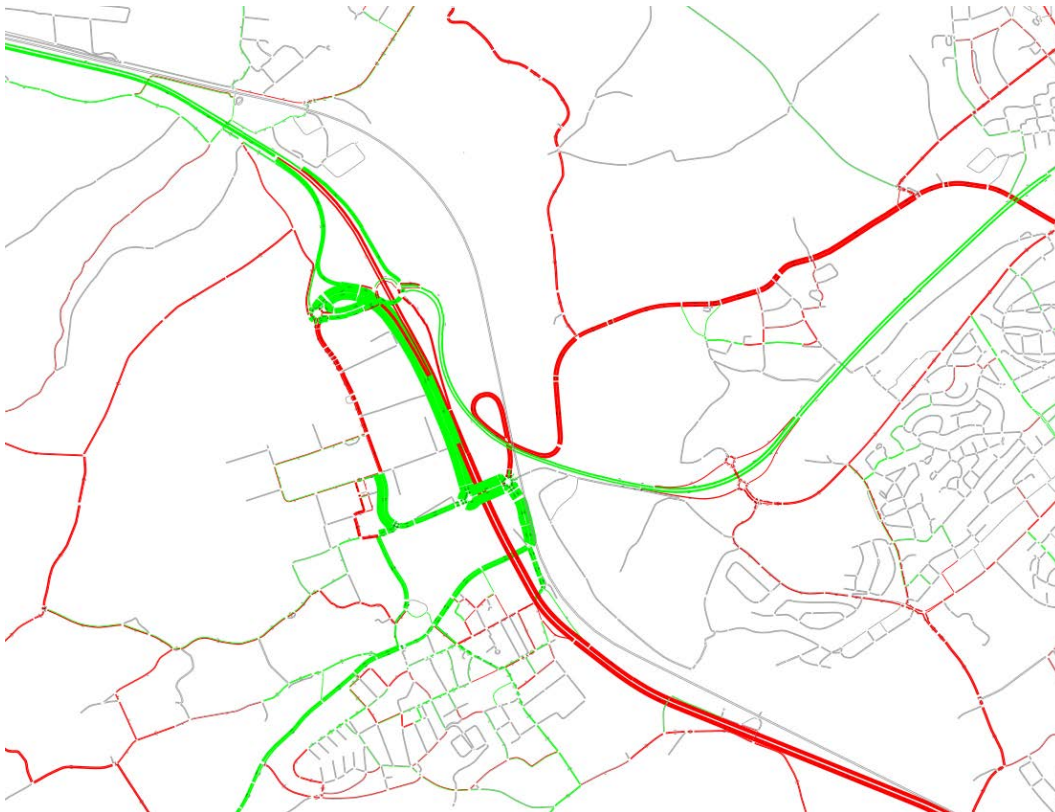
Om na te gaan in welke mate het verkeer via Kamp zal rijden als de viaducten afgesloten zijn, is een modelberekening gemaakt (zie figuur 5). Deze berekening laat zien hoeveel verkeer er meer of minder over een wegvak rijdt als de viaducten worden afgesloten. Rode lijnen geven aan dat er meer verkeer over het wegvak zal rijden en groene lijnen geven aan dat er minder verkeer over het wegvak zal rijden. Hoe dikker de lijn, hoe groter het verschil zal zijn. Het aantal voertuigen dat gebruik gaat maken van Kamp, zal bij een afsluiting met ongeveer 4.000 voertuigen per etmaal stijgen. Op dit moment geeft het blijkt uit de metingen dat er ongeveer 4.300 voertuigen per etmaal over Kamp rijden. Dit betekent dat er een jaar lang bijna twee keer zo veel verkeer over Kamp, Slagboomsweg en Dorpstraat zal rijden. Hiervoor zijn deze wegen niet ingericht. Het verkeer zal tijdens piekmomenten vastlopen en de overlast zal verergeren gedurende de afsluiting. De gemeente Beekdaelen heeft aangegeven dat deze situatie onbespreekbaar is en dat een alternatief moet worden bedacht. Samen met de gemeente zijn daarvoor een aantal mogelijkheden onderzocht. Deze alternatieve scenario's zullen hieronder besproken worden



Figuur 5 Verschil in aantal voertuigen bij afsluiten viaducten A76. Bron: Verkeersmodel Limburg

3.2.2 Effect volledige afsluiting met afsluiten Kamp

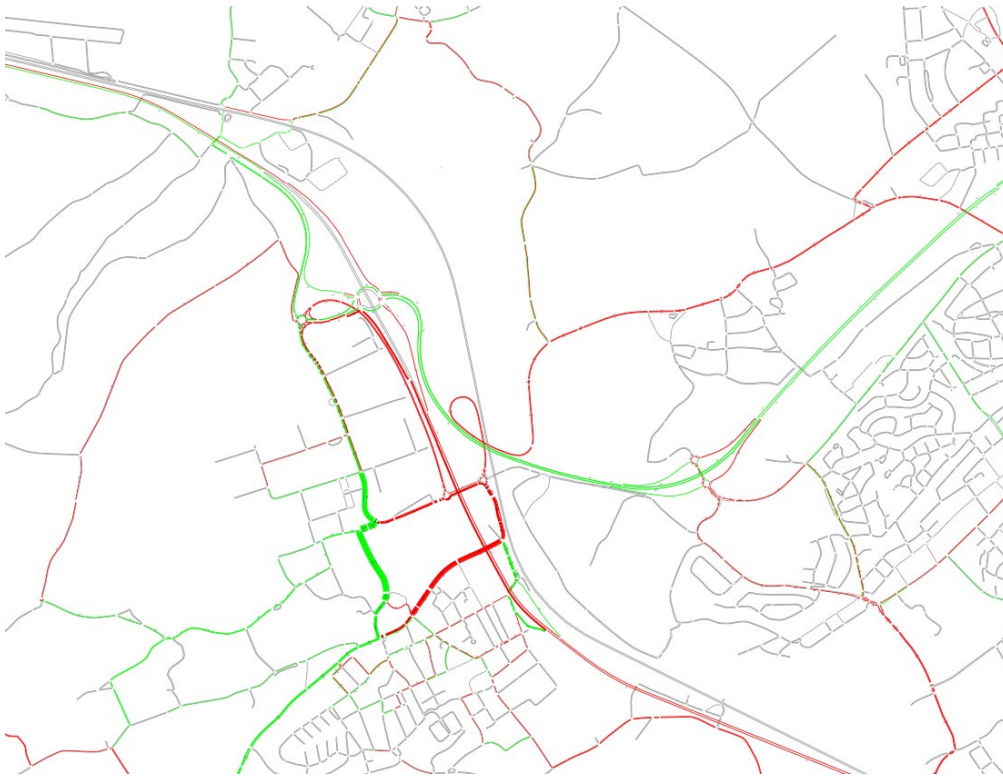
Als de viaducten over de A76 worden vervangen, voert de meest logische alternatieve route via Kamp. Om te voorkomen dat de Slagboomsweg en Dorpstraat vastlopen, is er onderzocht welke routes het verkeer zal nemen als zowel Kamp als de viaducten over de A76 dicht gaan (zie figuur 7). Uit de berekening blijkt dat er geen reële alternatieven zijn als beide wegen worden afgesloten. Het verkeer zoekt zich een weg over verschillende grotere en kleinere wegen in de buurt. Met name Vaesrade wordt zwaarder belast. Er zullen ongeveer 2.400 voertuigen per etmaal extra door de kern van Vaesrade rijden. Ook Swier, Schinnen en Grijzegrubben zullen een toename van het verkeer krijgen te verwerken als beide wegen worden afgesloten. Er zal daarmee overlast ontstaan op wegen die niet berekend zijn op grotere hoeveelheden verkeer in diverse kleinere dorpen in de omgeving. Als zowel de viaducten en Kamp worden afgesloten zal het probleem zich verspreiden over een groter gebied.



Figuur 6 Verschil intensiteiten bij afsluiten Kamp en Viaducten. Bron: Verkeersmodel Limburg

3.2.3 Om-en-om regeling

Een van de voorgestelde maatregelen is het toepassen van een om-en-om regeling. Hierbij worden de viaducten niet gelijktijdig afgesloten maar blijft een viaduct beschikbaar voor de afwikkeling van het verkeer. Eerst wordt één viaduct afgesloten en vervangen terwijl het parallelle viaduct in gebruik blijft. Op dit viaduct kan dan met een VRI een om-en-om regeling ingesteld worden waarbij het verkeer uit de verschillende richtingen om beurten over het open viaduct rijdt en het verkeer in minimaal een richting kan worden afgewikkeld. Als het eerste viaduct vervangen is, kan dit opengesteld worden voor alle verkeer en dan kan het tweede viaduct vervangen worden. Deze om-en-om regeling zal voor vertraging zorgen omdat de capaciteit van de viaducten halveert, maar er kan wel gebruik worden gemaakt van de viaducten. De bereikbaarheid van Nuth komt hiermee niet in het geding. Dit zal er echter niet voor zorgen dat de problemen bij de Dorpstraat worden opgelost. Doordat de om-en-om regeling voor vertraging kan zorgen, zal een deel van het verkeer nog steeds via de Dorpstraat rijden. Daarom is deze maatregel voornamelijk effectief in combinatie met andere maatregelen. Om een beter inzicht te krijgen in de effecten van een om-en-om regeling is een modelberekening gemaakt (zie figuur 8). Bij een om-en-om regeling zal er nog steeds meer verkeer door de Swier en Vaesrade rijden. De intensiteiten zullen echter een stuk minder toenemen dan bij een volledige afsluiting van de viaducten. In alle dorpen zal het aantal voertuigen per etmaal met minder dan 400 toenemen. Alleen de route Reijmersbekerweg, van Eynattenweg en Stationsstraat, zal een toename zien van meer dan 400 voertuigen per etmaal. Deze route is echter geschikt om het extra verkeer af te wikkelen.



Figuur 7 Verschil intensiteiten bij om-en-om regeling en afsluiten Kamp. Bron: Verkeersmodel Limburg

3.2.4 Conclusie

De werkzaamheden aan de viaducten duren naar verwachting een jaar. Dit betekent dat de effecten van de werkzaamheden een jaar lang merkbaar zullen zijn. Zonder aanvullende maatregelen zijn de effecten van de werkzaamheden onacceptabel voor verkeersleefbaarheid in de kernen Nuth en Vaesrade. Ook als zowel Kamp als de viaducten compleet worden afgesloten zullen de effecten onacceptabel zijn voor de leefbaarheid van de kernen. Daarom is een om-en-om regeling voor gemeente Beekdaelen het uitgangspunt bij de reconstructie van de viaducten. Omdat zelfs bij een om-en-om regeling de verkeersintensiteiten op de Kamp flink zullen toenemen, en dit tot ongewenste verkeerssituaties zal leiden, is het nodig om maatregelen te treffen die het doorgaand verkeer over de Dorpstraat tegengaan.

4 Tegengaan doorgaand verkeer over Dorpstraat

Door de reconstructie van de viaducten wordt de noodzaak om aanvullende maatregelen te treffen verder vergroot los van het feit dat ook zonder de reconstructie het aandeel doorgaand verkeer hoog is. De uitwerking van de maatregelen zal in dit hoofdstuk plaatsvinden.

Een van de maatregelen die onderzocht is, is het afsluiten van Kamp voor gemotoriseerd verkeer. Er is gekeken welke effecten de afsluiting heeft op de wegen in de omgeving en wat de effecten zijn op de reistijd van de bewoners van de dorpen in de omgeving.

Vervolgens is er gekeken naar de mogelijkheden om de Dorpstraat en Slagboomsweg in te richten als een volwaardige 30 km/uur zone.

Het inrichten van Kamp voor eenrichtingsverkeer is de derde maatregel die onderzocht is. Hierbij is gekeken naar een maatregel met een vaste rijrichting en naar een tijdafhankelijke rijrichting.

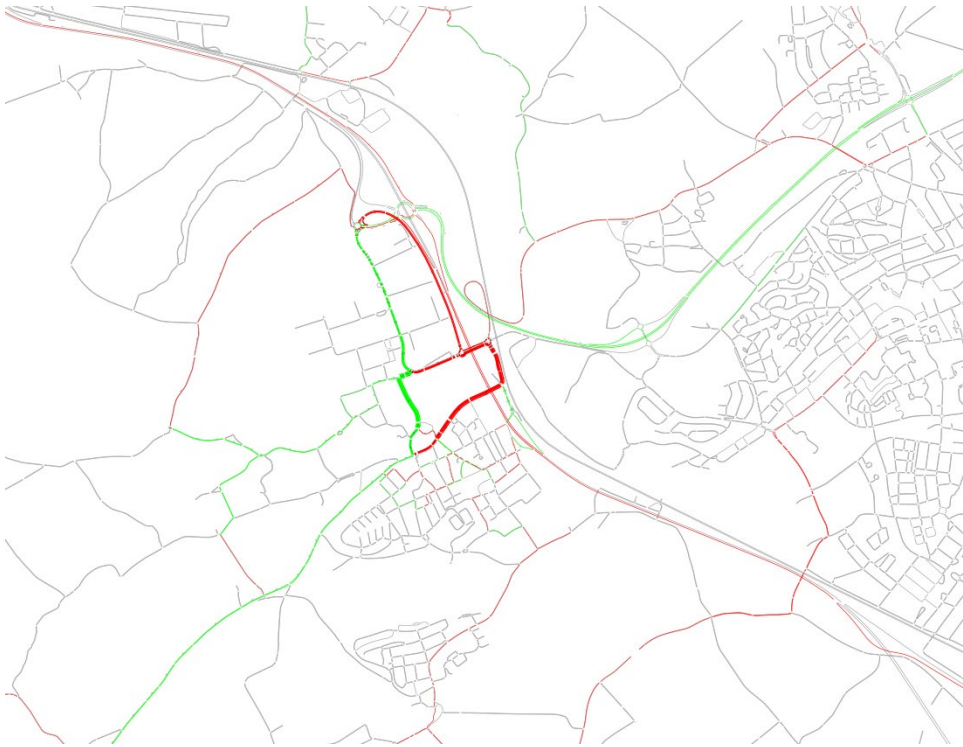
Ten slotte is er gekeken naar het toepassen van selectieve toegang van Kamp. Hierbij is gekeken wat de mogelijkheden zijn om Kamp af te sluiten voor doorgaand verkeer maar open te houden voor bestemmingsverkeer. Hierbij zijn de opties voor het plaatsen van een zogenaamde bollard en camerabewaking verder uitgelicht.

4.1 Afsluiten Kamp

In deze rapportage betekent het afsluiten van Kamp dat de weg wordt gesloten voor al het gemotoriseerde verkeer. Landbouwverkeer en hulpdiensten kunnen in dit geval nog gebruik maken van de verbinding door het plaatsen van een tractorsluis. Het toepassen van uitzonderingen zal geen doorslaggevende effecten hebben op de modellen omdat het om relatief kleine aantallen gaat. Er is een modelberekening uitgevoerd waarin is gekeken naar de verschillen in intensiteiten per etmaal op wegvakken in Nuth en omgeving (zie figuur 6). In deze modelberekening met rood wordt aangegeven welke wegen drukker worden en met groen welke wegen rustiger. Hoe dikker de lijnen zijn hoe groter het verschil is.

Uit de berekening blijkt dat de grootste verschillen plaatsvinden op Kamp, Slagboomsweg, Daelderweg, Reijmersbekerweg, Van Eynattenweg en Stationsstraat. Op alle andere wegen zal de afsluiting minimale verschillen teweegbrengen. Door de afsluiting worden de Kamp, Slagboomsweg en de Daelderweg tussen de Nieuwe Netherweg en Kamp rustiger. De Reijmersbekerweg, Van Eynattenweg, Stationsstraat en Daelderweg tussen Kamp en de Van Eynattenweg worden drukker als Kamp wordt afgesloten. Deze wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en daarmee geschikt om dit verkeer af te wikkelen. De overlast die het extra verkeer dat veroorzaakt wordt door het afsluiten van Kamp, zal beperkt blijven. Het afsluiten van Kamp zal geen ernstige negatieve effecten hebben op het verkeerintensiteiten in en rondom Nuth.

Het afsluiten van Kamp zal voor verschillende gehuchten zorgen voor een reistijdvertraging in de richting van de A76 en N300. Deze reistijdvertraging zal in het uiterste geval 2 minuten bedragen. De reistijdvertraging zal in hoofdstuk 5 verder in detail besproken worden.



Figuur 8 Verschil in intensiteiten bij afsluiten Kamp. Bron: Verkeersmodel Limburg

4.2 Inrichten tot volwaardige 30 km/uur zone

Het inrichten van de Slagboomsweg en Dorpstraat tot een volwaardige 30 km/uur zone heeft als gevolg dat de gemiddeld gereden snelheid verlaagd zal worden. Dit kan op twee manieren leiden tot een afname van de verkeersoverlast. Ten eerste leidt een verlaging van de gemiddelde snelheid tot minder geluidsoverlast en een verbeterde verkeersveiligheid. Ten tweede zorgt een snelheidsverlaging voor een toename van de reistijd. Het wordt daarmee minder aantrekkelijk om via de Slagboomsweg en Dorpstraat te rijden en aantrekkelijker om via de Van Eynattenweg en Stationsstraat te rijden.

De verkeersintensiteiten kunnen hierdoor afnemen in de Slagboomsweg en Dorpstraat. Het inrichten van de weg tot een volwaardige 30 km/uur zone is geen wettelijke verplichting. Er wordt wel gekeken naar de gereden snelheden. Als deze te hoog zijn, dan zijn maatregelen noodzakelijk.

Gereden snelheid

Allereerst is onderzocht of het nodig is om maatregelen te treffen die de snelheid verlagen. Hiervoor zijn snelheidsmetingen gehouden op verschillende locaties op de Slagboomsweg, Dorpstraat, en Kamp. Uit deze metingen blijkt dat de gereden snelheid in de Dorpstraat niet te hoog is (V85 van 30 km/uur). Op de Slagboomsweg zijn de gereden snelheden hoger, maar maatregelen zijn verkeerskundig nog niet noodzakelijk aangezien de snelheid onder de norm van 40 km/uur blijft (V85 van 37 km/uur).

Maatregelen op de Dorpstraat

Er zijn verschillende maatregelen waarop de snelheid verlaagd kan worden. Zo is gekeken naar het plaatsen van een drempel, straatjuwelen, wegversmallingen en wisselend parkeren. Echter niet alle maatregelen zijn toepasbaar op alle wegen. De rijbaan in de Dorpstraat is smal en de bebouwing ligt dicht op de weg. Het is daardoor lastig om snelheidsverlagende maatregelen te treffen die weinig tot geen invloed hebben op de leefbaarheid en veiligheid van de buurt. De straat is te smal voor het plaatsen van een wegversmalling of straatjuwelen. De Dorpstraat is volgens de richtlijnen van het CROW al te smal zonder versmalling. De wegbreedte kan hierdoor niet verder ingeperkt worden.

De Dorpstraat is gedeeltelijk een eenrichtingsweg maar fietsers mogen wel in twee richtingen gebruikmaken van de weg. Het plaatsen van een wegversmalling zou onveilige situaties kunnen opleveren met fietsers. Ook het plaatsen van drempels is ongewenst. De bebouwing in de Dorpstraat ligt te dicht op de weg waardoor de eigenaren overlast kunnen ervaren van de trillingen en het geluid die veroorzaakt worden door het verkeer dat over de drempels rijdt. Het verbieden van fietsers in de tegenrichting dat door bewoners geopteerd om alsnog maatregelen te kunnen nemen is verkeerskundig ongewenst en past niet in het gemeentelijk beleid. De verwachting is dat fietsers ook bij het verbieden van het fietsen in de tegenrichting dit blijven doen. Vanuit verkeersveiligheidsoptiek is het daarom wenselijk het fietsen in de tegenrichting te faciliteren.

Maatregelen op de Slagboomsweg

Op de Slagboomsweg is het wel mogelijk om maatregelen te treffen die de snelheid vertragen. Deze weg is breder en er staat minder bebouwing langs de weg. Daarom heeft de gemeente Beekdaelen ook al maatregelen getroffen. Zo is er op de Slagboomsweg een drempel met wegversmalling aangelegd bij het bruggetje over de Platsbeek. Deze drempel met wegversmalling zorgt voor een acceptabele gemiddeld gereden snelheid. Om het verkeer verder te vertragen, is het mogelijk om op het noordelijke deel van de Slagboomsweg ook een wegversmalling met drempel te plaatsen. Andere maatregelen zoals een wegversmalling door middel van het aanbrengen een groenperkje is ook mogelijk. Deze maatregelen zullen weinig effect hebben op de gereden snelheid op de plekken waar dit het vaakst overlast veroorzaakt. Ook de afname van het doorgaand verkeer zal minimaal zijn omdat de reistijdvertraging door deze ingreep minimaal is. Dit is een advies van de belanghebbenden. Er zal daarom gekeken moeten worden wat de effecten van deze maatregel zijn.

Conclusie

Op de meeste plekken is het onwenselijk of onmogelijk om snelheid vertragende maatregelen te nemen. Op de Slagboomsweg zijn bij de Platsbeek al maatregelen getroffen. Op het noordelijke deel van de Slagboomsweg en Kamp is het mogelijk om maatregelen te nemen. Deze maatregelen zullen echter niet zorgen voor een vermindering van de snelheid in de gebieden waar de meeste overlast wordt ervaren. Verder zullen deze maatregelen ook niet zorgen voor een verminderen van het aandeel doorgaand verkeer op de Slagboomsweg en Dorpstraat.

4.3 Instellen eenrichtingsverkeer

Er is vervolgens onderzocht of het mogelijk en wenselijk is om eenrichtingsverkeer in te voeren. Hierbij is gekeken naar een aantal varianten. Ten eerste is het invoeren van eenrichtingsverkeer op Kamp, tussen de Slagboomsweg en de Daelderweg, onderzocht. Ook is de mogelijkheid om eenrichtingsverkeer op de Slagboomsweg en Platsbeekweg in te voeren bekeken. Daarnaast is er gekeken naar de mogelijkheid om tijdafhankelijk eenrichtingsverkeer in te voeren.

Eenrichtingsverkeer Kamp

Er is voorgesteld om eenrichtingsverkeer in te voeren op Kamp tussen de Slagboomsweg en Daelderweg. Hierdoor zal het verkeer op de Kamp met ongeveer de helft afnemen. Dit is een relatief eenvoudige maatregel om uit te voeren. Het betekent dat er bebording geplaatst moet worden en er Kamp op dit stuk versmald moet worden. Er zijn een aantal nadelen aan deze maatregel. Doordat de eenrichtingsweg relatief kort is, is het gemakkelijk en verleidelijk om tegen de richting in te rijden. Daarnaast zal de maatregel de overlast maar tijdens één spits oplossen. Dit komt doordat het verkeer in de ochtendspits voornamelijk van de Stationsstraat naar de Daelderweg rijdt en in de avondspits in omgekeerde richting. Als het verkeer op Kamp alleen nog maar richting de Daelderweg mag rijden, zal dit veel effect hebben op de avondspits, maar weinig op de ochtendspits en vice versa. Desalniettemin is het instellen van eenrichtingsverkeer een relatief eenvoudige maatregel die een deel van het probleem kan oplossen.

Bij het instellen van eenrichtingsverkeer adviseren we om Kamp fysiek te versmallen om het negeren van het verbod tegen te gaan.

Eenrichtingsverkeer Slagboomsweg en Platsbeekweg

Een andere maatregel is om eenrichtingsverkeer in te stellen op de Slagboomsweg en Platsbeekweg. Hierbij dient op deze wegen eenrichtingsverkeer in tegengestelde richting te worden ingevoerd. Het voordeel van deze maatregel is dat er minder verkeer over de Slagboomsweg zal rijden. Hierdoor krijgt het noordelijke deel van de Dorpstraat ook minder verkeer te verwerken. Er zal wel meer verkeer over de Platsbeekweg en Platsmolenweg gaan rijden. Het verkeer wordt dus niet tegengehouden maar verplaatst richting andere wegen. Een groter gebied krijgt dus te maken met verkeersoverlast.

Eenrichtingsverkeer Dorpstraat omdraaien

Daarnaast is de maatregel om het eenrichtingsverkeer in de Dorpstraat om te draaien besproken. Hierbij zal het verkeer richting Kamp bij de Markt naar beneden rijden. Het verkeer richting de Stationsstraat zal dan bij de verkeerslichten de Stationsstraat oprijden. Het voordeel van deze variant is dat het verkeer dat de Stationsstraat wil oprijden beter te regelen is door de verkeerslichten. Er zullen waarschijnlijk minder lange wachttijden ontstaan om de Stationsstraat op te rijden dan in de huidige situatie. Het nadeel van deze maatregel is dat het verkeer elkaar dient te kruisen bij de kerk. De kans op verkeersonveilige situaties wordt hierdoor vergroot. Daarnaast is dit een relatief dure maatregel. De verkeerslichten dienen veranderd te worden en er wegen moeten anders worden ingericht.

Via het verkeersmodel is bekeken wat het effect is als het eenrichtingsverkeer op de Dorpstraat zou worden omgedraaid. Dit houdt in dat het verkeer via de verkeerslichten op de kruising met de Stationsstraat en de Pastorijsstraat het gebied verlaat en via de kruising tegenover de Markt het gebied betreedt. Het resultaat van de berekening is te zien in onderstaande figuur waarbij groen betekent dat minder verkeer gebruikt maakt van een wegvak en rood betekent dat meer verkeer gebruik maakt van een wegvak. Des te breder de balk, des te meer verkeer het om gaat. De blauwe balken betekenen dat het een nieuwe verbinding is. Deze is relevant voor dit gebied omdat met het omdraaien van de rijrichting logischerwijs al het verkeer op die richting verdwijnt en dus groen wordt. De blauwe balk laat zien hoeveel verkeer er, in dit geval op de tegenrichting, bij komt.



Figuur 9 Verkeerseffect omdraaien eenrichtingsverkeer op de Dorpstraat

De berekening leert dat het omdraaien van het eenrichtingsverkeer per saldo leidt tot een hogere belasting op de Dorpstraat en de Slagboomsweg en daarmee een ongewenst effect heeft. Binnen het gebied zijn er weliswaar wegvakken die profiteren van de aanpassingen, andere wegvakken krijgen echter te maken met veel extra verkeer. Zo wordt het gedeelte nabij de verkeerslichten iets rustiger met een afname van ca 600 motorvoertuigen per etmaal, het gedeelte dat aansluit nabij de Markt krijgt echter 1.300 motorvoertuigen per etmaal meer te verwerken. De Slagboomsweg krijgt met deze aanpassing ca 800 motorvoertuigen per etmaal te verwerken.

De aanpassing heeft tevens een effect op de belasting van de met verkeerslichten geregelde kruising nabij de Pastorijstraat aangezien de kruising te maken krijgt met een extra toeleidend wegvak. Concreet betekent dit dat de overige richtingen allemaal minder lang groen krijgen waardoor de wachttijd zal toenemen. In de huidige situatie rijdt het verkeer namelijk de Dorpstraat in terwijl de regeling conflictvrij is.

Tijdsafhankelijk eenrichtingsverkeer

Er werd voorgesteld een tijdsafhankelijk eenrichtingsverkeer in te stellen. Het is een variant op de variant van de eenrichtingsweg bij Kamp. Dit betekent dat de weg in de minst drukke richting openblijft. In de ochtend kan het verkeer alleen vanaf de Daelderweg richting de Slagboomweg rijden. In de avond zou het verkeer dan alleen vanaf de Slagboomsweg richting de Daelderweg kunnen rijden. Dit zou een afname van de verkeersoverlast kunnen betekenen. Bij het nemen van een dergelijke maatregel dient de gemeente zich te houden aan de bepalingen vanuit de Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het bijbehorende Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). In het RVV is bepaald dat eenrichtingsverkeer wordt bepaald met de borden C2 en C3. In het BABW is vervolgens geregeld aan welke eisen een onderbord moet voldoen. Het is mogelijk om een beperkte werkingssfeer aan te geven aan een bord zodat bijvoorbeeld het eenrichtingsverkeer slechts op een bepaald deel van de dag geldt. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan in tunnels waarbij het tevens fysiek onmogelijk gemaakt wordt om de andere rijrichting te rijden. In deze situatie zouden echter twee keer C2 en twee keer C3 met beide een onderbord moeten worden geplaatst om juridisch duidelijk te maken wat er van de weggebruiker wordt verwacht. Dit leidt echter tot een onduidelijke situatie waardoor de wegbeheerder een veiligheidsrisico loopt waarop hij op basis van artikel 6:162 BW verantwoordelijk kan worden gesteld. Om dit risico te verminderen hanteren de wegbeheerders de richtlijnen van het CROW die in veel gevallen een praktische uitwerking betreffen van de wetgeving. Over onderborden zegt het CROW onder andere het volgende:

Met onderborden moet zeer zorgvuldig worden omgegaan. Niet alleen met de toepassing, maar ook met de uitvoering. Dit om routekeuze en manoeuvres van verkeersdeelnemers begrijpelijk en eenvoudig te laten zijn. Dit kan door rekening te houden met:

- herkenbaarheid van verkeerssituaties;
- bereidheid van verkeersdeelnemers om het gewenste gedrag ook daadwerkelijk te vertonen;
- eenvoud in de inrichting van de verkeerssituaties, waaronder verkeerstekens.

Kijkend naar het tijdsafhankelijk eenrichtingsverkeer zal deze inrichting niet leiden tot een begrijpelijke en eenvoudige weginrichting. Het is de vraag of een dergelijke inrichting leidt tot een herkenbare inrichting, waarvan de verkeersdeelnemers het gewenste gedrag vertonen die in opzet eenvoudig kan worden genoemd.

Conclusie

Het invoeren van eenrichtingsverkeer zal in de meeste varianten niet of nauwelijks leiden tot een afname van de verkeersoverlast. De varianten die wel tot een afname van de overlast kunnen zorgen, zijn juridisch niet haalbaar.

4.4 Selectieve toegang

Een andere oplossing is om Kamp helemaal af te sluiten voor doorgaand verkeer, waarbij het bestemmingsverkeer wel gebruik kan blijven maken van de verbinding over Kamp. Dit kan op verschillende manieren worden ingevuld. Er kan gekozen worden om alleen bebording te plaatsen, door het plaatsen van een zakpaaltje of het plaatsen van camera's. Als gekozen wordt voor een van de maatregelen die tot een selectieve toegang leiden, dan dient vervolgens besloten worden welke personen of voertuigen een ontheffing krijgen. Er moet aangegeven worden welk verkeer gezien wordt als bestemmingsverkeer en welk verkeer doorgaand verkeer is.

Alleen bebording

Het plaatsen van een bord C1 (gesloten voor alle verkeer), met een uitzondering voor bestemmingsverkeer is de meest eenvoudige en goedkoopste maatregel. Hiervoor hoeven enkel een aantal borden geplaatst te worden. Er zijn wel een aantal nadelen. Allereerst dient het vraagstuk aan wat de bestemmingszone is. Verkeerskundig is dat alleen het gebied dat ligt in de door bebording markeerde zone. Zouden we alleen het gedeelte van de Kamp tussen de Slagboomsweg en de Daelderweg afsluiten met uitzondering van bestemmingsverkeer dan mag alleen verkeer dat een bestemming op dat deel van de weg heeft er in rijden. Indien we de bewoners van de Dorpstraat, Platbeeksweg, Nierhoven, Grijzegrubben en omgeving ook toegang willen geven dient de geslotenverklaring ook voor deze locaties te gelden. Ook in dat geval de afsluiting slecht te handhaven omdat het lastig te controleren is of iemand bestemmingsverkeer is of doorgaand verkeer.

Alternatief is om de weg volledig te sluiten en te gaan werken met ontheffingen. Juridisch is dit handhaafbaar maar leidt tot administratie en kosten voor de omwonenden. Tevens dient een verordening te worden opgesteld wie recht heeft op een ontheffing en wie niet.

Om ervoor te zorgen dat selectieve toegang effect heeft, zijn er waarschijnlijk meer maatregelen nodig.

Dynamische toegangscontrole (zakpaaltjes)

Er kan gekozen worden om een dynamische toegangscontrole (zakpaaltje) te plaatsen. Hierdoor wordt Kamp fysiek afgesloten en is het niet meer mogelijk om door te rijden. Omwonenden kunnen dan een ontheffing krijgen waarbij het paaltje zal zakken als de omwonende over Kamp wil rijden. Deze ontheffing kan georganiseerd worden door middel van het gebruik van pasjes of kentekenherkenning. Het plaatsen van zakpaaltjes zorgt ervoor dat het doorgaand verkeer fysiek niet meer via Kamp kan rijden. Dit betekent dat de verkeersintensiteiten op de Slagboomsweg en Dorpstraat zullen afnemen. Er zijn ook een aantal nadelen aan het plaatsen van een zakpaaltje. Ten eerste is het een relatief dure maatregel. Niet alleen het plaatsen van het zakpaaltje kost geld, ook het onderhouden en de bediening van de intercom moet betaald worden. Het proces waarbij het zakpaaltje moet zakken en dan weer rijzen, neemt enige tijd in beslag. Als er veel ontheffingen worden uitgegeven, kan dit tot opstoppingen leiden bij het zakpaaltje. Ook heeft dit effect op de aanrijdtijden van de hulpdiensten. Als zij dienen te wachten bij een zakpaaltje kan dit de aanrijdtijd vergroten. Ook hier dient een verordening te worden opgesteld om te bepalen wie recht heeft op een ontheffing en wie niet.

Camera

Een andere mogelijkheid is het plaatsen van camera's met kentekenherkenning. Deze camera's registreren de kentekens van de voertuigen die voorbijrijden. Als er voor dit voertuig geen ontheffing is aangevraagd, zal er een bericht naar het CJIB gestuurd worden. Zij zullen dan een boete versturen naar de eigenaar van het kenteken. Bij deze maatregel hoeft er geen fysieke afsluiting geplaatst te worden. Hierdoor kunnen hulpdiensten en omwonenden gewoon doorrijden. Het nadeel van deze maatregel is dat het foutgevoelig is. Op andere plekken waar een soortgelijke maatregel getroffen is, worden voertuigen met een ontheffing dikwijls bekeurd.

Ook is de juridische haalbaarheid nog niet helemaal duidelijk. Ook hier dient een verordening te worden opgesteld om te bepalen wie recht heeft op een ontheffing en wie niet.

Conclusie

Het invoeren van een selectieve toegang op Kamp kan tot een vermindering van de verkeersoverlast op de Slagboomsweg en Dorpstraat leiden. Hierbij lijkt het plaatsen van alleen bebording onvoldoende. Het plaatsen van een zakpaaltje is kostbaar, is storingsgevoelig en heeft effect op de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Handhaving door middel van camera's met kentekenherkenning is een recent alternatief. Daarbij bestaan zorgen over de kosten, foutgevoeligheid en juridische haalbaarheid. Ten alle tijden dient een verordening te worden opgesteld om te bepalen wie recht heeft op een ontheffing en wie niet. Dit is een jaarlijks terugkerende activiteit die zowel administratief als financieel een grote inspanning is.

4.5 Pilot: drempels

Gemeente Beekdaelen heeft op verzoek van bewoners en bedrijven een pilot uitgevoerd met het tijdelijk plaatsen van een viertal drempels om te zien of dat effect heeft op de snelheid en intensiteit van het verkeer. Op de volgende locaties zijn de tijdelijke drempels neergelegd:

- Twee locaties op Kamp.
- Twee locaties op de Slagboomsweg.

Om de effecten van de proef te meten is met behulp van radartellingen in oktober 2024 het verkeer gemeten. Deze radars meten zowel de verkeersintensiteit als de snelheid waarmee het verkeer langs de radar rijdt. Om een goed vergelijk te maken zijn de radarkasten op dezelfde locatie gelegd als in maart 2024. Dit zijn de locaties Slagboomsweg 1 en Kamp 13. Uit de telgegevens is geen conclusie te trekken over de verkeersintensiteit over beide wegen. De snelheid waarmee het verkeer over de wegen reed is vergelijkbaar met de meting die in maart 2024 is uitgevoerd.

5 Participatie belanghebbenden

De problematiek in Kamp en de Dorpstraat heeft niet alleen invloed op de bewoners van de Dorpstraat, maar ook op de bewoners en ondernemers in de omgeving. Daarom is ervoor gekozen een zevental informatiebijeenkomsten te organiseren. Tijdens iedere bijeenkomst is een andere belangengroep uitgenodigd. Er hebben bijeenkomsten plaatsgevonden voor de volgende groepen:

- Bewoners van de Dorpstraat.
- Ondernemers van de Horsel.
- Bewoners van Kamp.
- Bewoners van Nierhoven en Grijzegrubben.
- Ondernemers van de Dorpstraat.
- Bewoners van Terstraten, Tervoorst en Brand.

Tijdens de bijeenkomsten is de huidige ervaren overlast uitgelegd. Daarnaast is aangegeven dat de viaducten vervangen zullen worden waardoor de overlast alleen maar zal toenemen. Vervolgens is het plan voorgelegd om Kamp af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Aan de aanwezigen is uitgelegd welke gevolgen dit heeft voor de verkeersintensiteiten en de extra reistijd. De aanwezigen konden hier vervolgens op reageren, en aan te geven waar er knelpunten kunnen ontstaan door het afsluiten van Kamp. Ook was er de ruimte om alternatieve ideeën te opperen die nog niet onderzocht waren. In dit hoofdstuk zal per belangengroep aangegeven worden wat de algemene reactie was op de voorgestelde plannen. Vervolgens zullen de aangegeven verwachte knelpunten aan bod komen. Er zal gekeken worden of deze knelpunten verder onderzocht moeten worden. Daarna zullen de voorgestelde alternatieve oplossingen aan bod komen. Deze alternatieven zijn vervolgens getoetst op de haalbaarheid, uitvoerbaarheid en effectiviteit.

5.1 Bewoners van de Dorpstraat

Met de bewoners van Dorpstraat heeft twee keer een bijeenkomst plaatsgevonden. De eerste bijeenkomst heeft plaatsgevonden met een afvaardiging van de bewoners naar aanleiding van een brief die gestuurd is namens de bewoners van de Dorpstraat. In deze brief werden een aantal overlastpunten aangegeven. De eerste bijeenkomst heeft plaatsgevonden om deze ervaren overlast te verduidelijken.

Tijdens de tweede bijeenkomst waren alle bewoners uitgenodigd. Bij dit overleg zijn de ervaren problemen nog eens aan bod gekomen. Verder zijn de plannen voor het afsluiten van Kamp gepresenteerd en was er de mogelijkheid om op deze plannen te reageren. Er zijn verschillende reacties gekomen op de plannen om Kamp af te sluiten maar de algemene tendens was dat de bewoners van de Dorpstraat voor het afsluiten van Kamp zijn.

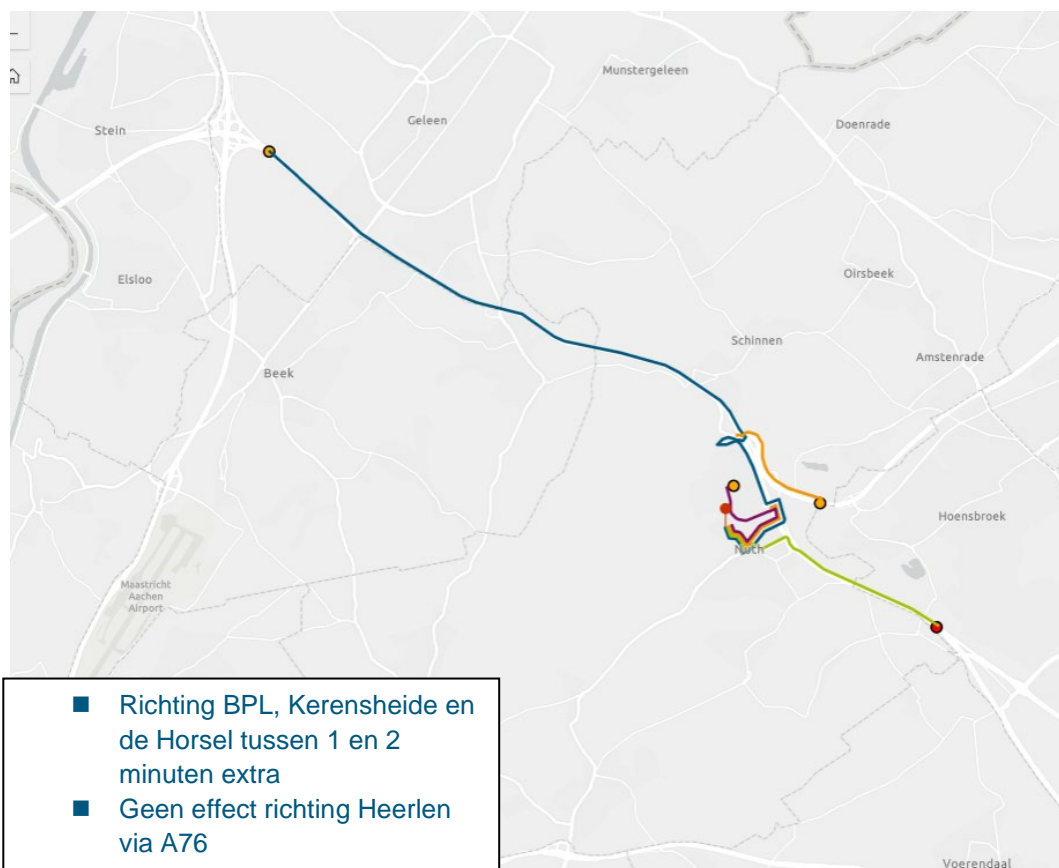
5.2 Ondernemers De Horsel

Vervolgens heeft een overleg plaatsgevonden met de een afvaardiging van de ondernemers van bedrijventerrein de Horsel. Dit bedrijventerrein ligt direct ten noorden van Kamp. Voertuigen zwaarder dan 3.5 ton mogen al geen gebruik maken van Kamp. Maar busjes en medewerkers van de bedrijven op Kamp kunnen wel gebruikmaken de weg. Personeel moet dus omrijden als Kamp wordt afgesloten. De ondernemers geven aan dat ze geen problemen hebben met het afsluiten van Kamp. Als Kamp wordt afgesloten, zal de Daelderweg rustiger worden. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid en veiligheid van de Horsel. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de randvoorwaarde is dat de viaducten over de A76 gebruikt kunnen blijven worden tijdens de reconstructie om de bereikbaarheid van de ondernemers te garanderen.

5.3 Bewoners van Kamp, Platsbeekweg, Platsmolenweg en Stegelstraat

Aan de bewoners van het buurtschap Kamp zijn de ervaren problemen van de bewoners van de Dorpstraat voorgelegd. Zij herkennen de problemen in de Dorpstraat wel, maar deze problemen worden niet zo ervaren in Kamp. Hier wordt wel overlast ervaren door te hard rijden. De bewoners zouden graag maatregelen op de Slagboomsweg zien die ervoor zorgen dat gemiddelde snelheid verlaagd wordt.

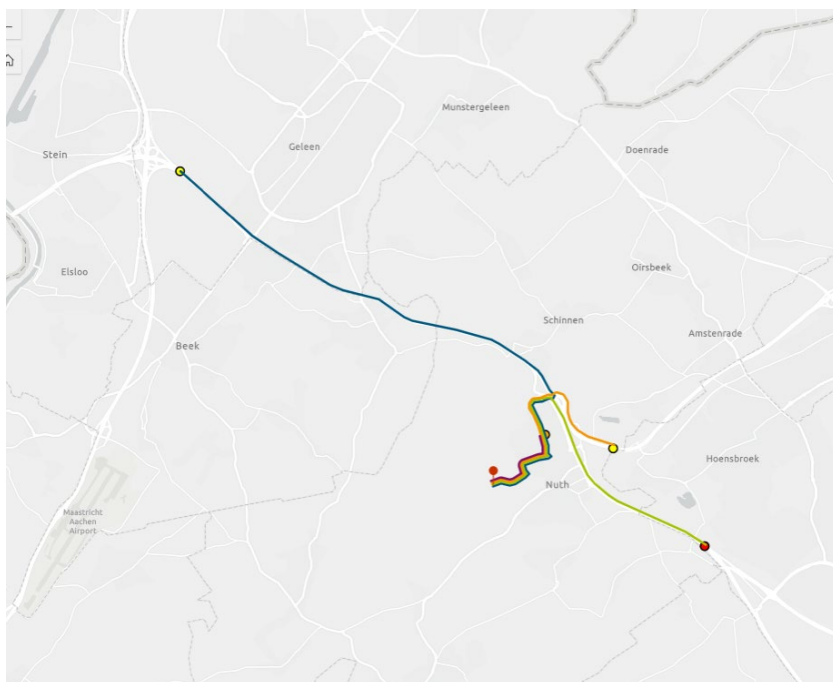
Tijdens de bijeenkomst zijn de plannen om Kamp af te sluiten voorgesteld aan de bewoners. Hierbij is het verschil in intensiteiten en het verschil in reistijd getoond aan de aanwezigen. De intensiteiten in Kamp zullen met 130 voertuigen per etmaal afnemen. Het afsluiten van Kamp heeft dus weinig invloed op hoeveelheid verkeer die door de buurtschap zal rijden. Als Kamp wordt afgesloten, moeten bewoners die richting de A76 en N300 willen, omrijden via de Dorpstraat en Stationsstraat. Dit zal zorgen voor een extra reistijd van ongeveer 2 minuten (zie figuur 9). De bewoners hebben hier bezwaar tegen. Zij zijn dus tegen het afsluiten van Kamp. Ze zijn zich er wel van bewust dat er iets moet gebeuren aan de situatie en vinden het openhouden van Kamp op de manier waarop dit nu het geval is ook niet houdbaar. Het liefst zien de bewoners van de buurtschap Kamp een tussenoplossing waarbij bewoners ontheffing krijgen waarmee ze toegang blijven behouden tot Kamp.



Figuur 10 Reistijdefecten voor Kamp bij afsluiten Kamp. Bron: ArcGIS

5.4 Bewoners van Nierhoven en Grijzegrubben

Tijdens de bijeenkomst voor de bewoners van Nierhoven en Grijzegrubben zijn ook de problemen die ervaren worden door de bewoners van de Dorpstraat voorgelegd. Daaropvolgend zijn ook de plannen om Kamp af te sluiten gepresenteerd. Aan de bewoners zijn ook de intensiteiten en reistijdeffecten getoond die het afsluiten van Kamp met zich mee zullen brengen. De intensiteiten in Nierhoven en Grijzegrubben zullen bij het afsluiten van Kamp met ongeveer 130 voertuigen per etmaal afnemen. Als Kamp wordt afgesloten, zal het verkeer richting de A76 en N300 moeten omrijden. Dit zal extra reistijd veroorzaken (zie figuur 10). De maximale extra reistijd is ongeveer 2 minuten in de richting A76 en N300. De bewoners van Nierhoven en Grijzegrubben zijn tegen het afsluiten van Kamp.



Figuur 11 Reistijdeffecten Nierhoven en Grijzegrubben bij afsluiten Kamp

5.5 Ondernemers Dorpstraat

Vervolgens is er een bijeenkomst georganiseerd voor de ondernemers van de Dorpstraat. Deze zijn apart van de bewoners gesproken omdat zij andere belangen hebben. De ondernemers beamen dat er veel verkeer door de Dorpstraat rijdt en dat dit verkeer ook dikwijls te hard rijdt. Dit wordt door de ondernemers echter minder als overlast ervaren dan door de bewoners. Ondernemers ondervinden een positief effect van hogere verkeersintensiteiten doordat de onderneming beter zichtbaar is. Hierdoor groeit de klantenkring van een onderneming.

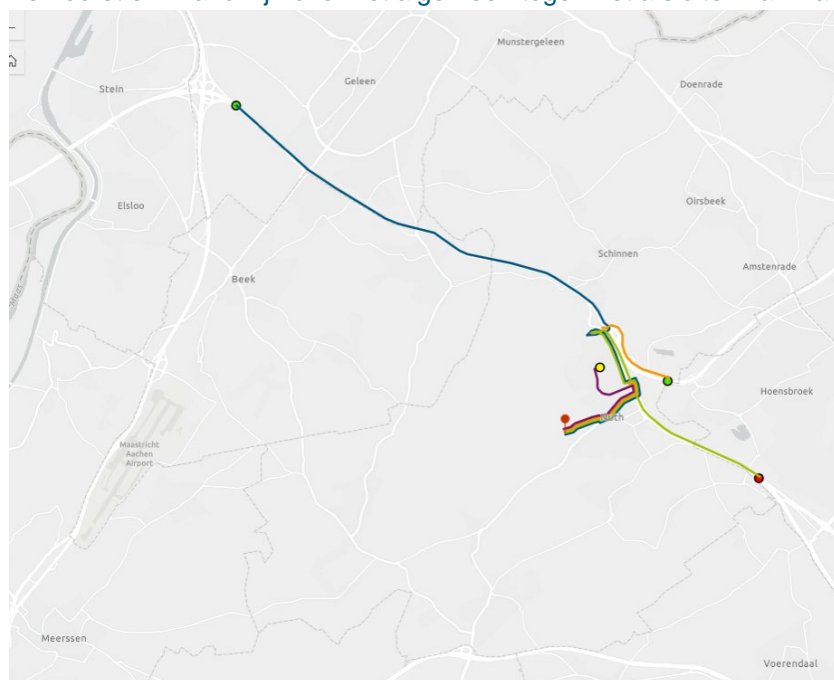
Het afsluiten van Kamp wordt door de ondernemers als een negatieve ontwikkeling gezien. Als Kamp wordt afgesloten, zal er minder doorgaand verkeer door de Dorpstraat rijden. Dit betekent dat er minder potentiële klanten voorbij zullen rijden, wat een negatief effect kan hebben op de omzet van de onderneming. De ondernemers begrijpen de klachten van de bewoners en willen graag tot een oplossing komen die voor beide partijen werkbaar is. Ze zijn zich er echter van bewust dat het komen tot een zulke oplossing lastig is.

De ondernemers ondersteunen de klachten over de gereden snelheid in de Dorpstraat en Slagboomsweg. Zij zien dus ook graag dat er maatregelen genomen worden die ervoor zorgen dat er minder hard gereden wordt in de Dorpstraat.

Indien de gemeente besluit om Kamp (gedeeltelijk) af te sluiten denken de ondernemers graag mee om hun zichtbaarheid vanaf de Stationstraat te vergroten.

5.6 Bewoners Terstraten, Tervoorst en Brand

Tijdens de bijeenkomst voor de bewoners van Terstraten, Tervoorst en Brand zijn ook de ervaren problemen van de bewoners van de Dorpstraat aan bod gekomen. Vervolgens zijn de plannen van het afsluiten van Kamp gepresenteerd. Als Kamp wordt afgesloten zullen de intensiteiten afnemen noch toenemen. Het afsluiten van Kamp heeft dus geen invloed op de verkeersaantallen in Terstraten, Tervoorst en Brand. Er is ook gekeken naar de verschillen in reistijd (zie figuur 11). Uit de analyse blijkt dat bewoners van Terstraten, Tervoorst en Brand er 1 minuut langer over doen om bij de Horsel te komen. Voor de richting A76 en N300 is er geen verschil in reistijd. De bewoners van Terstraten, Tervoorst en Brand zijn over het algemeen tegen het afsluiten van Kamp.



Figuur 12 Reistijdefecten Tervoorst bij afsluiten Kamp

5.7 Aandachtspunten vanuit de participatie

Vanuit de bijeenkomsten zijn een aantal aandachtspunten naar voren gekomen. Deze worden in deze paragraaf samengevat.

Bewoners niet blij met omrijden

De bewoners van Kamp, Nierhoven, Grijzegrubben, Terstraten, Tervoorst en Brand zijn over het algemeen niet blij met de toenemende reistijd en -afstand als Kamp wordt afgesloten. Zij geven aan dat zij elke dag gebruikmaken van de route en daardoor de totale reistijd over een jaar zal toenemen. De bewoners willen dus graag gebruik blijven maken van Kamp.

Ondernemers vrezen omzetverlies

Ondernemers in de Dorpstraat vrezen dat ze omzetverlies zullen leiden als Kamp wordt afgesloten. Zij geven aan dat een substantieel deel van hun klandizie voortkomt uit passanterverkeer. Door Kamp af te sluiten wordt het passanterverkeer teruggedrongen. De ondernemers vrezen dat ze omzetverlies zullen gaan leiden hierdoor. Als er besloten wordt om Kamp af te sluiten, beklemtonen de ondernemers wel dat er een oplossing gezocht moet worden voor de verminderde zichtbaarheid. Dit kan bijvoorbeeld door middel van het plaatsen van reclameborden langs de Stationsstraat van de ondernemers in de Dorpstraat.

Bedrijventerrein de Horsel geen bezwaar mits de bereikbaarheid bij reconstructie A76 gegarandeerd is.

In het overleg met een afvaardiging van de ondernemers van bedrijventerrein de Horsel is geconcludeerd dat de ondernemers geen bezwaar hebben tegen het afsluiten van Kamp als het bedrijventerrein bereikbaar blijft. De voorwaarde die de ondernemers stellen is dat de viaducten over de A76 niet gelijktijdig dicht gaan tijdens de reconstructie.

Aandacht voor belasting N298

Als Kamp wordt afgesloten, zal er meer verkeer via de Stationsstraat gaan rijden. Deze weg is bedoeld voor doorgaand verkeer. Het is dus wenselijk als het doorgaand verkeer gebruikmaakt van deze weg. Dit betekent echter niet vanzelf dat de weg geschikt is voor de verkeersintensiteiten. Met name de doorstroming bij de verkeerslichten op het kruispunt met de Pastorijstraat baren zorgen. Het lijkt erop dat de verkeersintensiteiten geen problemen zullen veroorzaken voor de doorstroming. Het is wel wenselijk om dit goed in de gaten te blijven houden.

Oprijdbaarheid N298 vanuit Dorpstraat

Doordat de Stationsstraat drukker wordt als Kamp wordt afgesloten, zijn er zorgen over de oprijdbaarheid van de Stationsstraat vanuit de Dorpstraat. Op dit moment zijn er op spitsmomenten al enige problemen. Als Kamp wordt afgesloten, zal er meer verkeer over de Stationsstraat rijden, en minder verkeer over de Dorpstraat. Om inzicht te krijgen in de oprijdbaarheid is een berekening gemaakt met de aantallen uit het verkeersmodel Limburg. Uit de berekeningen blijkt dat de wachttijd bij het oprijden van de Stationsstraat acceptabel blijft. Het verkeer hoeft niet langer dan 20 seconden te wachten voordat het de Stationsstraat op kan rijden.

Methode Harders

Algemeen Dimensie (1) Dimensie (2) Intensiteiten **Rekenen**

Berekening:

Rich-ting	Inten-siteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Rest-cap. pae/u	Wacht-tijd	Acceptabel
3	0	770	770	0 sec.	Ja
4	9	220	175	20 sec.	Ja
6	36	220	175	20 sec.	Ja

Grenswaarden:

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100 76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150 126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200 176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400 251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600 >600

OK Annuleren

Figuur 13 berekening van oprijdbaarheid van Stationstraat vanuit Dorpstraat

6 Conclusies en aanbevelingen

Er wordt op dit moment overlast ervaren op de Dorpstraat doordat een groot aandeel van het verkeer geen bestemming in of rond de Dorpstraat heeft. Daarnaast worden de viaducten over de A76 vervangen. De weg via de Dorpstraat is de meest logische alternatieve route. De overlast zal in de Dorpstraat daardoor groter worden. Ook als gekozen wordt voor een om-en-om regeling bij de viaducten zal de overlast niet verdwijnen. Het nemen van aanvullende maatregelen is nodig om de overlast tegen te gaan. Ook nadat de viaducten vervangen zijn zal de overlast blijven aangezien de route over Kamp via de Slagboomsweg naar de Stationsstraat nog steeds de korte verbinding is. De overlast zal toenemen wanneer de toe- en afritten van de A76 bij het station van Nuth zullen worden geamoveerd. Het verkeer van en naar Heerlen zal via het turboplein rijden bij de aansluiting van de BPL. Het mogelijke verkeer dat via Kamp en de Dorpstraat zal rijden, zal hierdoor verder toenemen.

De meest logische en duidelijkste maatregel is het afsluiten van Kamp voor alle verkeer tussen de Daelderweg en Slagboomsweg. Hierbij blijft de weg wel toegankelijk voor landbouwverkeer en hulpdiensten. Daarnaast is dit goed handhaafbaar en er zijn geen hoge kosten mee gemoeid. Een afsluiting op een andere locatie leidt tot een waterbedeffect. Het wordt in dat geval drukker op andere wegen die ook niet ingericht zijn om veel verkeer te verwerken. Een aandachtspunt bij het afsluiten van Kamp is de doorstroming van de N298 en de oprijdbaarheid vanaf de Dorpstraat. Op dit moment lijkt het afsluiten niet tot problemen te leiden, maar dit kan in de toekomst veranderen. Het is daarom van belang om de doorstroming en oprijdbaarheid te blijven monitoren.

Er zijn verschillende andere maatregelen onderzocht. Deze andere maatregelen hebben niet de voorkeur. Er is gekeken naar eenrichtingsverkeer met verschillende varianten. Hierbij is gebleken dat het probleem maar op een dagdeel wordt opgelost. Of het probleem wordt over een groter gebied verspreid of er zijn juridische beperkingen/risico's.

Ook selectieve toegang op Kamp kent nadelen. De weg inrichten voor selectieve toegang die te handhaven is, brengt hoge kosten met zich mee. Daarnaast kan dit nadelig zijn voor de aanrijdtijden van hulpdiensten. Tenslotte is het toegangsbeleid altijd discutabel. Er is geen duidelijke scheidslijn te maken tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer.

Als Kamp wordt afgesloten, verliezen de ondernemers van de Dorpstraat een deel van hun zichtbaarheid. Om dit tegen te gaan kan de gemeente actief meedenken om de zichtbaarheid van de ondernemers van de Dorpstraat te vergroten. Hierbij kan gedacht worden aan actieve bewegwijzering vanaf de Stationsstraat. Een andere optie is het plaatsen van een digitale informatiezuil die de ondernemers kunnen voeden met dynamische informatie. Daarnaast kunnen de ondernemers meegenomen worden in de uitwerking van het Centrumplan Nuth. Dit centrumplan kan voordelig zijn voor de ondernemers van de Dorpstraat. Omdat de omgeving dan de Dorpstraat leefbaarder wordt, zullen er meer voetgangers en fietsers op het gebied afkomen. Dit heeft een positieve invloed op de ondernemers.

Gelet op het beleid van de gemeente Beekdaelen waarin de Raad heeft besloten dat leefbaarheid boven bereikbaarheid gaat en het doorgaand verkeer over gemeentelijke wegen in dorpskernen gaat verminderen is ons advies dan ook om over te gaan tot permanente sluiting van Kamp om aan beide beleidsdoelstelling invulling te geven. We adviseren tevens om samen met de ondernemers van de Dorpstraat en omgeving te onderzoeken welke aanvullende maatregelen in het kader van het centrumplan mogelijk zijn om hun locatie beter zichtbaar en aantrekkelijk te houden. De positieve effecten van het afgenomen verkeer kan voor een deel ten goede komen van de ondernemers door ze te voorzien in meer ruimte voor parkeren of andere functies.

Maatregel	Kosten- eenmalig	Kosten-structureel
Afsluiten Kamp - met bebording	€ 1.500	Nvt
Afsluiten Kamp – fysiek met tractorsluis	€ 25.000	Nvt
Snelheidsremmende maatregelen (straatjuwelen en drempels op Slagboomsweg)	€ 35.000	Nvt
Eenrichtingsverkeer Kamp + fysieke maatregel	€ 9.500	Nvt
Omdraaien eenrichtingsverkeer + aanpassen kruising en VRI	€ 200.000	€ 5.000
Selectieve toegang (bebording)*	€ 1.500	Nvt
Selectieve toegang (zakpaaltjes)*	€ 45.000**	€ 6.000**
Selectieve toegang (camera's)*	€ 35.000**	€ 25.000**

* Voor het opmaken van de verordening en het realiseren van beleid over de toegang is aanvullend en structureel ambtelijke capaciteit noodzakelijk. Onze inschatting is dat het gaat om 0,2/0,3 Fte.

** Exclusief KAR systeem ten behoeve van hulpdiensten en kosten meldkamer voor intercomfunctie

Bijlagen

**Verslagen van
informatiebijeenkomsten**

1.1 Verslag bewoners Dorpstraat

Aanwezigen:

Ongeveer 40 bewoners en ondernemers van de Dorpstraat.

R. Walraven, M. Outjens en wethouder J. Hermans van de gemeente Beekdaelen

N. Bosch en I. Schmitz van RHDHV

Tijdens en na de presentatie zijn een aantal argumenten vanuit de bewoners naar voren gekomen over het al dan niet afsluiten van de Kamp. Deze zullen hieronder benoemd worden.

Argumenten tegen afsluiten Kamp:

Volgens de ondernemers:

- De bereikbaarheid vanuit zowel de Stationstraat als de Horsel is voor de ondernemers van de Dorpstraat van belang. De ondernemers denken dat ze klandizie zullen gaan verliezen als de Kamp wordt afgesloten. Niet alleen omdat er minder passantenverkeer is, maar ook omdat de zichtbaarheid minder wordt. De zichtbaarheid van de ondernemer zorgt veel potentiële nieuwe klanten, ook als deze niet direct passantenverkeer zijn. De klanten worden herinnerd aan het bestaan van de onderneming en zullen er daardoor sneller een afspraak maken.
- Er wordt weinig verkeersonveiligheid ervaren. Het is wel druk, maar niet onveilig.
- De drukte wordt voornamelijk ervaren tijdens spitsmomenten. Buiten de spitsmomenten wordt er minder overlast ervaren.
- De Kamp en Slagboomsweg zijn 30km/h. Deze zijn echter niet zo ingericht. Als de wegen volgens de normen zijn ingericht, zal het verkeer langzamer gaan rijden. Dit leidt ertoe dat meer mensen zullen gaan rijden via van Eynattenweg en Stationstraat.
- Het omrijden via de van Eynattenweg/Stationstraat heeft een negatief effect op het milieu omdat mensen meer kilometers zullen moeten rijden.
- Bestuurder moeten 2.5 kilometer omrijden als de Kamp wordt afgesloten. Dit is te veel.
- Veel meer verkeer gaat gebruikmaken van de Stationstraat als de Kamp wordt afgesloten. Dit heeft negatieve effecten op de doorstroming op de Stationstraat.

Argumenten voor afsluiten Kamp:

Volgens de bewoners

- De snelheid is niet het grootste probleem.
- Met name de verkeersdruk veroorzaakt de overlast. Ook de kerk ervaart overlast van de verkeersdruk.
- Er wordt elke dag een te hoge verkeersdruk ervaren, de gehele dag.
- Verkeersremmende maatregelen werken maar deels. Er moet iets veranderen in de psyche van de mensen. Als de route via Kamp trager wordt, betekent dit niet automatisch dat het alle doorgaand verkeer via de van Eynattenweg en Stationstraat gaat rijden. Regelmatige gebruikers van de Kamp zijn er mentaal op ingesteld om via de Kamp te rijden.
- Als de afritten bij de A76 dicht gaan, wordt de Kamp nog drukker.
- Er wordt opgemerkt dat er tegenstrijdigheden in de argumentatie van de ondernemers zitten.

Opmerkingen:

Daarnaast zijn er nog verdere opmerkingen gemaakt over de situatie rondom het afsluiten van de Kamp:

- Het bestuur van bedrijventerrein Horsel stemt in met het afsluiten van Kamp mits de viaducten nooit compleet dicht gaan. Anders is Horsel niet bereikbaar en daar kan het bedrijventerrein niet mee akkoord gaan.
- De Dorpstraat is niet ingericht voor 30km/h. Om de Dorpstraat juist in te richten, zou gekeken moeten worden naar het voorbeeld van Grijzegrubben.
- Volgens Veilig verkeer Nederland: Het verkeer dat van Grijzegrubben en Terstraten richting Kamp rijdt, heeft een te hoge snelheid. De 30km/h zone is niet juist ingericht. Daarnaast hebben houten bakken, zoals in Grijzegrubben, geen werking.
- Volgens Bakker: Het herinrichten naar de 30km/h-normen hoeft niet op alle wegen te gebeuren. Het zou voldoende zijn om de Slagboomsweg en de Platsbeekweg opnieuw in te richten
- Bakker: Het sluiten van de Kamp is in 2009 bedacht toen duidelijk werd dat de Buitenring zou worden aangelegd. Er is toentertijd besloten om Kamp open te houden.
- Bakker: Het is jammer dat er niet met de ondernemers van de Dorpstraat is gesproken voor deze informatieavond.

Alternatieve ideeën.

Verder zijn er een tweetal alternatieve ideeën ter sprake gekomen

- Een variant op het idee van een éénrichtingsweg die van rijrichting kan wisselen. Er wordt geopperd om het verkeer tijdens de ochtendspits alleen vanaf de Horsel richting de Stationstraat te laten rijden en in de avondspits de andere kant op. Hierdoor blijft de rustigste richting geopend.
- Een variant waarbij het verkeer zo veel mogelijk ontmoedigd wordt om via de Kamp te rijden. De kamp blijft in deze variant geopend maar door het plaatsen van drempels en straatjuwelen wordt het verkeer ontmoedigd om via de Kamp te rijden. Het verkeer zal dan vaker de route via de van Eynattenweg kiezen.

Mening van de bewoners en ondernemers van de Dorpstraat

Er zijn een tweetal vragen aan de aanwezige bewoners en ondernemers gesteld via een Mentimeter.

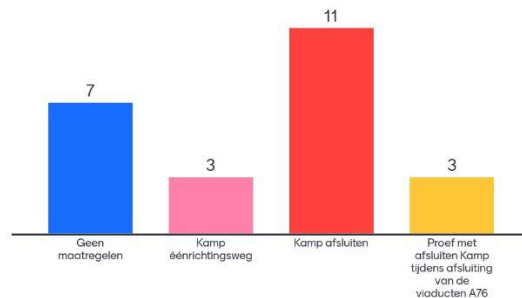
De antwoorden van de eerste vraag staan hieronder:

In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen?



De antwoorden van de tweede vraag staan hieronder:

Welke optie heeft uw voorkeur?



Omdat het niet voor iedereen mogelijk was om te stemmen via de Mentimeter, is er ook gevraagd om te stemmen door middel van het opsteken van handen. Zie de uitslag van het handen opsteken hieronder:

Aantal stemmen met hand opsteken.

Varianten:

Geen maatregelen: 0

Kamp éénrichtingsweg: 4

Kamp afsluiten: 18

Proef: 0

1.2 Verslag bewoners Kamp

Ongeveer 40 bewoners of ondernemers.

R. Walraven, M. Outjers en wethouder J. Hermans van de gemeente Beekdaelen

N. Bosch en I. Schmitz van RHDHV

Tijdens en na de presentatie zijn een aantal argumenten vanuit de bewoners naar voren gekomen over het al dan niet afsluiten van de Kamp. Deze zullen hieronder benoemd worden.

Argumenten tegen afsluiten Kamp:

- De vraag wordt gesteld of bij de 1 à 2 minuten extra reistijd ook is meegenomen dat de Stationstraat meer belast gaat worden als Kamp wordt afgesloten.
- Als er meer verkeer over de Stationstraat en van Eynattenweg gaat rijden, dan zullen er meer mensen via Ten Esschen en Swier gaan rijden.
- De Stationstraat is nu al druk en zal alleen nog maar drukker worden
- Bij het afsluiten van Kamp, zal het drukker worden op de Stationstraat. Het zal voor het verkeer dat vanuit de Dorpstraat links de Stationstraat op wil rijden lastiger worden een opening te vinden om de Stationstraat op te rijden. Dit is ook ten nadele van de verkeersveiligheid.
- De VRI bij de Pastorijstraat zorgt voor enige hiaten, maar deze komen maar van één kant.

Opmerkingen:

- Er wordt gevraagd of het een aanname is dat het probleem zich gaat verplaatsen en verspreiden bij het maken van eenrichtingsverkeer.
- Er wordt aangegeven dat er te veel aannames worden aangenomen en er meer op feiten moet worden gebaseerd
- Er wordt niet gehandhaafd op snelheid. Men vindt dat er snelheidsflitsers geplaatst zouden moeten worden.
- Sommige kruispunten bij de kerk worden als onoverzichtelijk ervaren.
- Er wordt gevraagd of de hulpdiensten wel door kunnen blijven rijden als Kamp afgesloten wordt
- Bewoners van Kamp moeten ver omrijden naar het verkeersplein bij de Buitenring. Dat zijn wel veel kilometers die elke dag gereden moeten worden. Ook omdat er veel verkeer via de oude afritten rijdt en dat straks niet meer kan, wordt de route richting Heerlen veel langer.
- De snelheid verlagende maatregelen zoals in Grijzegrubben worden als goede maatregelen gezien die wellicht ook toegepast kunnen worden op de Slagboomsweg.
- De oplossingen worden bedacht voor de verkeersoverlast op de spitsmomenten. De rest van de tijd is het probleem minder groot.
- Er zijn mensen in de Dorpstraat die de communicatie slecht vinden. Zij waren slecht geïnformeerd
- Er worden zorgen geuit over de capaciteit van het verkeersplein bij de Buitenring als de oude open afritten gesloten worden.
- Er is 15 jaar geleden gekeken naar de mogelijkheid om weg aan te leggen tussen Aalbeek en het verkeersplein bij de Buitenring. Deze weg zou ten noorden langs Nuth lopen. Wat is met dit plan gebeurd?

Alternatieve ideeën

Verder zijn er een tweetal alternatieve ideeën ter sprake gekomen

- Het afsluiten van Kamp met een bollard/zakpaaltje. Hier wordt aan toegevoegd dat bewoners een pasje of code krijgen waardoor de bollard kan zakken en de bewoners door mogen rijden. Dit zal het sluipverkeer tegengaan maar het bestemmingsverkeer niet hinderen.
 - o Nadeel: Het duurt even voordat een bollard gezakt is, als er veel bewoners tegelijk doorheen willen, zal dit opstoppingen veroorzaken
- Het afsluiten van Kamp met cameratoezicht. Hier wordt aan toegevoegd dat bewoners via kentekenherkenning wel door mogen rijden. Er wordt gerefereerd aan de situatie in het centrum van Heerlen
 - o Bewoners vinden het alternatief met de kentekenherkenning beter

Stemmen

Handopsteken:

Toegang met ontheffing: 29

Geen maatregelen: 0

Kamp Eenrichtingsverkeer: 0

Kamp afsluiten: 4

Proef: 0

1.3 Verslag bewoners Nierhoven en Grijzegrubben

Aanwezigen:

25 bewoners van Nierhoven en Grijzegrubben

R. Walraven, M. Outjers en wethouder J. Hermans van de gemeente Beekdaelen

N. Bosch en I. Schmitz van RHDHV

Tijdens en na de presentatie zijn een aantal argumenten vanuit de bewoners naar voren gekomen over het al dan niet afsluiten van de Kamp. Deze zullen hieronder benoemd worden.

Argumenten tegen het afsluiten van Kamp:

- De Stationstraat wordt drukker als Kamp wordt afgesloten. Bewoners van Nierhoven en Grijzegrubben die dan richting A76 en Buitenring rijden, moet bij de Dorpstraat links afslaan naar de Stationstraat. Omdat het drukker wordt, is men bang dat het lastiger wordt om de Stationstraat op te kunnen rijden
 - o Er wordt aangedragen om een VRI te plaatsen op de kruising Dorpstraat/Stationstraat bij de Markt.
- Als de Stationstraat drukker wordt, dan is de angst van sommige bewoners dat er omgereden gaat worden via Stationstraat, Dorpstraat en dan via Nierhoven en Grijzegrubben richting Aalbeek en Hulsberg.
- Het omrijden via de Stationstraat betekent dat er extra kilometers moeten worden gereden. Dit zal extra CO2 uitstoot opleveren.

Opmerkingen:

- De procenten zijn belangrijk voor de inwoners van Nierhoven en Grijzegrubben. Wat is het percentage doorgaand verkeer. Als er veel doorgaand verkeer is door Nierhoven, en dit wordt opgelost door afsluiten kamp, dan is 2 minuten omrijden niet zo erg. Is het aandeel doorgaand verkeer niet groot, dan is het afsluiten van Kamp een te verregaande maatregel.
- Er wordt aangegeven dat er te vaak te hard wordt gereden in Nierhoven, dit blijkt ook uit de data van de gemeente. Er wordt daarom gevraagd waarom er niet vaker gecontroleerd of geflitst wordt. Ook worden er andere snelheid verlagende maatregelen genoemd, zoals drempels. Drempels zullen het ook minder aantrekkelijk maken om door Nierhoven te rijden, wat een effect heeft op de hoeveelheid doorgaand verkeer.
 - o Er zijn ook bewoners tegen de drempels vanwege de trillingen en geluidsoverlast die ze kunnen veroorzaken
- Nierhoven voelt niet als een 30 kilometer zone. Het is niet juist ingericht. Er zijn meer oplossingen mogelijk om de weg als 30 kilometer zone te laten voelen.
- Bij de optie om Kamp alleen toegankelijk te maken met een ontheffing, wordt er geopperd om een bollard te plaatsen
- Er wordt gevraagd of bij het plaatsen van de plantenbakken in Grijzegrubben, er ook is gekeken om deze te plaatsen in Nierhoven, om daar de snelheid te verlagen.
- De plantenbakken geven geen veiligheidsgevoel voor fietsers. Fietsers worden ingehaald in de slalommen. Het lokt schofterig gedrag uit omdat iemand snel voor een tegenligger langs de bakken wil rijden

- Het plaatsen van de plantenbakken in Grijzegrubben heeft te maken met de provincie. Ze zijn als tussenoplossing geplaatst omdat de plannen van de provincie langer duren. Er is hoop dat de maatregelen niet meer nodig zijn na de pilot.

Afsluiten oude op- en afrit van snelweg:

- Bij het afsluiten van de afritten gaan mensen via Hellebroek en Swier rijden. Wordt er ook gekeken naar de overlast die de afsluiting daar gaat veroorzaken?
- De bewoners geven aan dat er weinig vertrouwen is in Rijkswaterstaat en de provincie. Dit komt doordat eerst aangegeven werd dat er een grote rotonde zou komen bij de aansluiting van de Buitenring. Dit is echter een verkeersplein geworden. Dat vinden de bewoners jammer.

Stemmen

Handopsteken:

Geen maatregelen: 2

Kamp Eenrichtingsverkeer: 0

Kamp afsluiten: 7

Proef: 0

Toegang met ontheffing: 14

1.4 Verslag ondernemers Dorpstraat

Aanwezigen:

12 ondernemers Dorpstraat

3 bewoners Dorpstraat

Tijdens en na de presentatie zijn een aantal argumenten vanuit de ondernemers naar voren gekomen over het afsluiten van Kamp. Deze zullen hieronder benoemd worden

Argumenten tegen het afsluiten Kamp

Volgens de ondernemers:

- Stukje zichtbaarheid vervalt als Kamp wordt afgesloten. De Dorpstraat wordt nu gezien als een A locatie. Bij een afsluiting wordt het een B of C locatie voor de ondernemers. Ondernemers krijgen het gevoel dat ze worden geïsoleerd. Ze zijn namelijk alleen nog maar vanuit het zuiden bereikbaar.
- De Stationstraat wordt veel drukker als Kamp wordt afgesloten. Is het dan nog wel mogelijk om linksaf te slaan vanuit Dorpstraat? Niet alleen ondernemers, maar ook klanten moeten langer wachten om de Stationstraat op te kunnen rijden. Dit zou ook voor verlies van klandizie kunnen leiden
- De ondernemers vinden de snelheid is een erg probleem niet zozeer de hoeveelheid verkeer.
 - o Drempels zijn een mogelijkheid om de snelheid te verlagen, maar dan krijg je remmende en optrekkende voertuigen die voor trillingen en geluidsoverlast kunnen zorgen.
- Er zijn al langere tijd problemen met betrekking tot het verkeer in de Dorpstraat, daar is echter nooit iets aan gedaan. Waarom worden er nu ineens draconische maatregelen voorgesteld? Kunnen er niet eerst minder heftige maatregelen geprobeerd worden om te kijken of dat al voldoende het verkeer tegenhoudt?
- Als Kamp wordt afgesloten, zal er minder verkeer komen. Dit leidt tot minder klandizie voor de ondernemers. Ondernemers gaan hierdoor verhuizen. Dit zorgt voor leegstand of het ombouwen van ondernemingen naar woningen, wat een negatief effect heeft op de leefbaarheid van het centrum van Nuth.

Argumenten voor het afsluiten Kamp

Volgens de ondernemers:

- De leefbaarheid neemt toe bij afsluiten kamp. Vooral voor de verkeersveiligheid is het afsluiten van Kamp een goede zaak.
- Gedragsbeïnvloeding is lastig. Dus ook als het minder aantrekkelijk wordt om via Kamp en Dorpstraat te rijden, zal een aandeel van het verkeer toch deze route blijven nemen ook al is het prettiger om via de Stationstraat te rijden.

Opmerkingen

Daarnaast zijn er nog verdere opmerkingen gemaakt over de situatie rondom het afsluiten van Kamp:

- Oplossingen die voor bewoners en ondernemers acceptabel zijn, zijn lastig te bedenken.
- Er bestaat onduidelijkheid over of een stukje Dorpstraat eenrichtingsverkeer of tweerichtingsverkeer is. Het gaat hierbij om het stukje tussen de Platsmolenweg en de kerk. Veel

mensen denken dat dit eenrichtingsverkeer is, maar dat is niet het geval. Dit leidt dikwijls tot irritaties en boze reacties.

- Er wordt te hard gereden op kruispunten. Ook als rechts voorrang heeft, rijdt het verkeer hard over de kruispunten. Op sommige kruispunten heeft een bord "gevaarlijk kruispunt" gestaan. Deze zijn weggehaald. Is het mogelijk dat deze worden teruggeplaatst?
- Als Kamp wordt afgesloten, is het dan mogelijk voor ondernemers om een financiële vergoeding voor misgelopen inkomsten te krijgen?
- Er wordt aangegeven dat het soms voorkomt dat er vrachtwagens per ongeluk de Dorpstraat inrijden bij de verkeerslichten. Deze moeten dan keren, wat tot gevaarlijke situaties leidt.
- Wordt er iets gedaan aan het slechte wegdek en losliggende putten bij de Dorpstraat? De weg is nu met plakband aan elkaar geplakt en telkens als er een auto over een put rijdt, dan is dat goed hoorbaar. Antwoord: Dit heeft ook te maken met de hoeveelheid verkeer.

Opmerking van bewoner van Dorpstraat:

- De klandizie van de ondernemers zal grotendeels blijven. Maar een klein deel zal afnemen, omdat maar een klein aandeel van de klanten vanwege de zichtbaarheid de onderneming zal bezoeken. Dit wordt betwist door de ondernemers, zij geven aan dat een substantieel aandeel van hun klanten langskomt omdat ze de zaak hebben zien liggen.

Alternatieve ideeën

Er is nagedacht over alternatieve ideeën

- Navigatiesystemen aanpassen zodat het verkeer niet meer via Kamp en Dorpstraat wordt gestuurd maar via de Stationstraat. Hierdoor zal het verkeer dat niet bekend is in Nuth, niet meer via de Dorpstraat rijden.
- Fietsersverkeer ook eenrichting maken. Hierbij moeten de fietsers via de verkeerslichten richting de Slagboomsweg. (Reactie van Niels: Verkeerskundig ideaal → fietsers gaan toch tegen de richting in fietsen.)
- Richt op simpele manieren de 30km/u zone in. Vooral op de Slagboomsweg, waar het snelst wordt gereden. Doe een proef van een half jaar en kijk wat de effecten hiervan zijn. De ondernemers zijn het hier mee eens.
- Goed aangeven dat het gebied een 30kmh zone is. Er wordt gevraagd of het mogelijk is om flitsers te plaatsen. Daar gaat de gemeente niet over.
- Plaatsen van grote 30 op de weg met verf.
- Zijn er mogelijkheden om te ontmoedigen dat men via Daelderweg rijdt. Dan is het minder aantrekkelijk om via Kamp te rijden omdat men dan via de Reijmersbekerweg moet rijden. Men komt uit bij de rotonde bij de viaducten. Om vervolgens via Kamp te rijden is dan al minder aantrekkelijk.
- Kan er iets gedaan worden aan de zichtbaarheid van de ondernemers, door bijvoorbeeld de zichtbaarheid te verbeteren aan de stationsstraat. Dit kan door het plaatsen van bordjes met pijlen die er wel goed uitzien. Er kan ook bijgezet worden dat het gebied autoluw is. Kijkend naar het centrumplan. Dit heeft een positief effect op de uitstraling van de omgeving en ondernemers.
- Kan de brug naar Hoensbroek niet open? Antwoord: dat kan echt niet vanwege stikstof. Dit is een besluit van de Raad van state.

1.5 Verslag bewoners Tervoorst, Terstraten en Brand

Aanwezigen:

26 bewoners van Tervoorst, Terstraten en Brand

R. Walraven, M. Outjers en wethouder J. Hermans van de gemeente Beekdaelen.

A. Erhardt en I. Schmitz van RHDHV

Argumenten tegen afsluiten Kamp:

Volgens de bewoners van Tervoorst, Terstraten en Brand

- Als Kamp wordt afgesloten, moeten de bewoners van Tervoorst, Terstraten en Brand omrijden.
- Omdat de Stationstraat drukker wordt, is het lastiger om vanaf de Putstraat, Molenweg en Dorpstraat de Stationstraat op te rijden.

Opmerkingen:

Tijdens de bijeenkomst zijn er een aantal opmerkingen gemaakt over de situatie rondom het afsluiten van Kamp:

- Waarom is het amoveren van de bruggen niet meegenomen in dit onderzoek? Het wordt waarschijnlijk drukker op de het verkeersplein bij de Buitenring. Dit betekent dat er nog meer verkeer over Kamp zal gaan rijden. Het zal op verschillende plaatsen effect hebben op de intensiteiten.
 - o Ook zijn er zorgen over de verkeersintensiteiten in Laar en Hellebroek door het afsluiten van de afritten.
- Is het mogelijk de aantal extra gemaakte kilometers en minuten uit te drukken in extra uitgestoten fijnstof?
- Er wordt gevraagd wat de gewenste intensiteiten zijn voor de Dorpstraat. Hoeveel verkeer zal er minder over de Dorpstraat moeten rijden om de situatie als gewenst te bestempelen?
- Het plaatsen van verkeersdrempels wordt niet in dank afgenomen door hulpdiensten.
- Er wordt gevraagd of het verkeer van Grijzegrubben via Tervoorst en Terstraten richting de Stationstraat zal gaan rijden als Kamp wordt afgesloten.
- Voetgangers worden in het verhaal niet genoemd. Dit is vooral van belang bij het afsluiten van de viaducten over de A76. Dit betekent dat een belangrijke wandelroute dicht gaat voor een jaar.
 - o Er wordt aangegeven dat er op de plekken waar de A76 en het spoor overgestoken kunnen worden door voetgangers, de faciliteiten voor de voetgangers slecht zijn. Op de meeste plekken moeten de voetgangers op het fietspad lopen omdat er geen trottoir is. Dit is ook het geval bij de Horsel.
- De drempels in de Putstraat zijn te hoog. Zelfs als er stapvoets over de drempels wordt gereden, raken auto's dikwijls met de bumper de drempel. Ook zijn de drempels te onduidelijk gemarkeerd waardoor bestuurders die niet bekend zijn met de situatie veel te snel over de drempels rijden. Daarnaast wordt op het stukje tussen de drempels extra gas gegeven.
- Het kruispunt Platsbeekweg/Kamp is erg onoverzichtelijk en smal. Om hier veel verkeer door te laten rijden is niet handig.

- Zijn er berekeningen uitgevoerd die de verkeersstromen vanuit Grijzegrubben richting de Buitenring laten zien als Kamp wordt afgesloten? Deze berekeningen kunnen inzicht geven in hoeveel verkeer via Tervoorst, Terstraten en Brand richting de Stationstraat zal rijden.
- Het probleem wat hier op tafel ligt is niet het hele probleem. Er liggen grotere problemen door de aanleg van de Buitenring.
- Kan er gekeken worden naar welke effecten het zou hebben als er verkeersremmende en snelheidsverlagende maatregelen worden aangebracht in Slagboomsweg?
- Zijn er modellen gemaakt over wat de effecten zijn voor de bewoners van Tervoorst als Kamp wordt afgesloten? Dit gaat zowel om de verkeersintensiteiten in de buurten en de extra reistijden voor deze buurten. Antwoord: Dit is nog niet gebeurd, het kan nog altijd worden gedaan.
- Er rijden vaak vrachtwagens via Nierhoven richting de Horsel. Er geldt wel een gewichtslimiet maar deze wordt vaak overschreden. Is er al met de bedrijven op de Horsel gesproken hierover?
- Bewoners van Helle willen ook graag in gesprek gaan. Dit is toegestemd.
- Waarom zijn de provincie en RWS niet aangesloten bij het overleg? Deze partijen bepalen wat er gebeurt met de Stationstraat, Buitenring en A76. Er wordt aangegeven dat het aanpassen van deze wegen niet bespreekbaar is voor de provincie en RWS. De gemeente moet zich blijven hard maken om wel dingen voor elkaar te krijgen, want nu moet de gemeente zich in bochten wringen om de problemen op te lossen die makkelijker opgelost kunnen worden met behulp van de provincie en RWS.
- Is het mogelijk om de Putstraat te sluiten voor onbevoegden? Antwoord: dit is juridisch niet haalbaar
- Wordt er nog een terugkoppeling gedaan naar de bewoners van de buurten? Zo ja, wordt dit gedaan voor of na dat het concept is voorgelegd aan de raad? Antwoord: Dat is nog niet besloten.
- Kan er een burgerinitiatief dat pleit voor het openhouden van de op- en afritten worden ondersteund door de gemeente?
- Wordt er nog met alle buurten samen gesproken zodat de bewoners ook de verhalen van de andere buurten kunnen horen? Dan kunnen de buurten ook met elkaar in gesprek gaan en de verbinding met elkaar zoeken.
-

Alternatieve ideeën

Verder zijn er alternatieve ideeën ter sprake gekomen:

- Is het mogelijk om een weg aan te leggen tussen de rotonde van de Reijmersbekerweg bij de viaducten over de A76 en de Stationstraat net voor de onderdoorgang. Hierdoor kan het verkeer over deze weg en hoeft het niet over de viaducten. De viaducten kunnen dan ook afgesloten worden. Daarnaast is het minder omrijden voor het verkeer richting Hulsberg, waardoor de Kamp ontlast wordt.
- Is het mogelijk om Nierhoven ook eenrichtingsverkeer te maken als de Slagboomsweg en Platsbeekweg eenrichting worden. Dan moet het verkeer nog verder omrijden en zal minder snel via Kamp rijden.
- Is het mogelijk om Slagboomsweg af te sluiten in plaats van Kamp?
- Is er gekeken naar het afsluiten van wegen op de Horsel? Bijvoorbeeld de Daelderweg aan de noordkant of zuidkant.
- Kan er gekeken worden naar afsluiten met ontheffing bewoners?

- Is het mogelijk om de eenrichtingsweg van de Dorpstraat ten zuiden van de kerk richting de VRI's twee richtingen te maken. Hierdoor kan het deel van de Dorpstraat richting de markt ontlast worden. Antwoord: Dit gedeelte is te smal voor twee richtingen
-

Stemming:

Mensen van Tervoorst en Terstraten en Brand zijn tegen het afsluiten Kamp.