

RAPPORT

Verkeersonderzoek Vogelsweijde

Klant: gemeente Beesel

Referentie: BH5787-110-100-AE 13 jan 26

Status: Concept/2

Datum: 13 januari 2026

Projectgerelateerd

HASKONING NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110
6199 AE Maastricht Airport
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 78 48
E-mail: info@haskoning.com
Website: haskoning.com

Titel document: Verkeersonderzoek Vogelsweijde
Ondertitel:
Referentie: BH5787-110-100-AE 13 jan 26
Uw kenmerk: nvt
Status: Concept/2
Datum: 13 januari 2026
Projectnaam: Verkeersonderzoek Volgesweijde
Projectnummer: BH5787-110-100
Auteur(s): ██████████

Opgesteld door: ██████████ en ██████████

Gecontroleerd door: ██████████

Datum: 13 januari 2025

Goedgekeurd door: ██████████

Datum: 13 januari 2025

Classificatie: Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning 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 Haskoning 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. Dit document kan zijn opgesteld met behulp van kunstmatige intelligentie (AI); alle door AI gegenereerde inhoud is beoordeeld en gevalideerd door onze experts.

Inhoud

1	AANLEIDING	1
2	Verkeersgeneratie	2
3	Modelvarianten Vogelsweijde	3
3.1	Resultaten verkeersmodel	4
3.2	Variant 1	5
3.3	Variant 2	6
3.4	Variant 3	7
3.5	Variant 4	8
3.6	Alternatieve ontsluitingsmogelijkheden	9
3.7	Conclusie en advies ontsluiting Vogelsweijde	11
4	Wat betekenen de plannen Vogelsweijde voor de Heerstraat?	12

Bijlagen

Modelplots

1 AANLEIDING

De gemeente Beesel en projectontwikkelaar HVG Real Estate zijn voornemens een nieuwe woonwijk te realiseren in de omgeving Vogelsweijde ten westen van de woonwijk Leeuwen. De beoogde ontwikkeling omvat circa 150 tot 200 nieuwe woningen, wat tevens ook resulteert in extra verkeersgeneratie. De gemeente Beesel heeft Haskoning gevraagd de verkeersgeneratie voor de gebiedsontwikkeling in beeld te brengen evenals het effect van dit plan op diverse straten in de omgeving, waarbij met name de Heerstraat aandacht vergt. De Heerstraat is een druk bereden openbare weg. Op de Heerstraat wordt door omwonenden reeds verkeersoverlast ervaren en staat de verkeersveiligheid onder druk. De Hovergelei is op dit moment verboden voor gemotoriseerd verkeer uitgezonderd landbouwverkeer. De Hovergelei zou opgewaardeerd kunnen worden tot een openbare weg en onderzocht dient te worden of dit opwaarderen de verkeersoverlast op de Heerstraat kan doen verminderen. Beide wegen kruisen de spoorlijn.



Figuur 1. Ligging van Vogelsweijde met een mogelijke inrichtingsschets.

Om te onderzoeken wat het effect is van deze nieuwe ontwikkeling is allereerst de verkeersgeneratie van deze ontwikkeling berekend. Vervolgens zijn, met behulp van het verkeersmodel, de effecten van verschillende ontsluitingsvarianten onderzocht. Aan de hand van deze analyse is geadviseerd over de gewenste ontsluiting. In hoofdstuk 4 komt de problematiek van de Heerstraat aan bod.

2 Verkeersgeneratie

Iedere nieuwbouw ontwikkeling genereert verkeer. Ten aanzien van de verkeersgeneratie zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De kencijfers zijn afkomstig uit de CROW-publicatie 744 “*Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie*”.
- De gemeente Beesel is ‘*weinig stedelijk*’.
- Het plangebied ligt in ‘*rest bebouwde kom*’.
- De kencijfers voor verkeersgeneratie zijn wekdagcijfers.
- Een weekdag is omgerekend naar een werkdag door de kencijfers (conform de CROW) te vermenigvuldigen met factor 1,11.
- Er is uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie per woning.

Voor de berekeningen met het verkeersmodel is de hoogste schatting van 200 woningen gebruikt. De verdeling naar segment is te vinden in tabel 1. Met deze aantallen is uitgekomen op een verkeersgeneratie van 1736 ritten (van en naar de woning) voor de nieuwe woonwijk de Vogelsweijde.

Segment	Aandeel
Sociale huur	10%
Middenhuur	10%
Dure huur	15%
Betaalbare koop	15%
Middeldure en dure koop	50%

Tabel 1: Globale verdeling woningtypes in Vogelsweijde

3 Modelvarianten Vogelsweijde

Om de mogelijke ontsluiting van de Vogelsweijde te onderzoeken zijn de volgende varianten in het verkeersmodel doorgerekend:

0. Referentiesituatie zonder woningbouw (in 2040).
1. Situatie met woningbouw, volledig ontsloten op bestaande wijk (Leeuwen) en de Beeselseweg en Hovergelei volledig gesloten voor autoverkeer.
2. Situatie met woningbouw, volledig ontsloten op Hovergelei en Hovergelei open voor autoverkeer richting Rijksweg.
3. Situatie met woningbouw, ontsloten op Hovergelei, Hovergelei open voor autoverkeer richting Rijksweg en doorsteek van bestaande wijk (Leeuwen) naar Hovergelei.
4. Situatie met woningbouw, ontsloten op Hovergelei, Hovergelei open voor autoverkeer richting Rijksweg en richting Beeselseweg, doorsteek van bestaande wijk naar Hovergelei en vrachtverbod op Heerstraat.

Voor het (brom)fietsverkeer en voor voetgangers zijn comfortabele en directe (fiets) en voetgangersverbindingen vanuit de wijk naar Reuver en de directe omgeving van het plan gepland, waarbij naar verwachting geen of minder knelpunten worden verwacht. In dit hoofdstuk wordt daarom met name de ontsluiting voor gemotoriseerd verkeer beschreven.

In figuur 2 zijn de verschillende mogelijkheden voor ontsluiting schematisch weergegeven. Hier geeft de groene stippellijn de Beeselseweg en de Hoogstraat aan, geeft de doorgetrokken rode lijn de gedeeltelijke opwaardering van de Hovergelei aan en geeft de rode stippellijn de volledige opwaardering van de Hovergelei aan. De groene pijl geeft de verwachte ontsluiting op de Beeselseweg aan en de paarse pijlen geven een indicatieve weergave van de doorsteek naar de bestaande wijk aan.



Figuur 2: Schematische weergave ontsluiting Vogelsweijde.

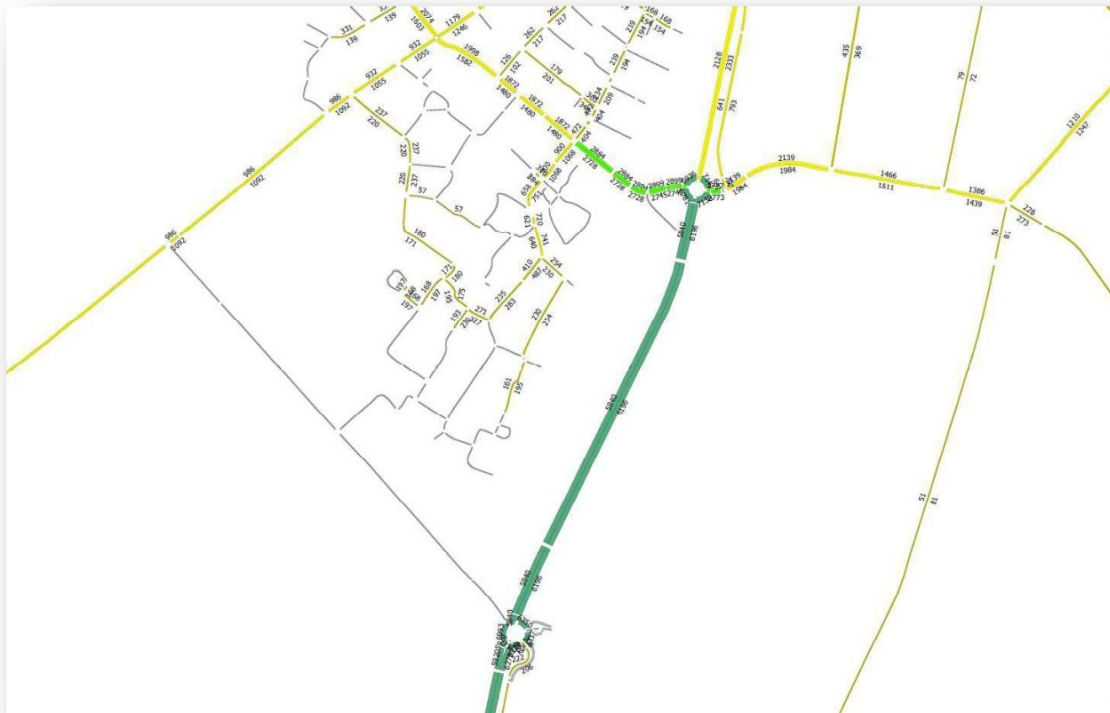
3.1 Resultaten verkeersmodel

In figuur 3 is het wegennetwerk en de verkeersgeneratie van de autonome situatie in 2040 (hoog scenario) te zien. Het hoog scenario gaat uit van een verdere groei van de automobiliteit in de komende jaren. Omdat we ook de afgelopen jaren nog een groei van het verkeer zien, is dit het meest waarschijnlijke scenario. Dit (hoog) scenario wordt ook bij alle ruimtelijke ontwikkelingen in de Provincie Limburg toegepast.

De afbeelding toont de etmaalintensiteiten van de laatste versie van het regiomodel Noord-Limburg van het verkeersmodel Limburg 2040H. In deze (0-)variant is de extra woningbouw van de Vogelsweijde nog niet toegevoegd en zijn alleen de woningbouwplannen die (vrijwel) zeker zijn opgenomen.

In de navolgende paragrafen worden de doorgerekende varianten besproken, waarin de nieuwe woningen in de Vogelsweijde wel zijn toegevoegd en op verschillende manieren zijn ontsloten. Deze intensiteit- en verschilplots per variant staan in de bijlage.

In de huidige situatie is er sprake van verkeersoverlast op de Heerstraat, een erftoegangsweg met een ontsluitende functie, gelijkwaardige kruisingen en een spoorwegovergang. Op het oostelijke deel (tussen Sterrenbosweg en rotonde Rijksweg) rijden (in het jaar 2040) hier meer dan 5.500 motorvoertuigen per etmaal. Een erftoegangsweg met een ontsluitende functie kan in theorie 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal afwikkelen. De intensiteiten op de Heerstraat liggen (in 2040) op de maximaal gewenste intensiteit. De theoretische maximale intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen betreft een richtlijn en geen harde eis of wettelijke norm. Hierbij blijft de verkeersveiligheid en intensiteit wel beheersbaar, maar ontstaat er een minder gewenste verkeerssituatie. De doorstroming is nog redelijk, maar de weg geldt als een barrière voor overstekende fietsers en voetgangers. Daarnaast zouden er ook vanuit aanwonenden (meer) klachten kunnen ontstaan.



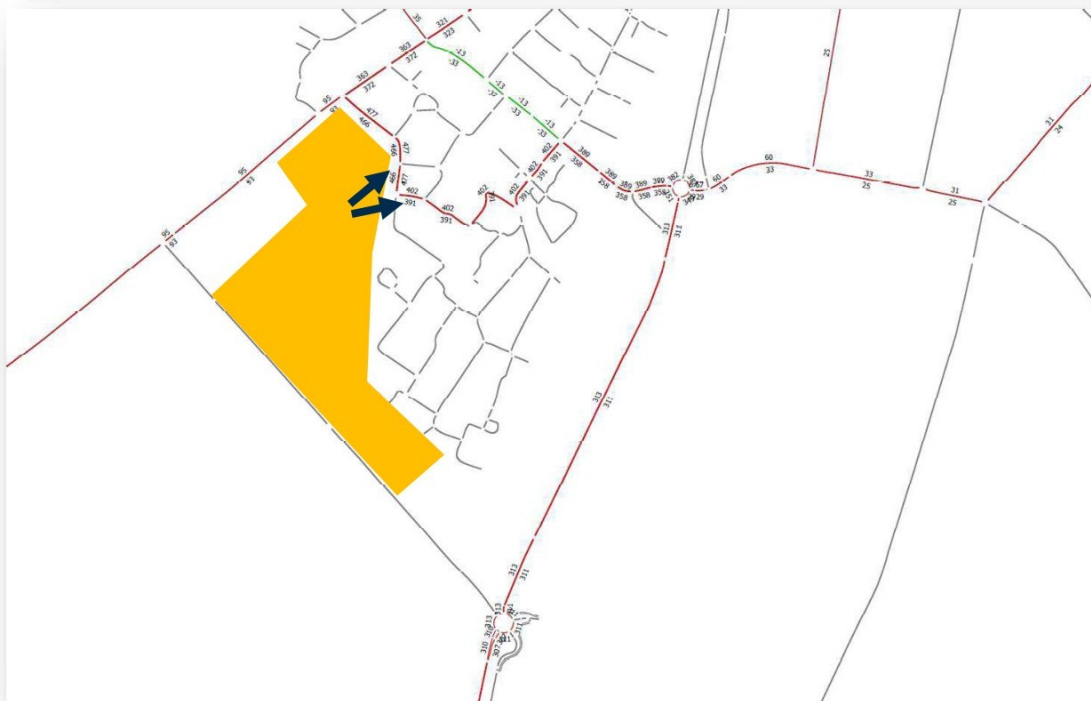
Figuur 3: Intensiteit (motovoertuigen) referentiesituatie (2040)

3.2 Variant 1

In de eerste variant is de ontwikkeling Vogelsweijde volledig ontsloten via de huidige woonwijk Leeuwen en de Beeselseweg, waardoor het grootste deel van het verkeer op de Heerstraat terecht komt. De nieuwe woningen zorgen voor iets meer dan 1700 nieuwe ritten op etmaalbasis. Zoals te zien in de verschilplot in figuur 4 geeft dit in de wijk zelf verhoudingsgewijs een groot verschil in het aantal ritten. Hierbij moet er wel rekening mee worden gehouden dat dit verkeersmodel een vereenvoudiging van de werkelijkheid is; in het model zijn alle (nieuwe) woningen op één punt ontsloten, dat zal in werkelijkheid niet zo zijn.

De ene helft van het verkeer verlaat via de noordwestkant de wijk (Beeselseweg), de andere helft via de noordkant (bestaande wijk Vogelsweijde). Circa 800 motorvoertuigen komen vervolgens via de Heerstraat bij de rotonde met de Rijksweg. De Heerstraat is een weg waar reeds verkeersoverlast wordt ervaren en waar de verkeersveiligheid onder druk staat. Met deze extra ritten erbij rijden er per etmaal circa 6.300 motorvoertuigen over deze weg, duidelijk boven de richtlijn. Hierdoor zal meer hinder ontstaan en zal er extra druk op de kruispunten en de spoorwegovergang komen. De Heerstraat is ook een belangrijke schakel in het fietsnetwerk, de verkeersveiligheid voor fietsers naar bijvoorbeeld scholen in de omgeving zal daarmee afnemen. Ook zullen overstekende fietsers en voetgangers hinder ondervinden van de hoeveelheid verkeer. Er zouden ook meer klachten van omwonenden kunnen ontstaan, zeker als er geen vrachtverbod op de Heerstraat geldt. Er ontstaat dus niet direct een veiligheidsrisico, maar er is wel een minder gewenste verkeerssituatie.

Het is wenselijk om het autoverkeer uit de woonwijk zo snel mogelijk naar een gebiedsontsluitingsweg te leiden, in plaats van het over een erftoegangsweg in de kern te sturen. Dit geldt naast de Heerstraat ook voor de Pastoor Vranckenlaan. Verkeer richting het noorden rijdt nu over deze erftoegangsweg in plaats van over de Rijksweg, een gebiedsontsluitingsweg.



Figuur 4: Verschil etmaalintensiteiten (motorvoertuigen) tussen referentie en variant 1.

3.3 Variant 2

In de tweede variant is Vogelsweijde volledig ontsloten via de Hovergelei in oostelijke richting. Zoals te zien in de verschilplot in figuur 5 rijdt er nu dus geen extra verkeer door de naastliggende woonwijk maar wordt het verkeer naar de dichtstbijzijnde gebiedsontsluitingsweg geleid. Bij de rotonde (Drakenrijkstraat) rijden ongeveer 600 voertuigen over het noordelijke deel van de Rijksweg en ongeveer 900 motorvoertuigen rijden vanaf de rotonde van en naar het zuiden. Dit aandeel is iets hoger dan in variant 1. Een deel van het verkeer dat in variant 1 via de Beeselseweg van en naar Beesel rijdt gaat nu via de Rijksweg en Bussereindseweg. Ook rijdt er in variant 2 wat meer verkeer van en naar het noorden via de A73, in plaats van via de Rijksweg zoals in variant 1.

Dit scenario zorgt voor beperkt extra verkeer op de Heerstraat, en zal daar een verwaarloosbaar effect hebben op de verkeerssituatie. De toenames op de wegen ontstaan door de nieuwe woonwijk, er zijn geen verschuivingen van de verkeersbewegingen in de referentie te zien. De toenames op de Rijksweg zullen geen groot effect hebben op de verkeerssituatie. De Hovergelei en de spoorwegovergang zullen wel opgevaardeerd moeten worden om de nieuwe verplaatsingen aan te kunnen.



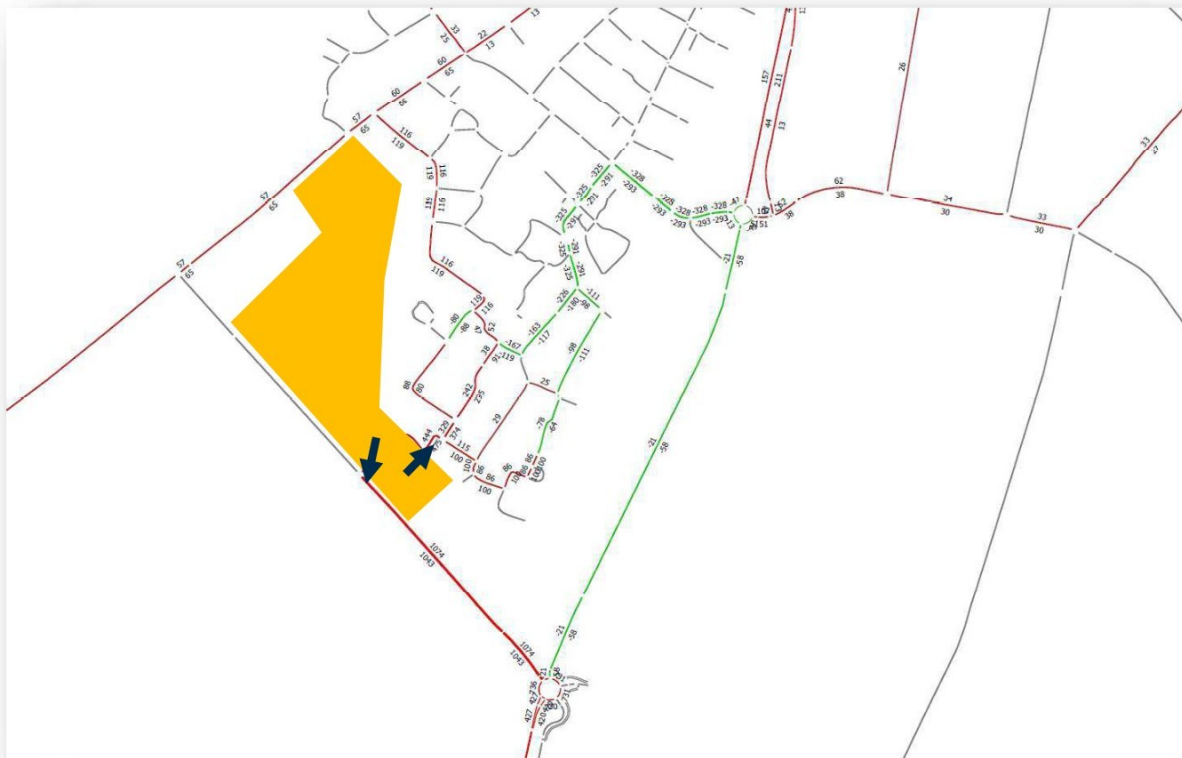
Figuur 5: Verschil etmaalintensiteiten (motorvoertuigen) tussen referentie en variant 2.

3.4 Variant 3

In de derde variant is de Hovergelei opengesteld van en naar de Rijksweg voor autoverkeer en is er een verbinding met Leeuwen toegevoegd. Dit zorgt voor toename van ongeveer 2100 motorvoertuigen op de Hovergelei ten opzichte van de referentie, zoals te zien is in figuur 6. Een deel van dit verkeer is afkomstig uit Vogelsweijde, maar een ander deel is afkomstig uit de bestaande woonwijk. Er rijdt in deze variant nog iets meer verkeer op de Hovergelei dan in variant 2, maar dit zal niet voor problemen zorgen na een (mogelijke) opwaardering.

Zoals in de verschilplot te zien, zijn er kleine toenames op de Beeselseweg en de Bussereindseweg van verkeer dat vanuit de Vogelsweijde richting Beesel rijdt. Daarnaast is er een toename van bijna 400 motorvoertuigen op de Rijksweg na de rotonde met de Heerstraat, het grootste deel hiervan verspreid zich door Reuver. Circa 100 van deze voertuigen rijden via de Rijksweg van en naar het noorden.

Er rijden ongeveer 600 motorvoertuigen minder op de Sterrenbosweg en het oostelijke deel van de Heerstraat. Deze voertuigen rijden nu via de Hovergelei de wijk in en uit. Dit zorgt voor een afname van verkeer op de Heerstraat, welke momenteel zwaar belast is. Voor vrachtverkeer van en naar Leeuwen vindt een gelijkaardige verschuiving plaats van ongeveer 30 middelzware vrachtwagens. Door deze afname rijden er circa 5.000 motorvoertuigen op het oostelijke deel van de Heerstraat. Dit ligt dan rond de maximale norm, maar zal hier zorgen voor een afname van de eventuele verkeershinder. Autoverkeer uit Leeuwen en de Hovergelei richting de Rijksweg rijdt nu niet meer via de Heerstraat wat meer ruimte overlaat voor langzaam rijdend verkeer. Dit zal ook een positief effect hebben op de verkeersveiligheid.



Figuur 6: Verschil etmaalintensiteiten (motorvoertuigen) tussen referentie en variant 3.

3.6 Alternatieve ontsluitingsmogelijkheden

Het verkeer uit de Vogelsweijde kan via drie richtingen ontsloten worden: via de bestaande wijk richting de Heerstraat, via de Hovergelei richting Rijksweg of via de Beeselseweg. In variant 1 is ontsluiting via de Beeselseweg en de bestaande wijk onderzocht en in variant 2 de volledige ontsluiting op de Rijksweg. In variant 4 is er een volledige opwaardering van de Hovergelei tot aan de Beeselseweg, maar deze aansluiting (van Hovergelei tot aan de Beeselseweg) wordt (behoudens verkeer vanuit en naar de nieuwe woningen) weinig gebruikt. Berekeningen geven aan dat bij een volledige aansluiting op de Beeselseweg én woningbouw Vogelsweijde er een duidelijke verkeerstoename op de Heerstraat komt, met daarbij een toename van verkeersoverlast en een afname van de verkeersveiligheid.

Variant (extra) aansluiting op de Beeselseweg.

Niet (modelmatig) onderzocht is het effect van een iets noordelijker gelegen aansluiting van Vogelsweijde op de Beeselseweg (zie figuur 8) in combinatie met aansluiting(en) op de Hovergelei (plus eventueel ook de woonwijk Leeuwen). Bij variant 4 zien we echter dat er relatief weinig verkeer (over de Hovergelei) richting de Beeselseweg gaat, indien er ook een aansluiting richting de Rijksweg is. Afhankelijk van de (precieze) inrichting van de nieuwe woonwijk (30 km/h en een inrichting gericht op verblijven en niet op doorstroming) zal er naar verwachting echter ook bij een iets noordelijkere aansluiting op de Beeselseweg relatief weinig verkeer naar de Beeselseweg rijden en het overgrote deel van het verkeer via de Hovergelei rijden.



Figuur 8. Noordelijke aansluiting vanuit Vogelsweijde op de Beeselseweg.

Variante met aangepaste aansluiting Hovergelei op de Beeselseweg

Naar verwachting zal een aansluiting van Hovergelei op de Beeselseweg op de huidige locatie, gezien de aanwezige bebouwing (schematisch weergegeven in figuur 9), lastig te realiseren zijn. Indien gekozen wordt voor een iets zuidelijkere aansluiting op de Beeselseweg (zie figuur 9) verwachten we dat de resultaten vergelijkbaar zijn aan variant 4 (rechtstreekse aansluiting op de Beeselseweg). Bij deze variant rijdt er relatief weinig verkeer via de Hovergelei naar de Beeselseweg en rijdt het merendeel van het verkeer via de Hovergelei naar de Rijksweg. De resultaten van deze variant zullen dan ook (indien er ook een aansluiting komt van Hovergelei richting Rijksweg en richting Leeuwen) vergelijkbaar zijn aan variant 4.



Figuur 9. Verleggen aansluiting Hovergelei op de Beeselseweg in zuidelijke richting.

3.7 Conclusie en advies ontsluiting Vogelsweijde

De bouw van Vogelsweijde genereert naar verwachting circa 1.736 extra ritten van en naar de woningen. De ontsluiting bij variant 1 via de bestaande woonwijk Leeuwen zorgt voor meer verkeer op de Pastoor Vranckenlaan en op de al zwaar belaste Heerstraat. In variant 2 ontsluit de Vogelsweijde volledig op de Hovergelei, die momenteel gesloten is voor autoverkeer. Dit verkeer rijdt dan vooral over de Rijksweg, en zorgt voor een beperkte toename op de Heerstraat. In variant 3 zijn de Vogelsweijde en de bestaande woonwijk Leeuwen met elkaar verbonden, waardoor er ook verkeer uit de bestaande woonwijk over de Hovergelei gaat rijden. Dit zorgt voor een (gewenste) afname van verkeer op de Heerstraat, maar de intensiteit op de Hovergelei is dan wel meer dan 2.000 motorvoertuigen in het etmaal. In variant 4 is er een vrachtverbod op de Heerstraat toegevoegd en is de Hovergelei ook in noordelijke richting open. De intensiteiten op de Hovergelei zijn vergelijkbaar met variant 3, maar door het vrachtverbod is er een extra afname op de Heerstraat. Deze afname heeft als consequentie een toename van vrachtverkeer op onder andere de Prins Hendrikstraat, een smallere straat dan de Heerstraat. Daarbij wordt de in variant 4 toegevoegde aansluiting van de Hovergelei op de Beeselseweg maar weinig gebruikt.

Op basis van deze studie wordt geadviseerd om, gezien de verkeerskundige analyse, voor variant 3 te kiezen:

- Een zuidelijke aansluiting van de Vogelsweijde zorgt voor een afname van gemotoriseerd verkeer op de Heerstraat (en met name op het drukste weggedeelte), mede door de realisatie van de doorsteek tussen Vogelsweijde en Leeuwen.
- Een zuidelijke aansluiting zorgt ook voor minder verkeer in het centrum van Reuver dan een noordelijke aansluiting, omdat er meer verkeer via de A73 rijdt. Daarnaast zorgt deze aansluiting ervoor dat verkeer via de Rijksweg naar het centrum rijdt, in plaats van via de Pastoor Vranckenlaan zoals bij een noordelijke aansluiting.
- Door autoverkeer (meer) te scheiden van fiets- en voetgangersverbindingen verwachten we een verbetering van de verkeersveiligheid in Reuver. Door het gemotoriseerd verkeer (van Vogelsweijde en Leeuwen) te concentreren naar de zuidelijke verbinding Hovergelei, ontstaan er meer en veiligere routes voor fietsers in Reuver, zowel naar voorzieningen als winkels als naar de basisschool. Ook de barrièrewerking (voor fietsers en voetgangers) van de relatief drukke Heerstraat wordt beperkt.
- Een noordelijke aansluiting vanuit de nieuwbouwwijk op de Beeselseweg zal niet leiden tot een grote verkeersstroom door de kern Reuver of tot grote wijzigingen in de verkeersstructuur. Uitgangspunt is wel dat deze verbinding niet als een hoofdweg wordt gerealiseerd, maar als een ondergeschikte verbinding (erftoegangsweg).
- Gemotoriseerd verkeer wordt via een korte route geleid naar een ontsluitingsweg (Rijksweg) en de hoofdweg (A73) waardoor dit, naast verkeersveiliger, ook gunstig is voor het beperken van uitstoot en geluid (mede door het beperken van de ritlengte).
- Bij een eventueel vrachtverbod op de Heerstraat rijdt het verkeer om via de Prins Hendrikstraat, een erfontsluitingsweg waarop extra vrachtverkeer niet wenselijk is.

4 Wat betekenen de plannen Vogelsweijde voor de Heerstraat?

Zoals ook in het vorige hoofdstuk aangegeven is de intensiteit op de Heerstraat, gezien de functie van de weg, momenteel al hoog.

In de huidige situatie is er (al) sprake van verkeersoverlast op de Heerstraat in de vorm van vrachtverkeer en relatief hoge intensiteiten voor een erftoegangsweg met een ontsluitende functie en gelijkwaardige kruisingen. Toename door nieuwe ontwikkelingen (als een nieuwbouwwijk) is dan ook ongewenst. Geadviseerd wordt dan ook om te kiezen voor de variant waarbij de intensiteit op de Heerstraat niet toeneemt en zo mogelijk afneemt.



Figuur 10. Heerstraat in Reuver.

De theoretische maximale intensiteit van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen betreft een richtlijn en geen harde eis of wettelijke norm. Bij variant 3 (ontsluiting Hovergelei en inclusief aansluiting op de wijk Leeuwen) wordt de Heerstraat in beperkte mate ontlast. De intensiteit op het drukste gedeelte van de Heerstraat neemt met ongeveer 10% af.

Is een vrachtverbod in de Heerstraat een effectieve maatregel?

Uit tellingen (september 2024) bleek dat er op de Heerstraat ongeveer 12% vrachtverkeer is, verdeeld over zwaar vrachtverkeer (ca. 4,5%) en middelzwaar vrachtverkeer (ca. 7,5%). Het instellen van een vrachtverbod op de Heerstraat (uitgezonderd bestemmingsverkeer) zal ertoe leiden dat een deel van het vrachtverkeer andere (alternatieve) routes door Reuver zal nemen. Deze (huidige) alternatieve routes in de kern zijn echter nog minder geschikt voor (doorgaand) vrachtverkeer. Per saldo zal de hinder van vrachtverkeer bij een vrachtverbod in Reuver (zonder aanvullende infrastructuur) dan ook toenemen. Conclusie is dan ook dat een vrachtverbod alleen overwogen kan worden indien er een goed alternatief is.

Zijn er andere (snelheidsremmende) maatregelen in de Heerstraat mogelijk of wenselijk?

In de Heerstraat zijn al meerdere maatregelen genomen om de snelheid te verlagen en daarmee de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te verbeteren. In de regel zal het toepassen van maatregelen als drempels of versmallingen leiden tot meer hinder en onveiligheid. In feite zijn de mogelijkheden om deze straat verkeersveiliger te maken dan ook nagenoeg op en zullen aanvullende maatregelen leiden tot problemen elders.

Kan de Hovergelei als randweg dienen voor (doorgaand) vrachtverkeer?

Ondanks dat het percentage vrachtverkeer op de Heerstraat (gezien de functie van de weg) niet bijzonder hoog is, hebben de bewoners langs de Heerstraat dagelijks (over)last van zwaar vrachtverkeer van en naar met name bedrijventerrein Maasveld. Dit bedrijventerrein licht relatief ongunstig ten opzichte de hoofdinfrastructuur als de A73 (zie figuur 11). Het lijkt wellicht dan interessant om een opgewaardeerde Hovergelei mede voor dit vrachtverkeer te gebruiken. Nadeel is echter dat dit vrachtverkeer vervolgens alsnog via de Beeselseweg naar de Kesselseweg zal rijden, waardoor hier dan weer mogelijke hinder zal ontstaan voor inwoners langs deze weg, naast uiteraard het vrachtverkeer over de Hovergelei langs de nieuwbouwwijk (ofwel het verplaatsen van het probleem). Daarbij is een aanzienlijk deel van het vrachtverkeer ook verkeer met andere bestemmingen in Reuver (zoals de bestaande winkels) en dit vrachtverkeer zal de Heerstraat blijven gebruiken. In feite kan geconstateerd worden dat bedrijventerrein Maasveld een ongunstige ligging (en ontsluiting) heeft, maar dat het (mede)gebruik van Hovergelei voor dit vrachtverkeer niet de oplossing is.



Figuur 11. Ligging bedrijventerrein Maasveld en de bijbehorende ontsluitingswegen.