

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

Meerssen op weg naar 2020



Behoort bij besluit van de Raad van de
gemeente Meerssen d.d. 25 april 2013

Mij bekend,

de griffier,

[Handwritten signature]

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

Meerssen op weg naar 2020

opdrachtgever **Gemeente Meerssen**
dossier **BA9605**
registratienummer **MO-MA20110019**
versie **1**
classificatie **Klant vertrouwelijk**

Inhoud

1	Inleiding	7
1.1	Wat is een GVVP?	7
1.2	Op weg naar 2020!	7
2	Inventarisatie	8
2.1	Vigerend beleid	8
2.2	Huidige situatie (2012)	9
3	Ambitie verkeer en vervoer	26
3.1	Wegenstructuur	26
3.2	Verkeersveiligheid en leefbaarheid	26
3.3	Vrachtverkeer	26
3.4	Fietsers en voetgangers	27
3.5	Parkeren	27
3.6	Openbaar vervoer	27
3.7	Landbouwverkeer	27
3.8	Duurzaamheid	27
4	Integrale Beleidsvisie	29
4.1	Doelstellingen voor de wegenstructuur	29
4.2	Doelstellingen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid	34
4.3	Doelstellingen voor het vrachtverkeer	37
4.4	Doelstellingen voor fietsers en voetgangers	38
4.5	Doelstellingen voor parkeren	42
4.6	Doelstellingen voor openbaar vervoer	43
4.7	Doelstellingen voor landbouwverkeer	44
5	Aan de slag: Uitvoeringsprogramma 2012-2016	45
6	Colofon	49
	Bijlage 1: Essentiële Herkenbaarheids-kenmerken en Limburgse Uitgangspunten Weginrichting	
	Bijlage 2: Wegcategorisering	
	Bijlage 3: Monitoringsplan	
	Bijlage 4: Status projecten uit vorige GVVP	
	Bijlage 5: Lijst van afkortingen	

1 Inleiding

1.1 Wat is een GVVP?

De gemeente Meerssen heeft samen met DHV B.V. dit Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) opgesteld. De hoofdreden hiervoor is dat er ambtelijk en bestuurlijk behoefte bestaat aan een actueel rapport, waarin richting wordt gegeven aan het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid voor de komende jaren, inclusief een uitvoeringsprogramma.

Een GVVP omschrijft de aanpak van de knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer, om op deze wijze een bijdrage te leveren aan het bevorderen van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en (verkeers)leefbaarheid in de gemeente Meerssen. Specifieke aandacht gaat hierbij uit naar de thema's verkeersveiligheid, autoverkeer, vrachtverkeer, langzaam verkeer, parkeren, openbaar vervoer en landbouwverkeer. Het GVVP fungeert tevens als een toetsingskader voor toekomstige reconstructie- en nieuwbouwplannen. Anderzijds bevat het een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen, prioritering en een kostenraming voor de komende vijf jaar.

1.2 Op weg naar 2020!

De gemeente Meerssen beschikt over een grote diversiteit gebruikers van haar wegennet. Zo maken scholieren en recreanten gebruik van de wegen, maar ook het vrachtverkeer van en naar de bedrijven, openbaar vervoer en het forensenverkeer. De verwachting is dat landelijk de hoeveelheid verkeer door de jaren heen blijft groeien, wat overlast voor bijvoorbeeld bewoners kan opleveren. Tevens moet worden ingespeeld op toekomstige (economische) ontwikkelingen en de gevolgen daarvan voor de verkeerscirculatie en verkeersveiligheid. Voorbeelden zijn de A2-ondertunneling en de aanleg van de Bedrijfsterrein Maastricht Aachen Airport (BMAA) Ringweg. De gemeente heeft er baat bij het verkeer in goede banen te blijven leiden.

Om de gemeente bereikbaar te houden en de verkeersveiligheid en leefbaarheid te kunnen waarborgen voor al deze weggebruikers is het noodzakelijk de verkeerssituatie en het toegepaste beleid structureel onder de loep te nemen.

De gemeente Meerssen heeft behoefte aan een nieuw Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan. Het GVVP van Meerssen laat zien in welke richting het verkeersbeleid zich ontwikkelt en welke beleidsonderdelen of producten de komende jaren verder moeten worden uitgewerkt of ontwikkeld. Het GVVP sluit af met een actielijst voor de komende jaren, waarop infrastructurele en organisatorische verbeteringsprojecten staan.

Meerssen, op weg naar 2020!

2 Inventarisatie

Gestart is met een inventarisatie van de huidige situatie (2012) en het vigerende beleid. De inventarisatie is bedoeld om de uitgangssituatie vast te leggen. In dit hoofdstuk is beknopt het vigerende beleid opgenomen en worden de resultaten van de inventarisatie beschreven.

2.1 Vigerend beleid

Nationaal

Het rijksbeleid is vastgelegd in de *Nota Mobiliteit*. Het huidige overheidsbeleid gaat uit van het standpunt dat mobiliteit mag. Mobiliteit, zowel van personen als van goederen, is een voorwaarde voor economische en sociale ontwikkeling. Mensen moeten mobiel kunnen zijn om maatschappelijk te kunnen participeren.

Het hoofddoel is het verbeteren van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem van deur tot deur en binnen maatschappelijke randvoorwaarden op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Mobiliteit mag, maar niet altijd en overal. Het landelijk beleid is dus niet per definitie gericht op het tegengaan van de groei van de automobility, maar eerder op het aanbieden van aantrekkelijke alternatieven.

De verantwoordelijkheid, de middelen en de bevoegdheden voor dit beleid worden op een steeds decentraler niveau neergelegd. Dat geldt zowel voor de aanleg van infrastructuur en het openbaar vervoer als ook voor bijvoorbeeld een regionaal afgestemd parkeer- en fietsbeleid. Het verkeersveiligheidsbeleid blijft gericht op het terugdringen van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden. Nu de wegencategorisering conform Duurzaam Veilig ver is gevorderd, komt de nadruk meer op de inrichting conform Duurzaam Veilig, educatie en handhaving te liggen.

Provinciaal

In 2006 hebben Provinciale Staten van Limburg het *Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006)* vastgesteld als vervanger van het POL uit 2001. Het POL2006 is zowel een streekplan, waterhuishoudingplan, milieubeleidplan als verkeer- en vervoerplan en bevat ook de meer fysieke (ruimtelijke) onderdelen van het economisch en welzijnsbeleid. Het hoofddoel van het POL2006 is het streven naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan economische bereikbaarheid.

In 2007 hebben Provinciale Staten van Limburg het *Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP)* vastgesteld als provinciale uitwerking van het nationale mobiliteitsbeleid en als nadere invulling van het POL2006. Enkele speerpunten uit het PVVP zijn:

- het garanderen van betrouwbare reistijden met een robuust en op elkaar afgestemd Hoofdwegennet en Regionaal Verbindend Wegennet;
- het stimuleren van fietsen en lopen door veilige en aantrekkelijke voorzieningen tussen herkomst en bestemming te bieden;
- optimale afstemming tussen trein, bus en regiotaxi;
- het streven naar een betrouwbaar, vlot, veilig en doelmatig vervoer van goederen van, naar, binnen en door Limburg door een optimale benutting van alle modaliteiten;
- bedrijfsleven, overheden, aanbieders van vervoer en burgers bewuster maken van hun eigen belang in het behoud van een goede bereikbaarheid, leefbaarheid en (verkeers)veiligheid;
- het verbeteren van de verkeersveiligheid door in te zetten op infrastructuur, educatie en handhaving.

Dit laatste punt wordt vormgegeven door het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL). De ambitie van het ROVL is om Limburg de meest verkeersveilige provincie van Nederland te maken

Het ROVL streeft naar een verkeerssysteem, waarin nagenoeg geen slachtoffers meer vallen. Door permanente verkeerseducatie, een begrijpelijke infrastructuur, handhaving en technologische invloeden moet deze ambitie door eendrachtige samenwerking te verwezenlijken zijn.

Gemeentelijk

Het verkeersbeleid valt onder de afdeling Openbare Werken / Facilitaire Zaken. Door bezuinigingen zijn niet alle projecten uit het vorige GVVP uitgevoerd. Daarnaast zijn ten aanzien van bepaalde verkeerszaken andere keuzes gemaakt. Dit document is een actualisatie van het vorige GVVP. De gemeente streeft naar een doelgerichte, zakelijke aanpak waarbij zoveel mogelijk geluisterd wordt naar de (wensen van de) burgers. Ten behoeve hiervan houdt de gemeente een maandelijks verkeersspreekuur voor burgers, waarbij de verantwoordelijk wethouder en een verkeersmedewerker aanwezig zijn. Ook komen verkeerszaken ter sprake in het buurtnetwerk. De beleidsmedewerker met verkeer en vervoer in zijn takenpakket werkt nauw samen met de beleidsmedewerker wegen zodat bij onderhoud en reconstructies nieuwe verkeerskundige richtlijnen direct worden geïmplementeerd.

Het ruimtelijke beleid van de gemeente Meerssen (en nabijgelegen wegbeheerders) schrijft voor de komende jaren een aantal essentiële ontwikkelingen voor, die hun weerslag op de verkeersstromen in de gemeente zullen hebben. Het betreft:

- ondertunneling A2 Maastricht;
- verknoping A2 en A79;
- kleinschalige woningbouwprojecten in Bunde Ulestraten en Meerssen.



Afbeelding 1: volledige verknoping A2 en A79 (bron: Avenue2)

2.2 Huidige situatie (2012)

2.2.1 Wegenstructuur

In de wegenstructuur van de gemeente Meerssen valt op dat de gemeente doorsneden is door de A2. Ter hoogte van Meerssen is een halve aansluiting op de A2 van en naar het noorden gelegen. Aan de zuidzijde is de gemeente ingesloten door de A79. Deze snelweg heeft een volledige aansluiting ten zuidoosten van Meerssen en een halve aansluiting in oostelijke richting ter hoogte van Rothem.

Het knooppunt van de A2 en de A79 is (nog) niet volledig, waardoor verkeer niet alle richtingen op kan. Zo dient verkeer op de relatie Eindhoven – Valkenburg en vice versa gebruik te maken van het onderliggende wegennet.

De aanwezigheid en vormgeving van bovengenoemde aansluitingen op het hoofdwegennet veroorzaken vooral in Rothem (Ambyerweg) en Meerssen (Maastrichterweg) voor spanningen tussen bereikbaarheid en verkeersveiligheid en leefbaarheid.

De kernen Meerssen, Bunde, Ulestraten en Rothem beschikken over belangrijke lokale wegen die door de kern lopen. Hoewel deze wegen zorgen voor de ontsluiting van de kernen, heeft dit ook zijn nadelen. Zo

ontstaan er in de spitsperiodes doorstromingsproblemen (onder andere ter hoogte van de twee rotondes onderaan de A2 afrit Bunde: Bunderstraat - Oude Rijksweg) en komt op enkele locaties bijvoorbeeld de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer in het gedrang. Op deze drukkere wegen, waar fietsers niet altijd gescheiden zijn van het autoverkeer (bijvoorbeeld Ambyerweg), leeft vaak een gevoel van onveiligheid.

Stand van zaken Duurzaam Veilig in Meerssen

Over de toepassing van het Duurzaam Veilig principe volgt hier een korte uitleg. Dit is noodzakelijk om de keuzes die gemaakt worden in dit rapport duidelijk te maken.

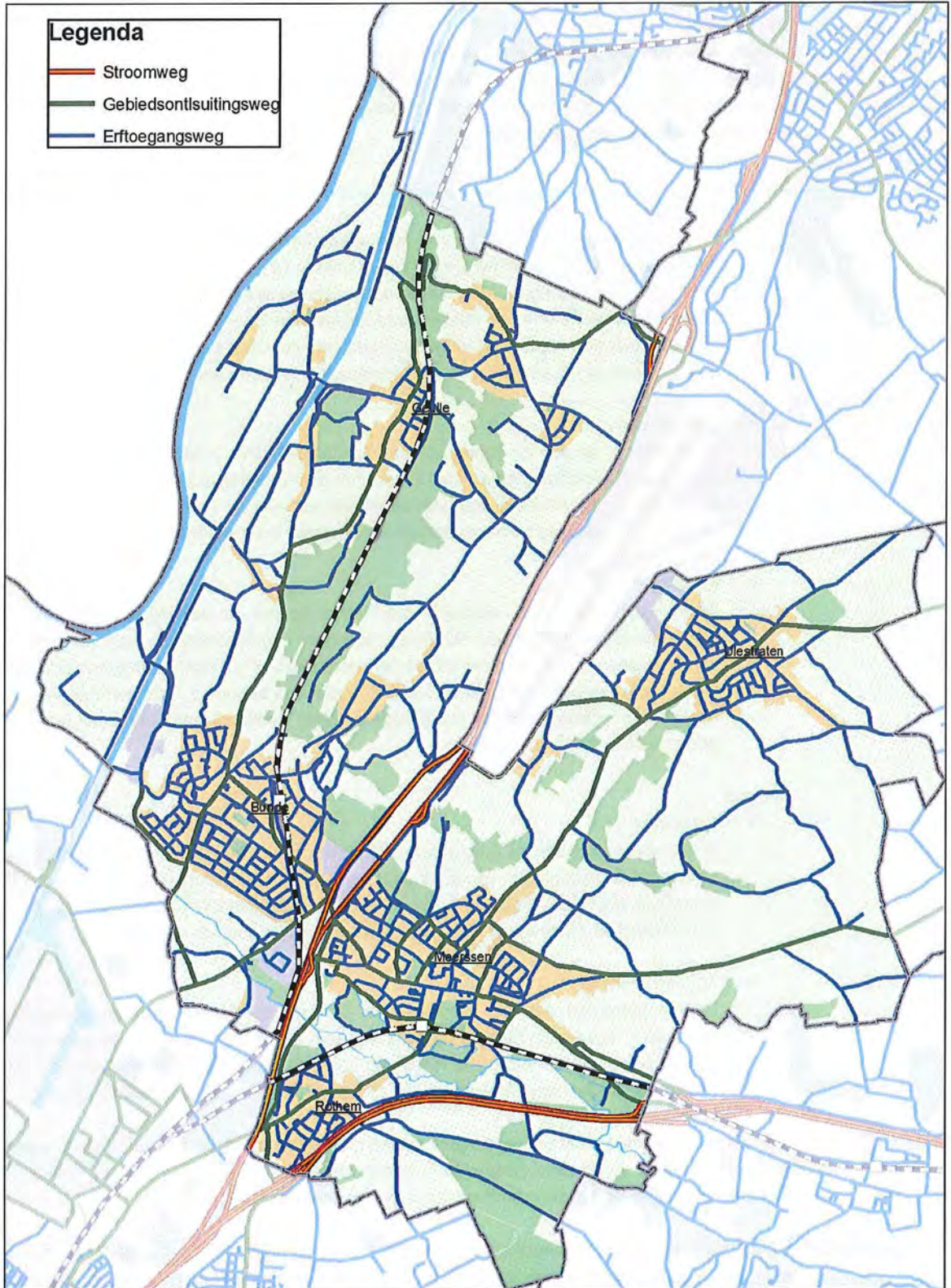
Binnen Duurzaam Veilig is onderscheid gemaakt in drie wegcategorieën:

- *Stroomweg*: dit zijn de (auto)snelwegen, waar de doorstroming van het verkeer de primaire functie is. Om dit op een veilige wijze mogelijk te maken, worden verschillende rijrichtingen fysiek van elkaar gescheiden en zijn er geen gelijkvloerse kruisingen. Stroomwegen in de gemeente Meerssen zijn de A2 en de A79. Stroomwegen kennen buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 120 of 100 km/uur. Binnen de bebouwde kom komen stroomwegen niet voor.
- *Gebiedsontsluitingsweg*: deze wegen hebben als primaire functie om kernen en gebieden met elkaar te verbinden. Op de wegvakken heeft doorstroming de hoogste prioriteit. Op kruispunten ligt de snelheid lager, zodat op veilige wijze verkeer kan worden uitgewisseld met aansluitende erftoegangswegen, of juist met een stroomweg. De maximumsnelheid op een gebiedsontsluitingsweg is 80 km/uur buiten de bebouwde kom (fietspaden vereist) en 50 km/uur binnen de bebouwde kom (fietsstrook of fietspad). Gebiedsontsluitingswegen in de gemeente Meerssen zijn bijvoorbeeld de Maastrichterweg, Oude Rijksweg, Houthemerweg en Raar.
- *Erftoegangsweg*: deze wegen hebben als doel om individuele woningen, bedrijven en andere reisdoelen bereikbaar te maken. De erftoegangsweg vormt het begin en het eind van vrijwel iedere reis. Omdat op zowel de wegvakken als kruispunten het uitwisselen van verkeer de primaire functie is, dient de snelheid van het verkeer relatief laag te liggen. Buiten de bebouwde kom is de maximumsnelheid 60 km/uur, binnen de bebouwde kom is deze 30 km/uur. Een aaneenschakeling van erftoegangswegen vormt een verblijfsgebied.

In het vorige GVVP is de categorisering van de wegen vastgelegd. In de huidige situatie zijn alle woongebieden al conform plan geheel ingedeeld als erftoegangsweg (30km/uur-zone), zij het in de meeste gevallen zeer sober (poortconstructie met bebording en verder in het woongebied nauwelijks aanpassingen). In 2012 zijn door de aanleg van 60km/uur-zones buiten de bebouwde kom de maximumsnelheden (en in veel gevallen de wegmarkering) afgestemd op de wegcategorie.

Recentelijk zijn vragen gesteld met betrekking tot de wegcategorie van een gedeelte van de Vliegveldweg (tussen Bunderstraat en toekomstige Ringweg rondom het vliegveld). Het betreffende weggedeelte is gecategoriseerd en vormgegeven als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Vanuit de Duurzaam Veilig gedachte is het wenselijk deze wegcategorie te behouden. Een verkeersveiliger alternatief voor doorgaand verkeer is de A2 (stroomweg). Voor het lokale verkeer tussen Meerssen en Ulestraten is dit Humcoven (gebiedsontsluitingsweg). Vanuit de netwerkgedachte en het wegontwerp zijn de A2 en Humcoven geschikter om doorgaand verkeer vlot en verkeersveilig af te wikkelen.

Op diverse gebiedsontsluitingswegen ontbreekt de juiste markering (bijvoorbeeld Pasweg, Oostbroek, Bunderstraat, Pletsstraat en Hulserstraat). Categorisering met de bijbehorende inrichting is niet alleen belangrijk voor de verkeersveiligheid, maar ook voor een bepaalde mate van sturing van verkeer. Aandachtspunt hierbij is dat in Meerssen West nog een discussie gaande is over de verkeersfunctie en bijbehorende gewenste categorisering van enkele wegen.



Afbeelding 2: huidige wegategorisering gemeente Meerssen

Komgrenzen

In Meerssen zijn de meeste komgrenzen op *gebiedsontsluitingswegen* voldoende ingericht conform Duurzaam Veilig. Echter, op een aantal chicanes (o.a. Houthemeweg en Vliek) is de bocht zodanig ruim dat de snelheidsremmende werking verloren gaat. Op een aantal andere locaties op gebiedsontsluitingswegen ontbreekt een komgrensmaatregel:

Geulle:

- *Oostbroek*
De komgrens ligt ter hoogte van de buurtschap Oostbroek, ten zuiden van Geulle(-Beneden). De buurtschap is bij de bebouwde kom van Geulle is betrokken, maar is nog duidelijk van Geulle te onderscheiden. Dit komt vooral door de éézijdige lintbebouwing van Oostbroek. Vanwege de éézijdige bebouwing en de relatief grote afstand van de bebouwing tot de weg, is de beleving van de bebouwde kom minder duidelijk dan in de rest van Geulle. Het is daarom des te belangrijker om de komgrens bij het binnenrijden van Oostbroek te benadrukken.
- *Broekhoven*
De komgrens ligt aan de noordzijde van Geulle(-Beneden), richting de Slingerberg. Evenals bij de komgrens in Oostbroek geldt ook hier dat het eerste gedeelte van de bebouwde kom een minder sterke beleving kent als gevolg van éézijdige bebouwing. Deze afstand waarover sprake is van éézijdige bebouwing is kleiner dan bij de komgrens in Oostbroek.
- *Cruisboomveld*
De komgrens ligt aan de oostzijde van Geulle(-Boven), op de weg tussen Geulle en de A2. De komgrens ligt ten oosten van het kruispunt met de Cruisboomstraat, waar de hoofdweg een bocht van 90 graden maakt. Verkeer dat de bebouwde kom inrijdt komt vervolgens direct de kom Geulle binnen, waar de weg versmalt en aan beide zijden is bebouwd. Deze kombeleving en de bocht in het kruispunt zorgen voor een snelheidsremmende werking, waardoor minder noodzaak is voor het accentueren van de komgrens.

Rothem:

- *Kruisdonk*
De komgrens ligt aan de westzijde van Rothem, op de Kruisdonk tussen Rothem en Maastricht. Hoewel de Kruisdonk één van de drukste wegen in de gemeente is, heeft het benadrukken van de komgrens hier geen hoge prioriteit, omdat de nabijgelegen rotonde met de Maastrichterweg, Klinkenberg en Ambyerweg zorgt voor een snelheidsremmende werking.
- *Maastrichterweg*
De komgrens ligt aan de westzijde van Rothem, op de Maastrichterweg tussen Rothem en Meerssen. Hoewel de Maastrichterweg één van de drukste wegen in de gemeente is, heeft het benadrukken van de komgrens hier geen hoge prioriteit, omdat de nabijgelegen rotonde met de Kruisdonk, Klinkenberg en Ambyerweg zorgt voor een snelheidsremmende werking.

Ook zijn er komgrensmaatregelen op gebiedsontsluitingswegen aangelegd die niet de vorm hebben van een chicane, maar wel andere remmende maatregelen aanwezig zijn (bijvoorbeeld Humcoven en Pastoor van Eijsstraat). Het aanpassen van deze komgrenzen heeft geen prioriteit.

Op de belangrijkste *erftoegangswegen* zijn kommaatregelen getroffen. Op enkele plaatsen ontbreekt echter een wegversmalling, drempel of enige vorm van verkeersremming. Voorbeelden hiervan zijn de Vliegveldweg en de Veeweg. Daarnaast bevinden enkele komgrenzen zich op een locatie die niet als bebouwde kom kan worden aangeduid (bijvoorbeeld Genzon en Vogelzang). Visueel is er in de omgeving geen enkel element aanwezig dat de aandacht trekt en de weggebruiker attendeert op het aanpassen van de gereden snelheid.

Duurzame vervoersmiddelen

De gemeente is een onderzoek gestart naar de mogelijkheid om het eigen wagenpark te verduurzamen via elektrische voertuigen of voertuigen op alternatieve brandstoffen zodat dienstreizen voortaan gemaakt kunnen worden met schonere en zuinigere auto's.

In 2012 beschikt de gemeente Meerssen over één E-laadpunt voor elektrische voertuigen (Ambyerweg). Nieuwe oplaadpunten zijn in voorbereiding.

2.2.2 Verkeersveiligheid en leefbaarheid

Objectieve verkeersveiligheid

Belangrijk onderdeel van het GVVP is de analyse van de objectieve verkeersveiligheid aan de hand van ongevalcijfers. Allereerst is gekeken naar de trend (relatieve stijging / daling) in het aantal verkeersslachtoffers. Hierbij is uitsluitend gekeken naar ongevallen met ziekenhuisopnamen en/of dodelijke slachtoffers tot gevolg, vanwege twee redenen. Ten eerste omdat dit soort ongevallen ernstig is en dus prioriteit hebben bij het voorkomen van ongevallen. Ten tweede omdat ongevallen waarbij geen slachtoffers vallen (uitsluitend materiële schade) niet altijd zijn geregistreerd en de gegevens hierover niet betrouwbaar genoeg zijn om te gebruiken in de analyse.

Voor de trendanalyse is gebruik gemaakt van de door de Dienst Verkeer & Scheepvaart geregistreerde ongevallengegevens 2005 tot en met 2009.

Toetsing aan landelijke verkeersveiligheidsdoelstellingen

Wanneer we de nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen voor 2010 uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (-30% doden en -7,5% ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2002) vertalen naar de situatie in Meerssen dan valt hieruit af te leiden dat de doelstelling ten aanzien van het aantal ziekenhuisgewonden, maximaal 6 ziekenhuisgewonden per jaar, in 2010 is behaald (2 ziekenhuisongevallen). In 2008 is deze doelstelling ook behaald (4 ziekenhuisgewonden), maar in andere jaren lag het aantal ziekenhuisgewonden boven de doelstelling. De doelstelling voor 2020 is maximaal 5 ziekenhuisgewonden per jaar.

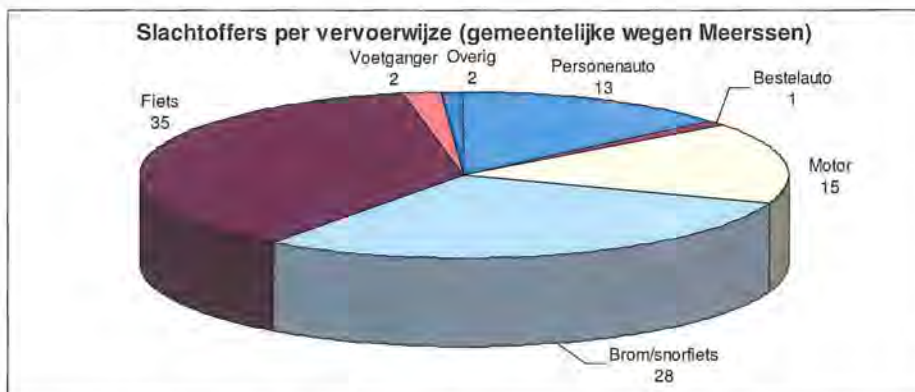
Belangrijk aandachtspunt is dat de ongevallenregistratie de laatste jaren afneemt waardoor een daling van het aantal geregistreerde ongevallen niet direct te herleiden is aan een verbetering van de verkeersveiligheid. Voornamelijk vanaf 2010 zijn de ongevallencijfers onvolledig.

In 2002 had de gemeente geen verkeersdoden, waardoor de doelstelling dan ook 0 doden in het verkeer is. In 2010 en 2011 had Meerssen geen verkeersdoden te betreuren (1 verkeersdode in 2009, 3 verkeersdoden in 2008 en 2 verkeersdoden in 2007).

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Doden	1	2	0	0	0	3	0	2	3	1	0	0
<i>Doelstelling 2020</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ziekenhuisopnames	9	5	7	7	7	5	8	8	4	7	2	1
<i>Doelstelling 2020</i>	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Overige gewonden	29	19	16	14	24	17	11	21	13	7	3	5

Analyse slachtoffers per vervoerwijze

In Afbeelding 3 is de uitsplitsing te zien van het aantal slachtoffers in Meerssen per vervoerwijze. Deze laat zien dat het aandeel langzaam verkeer (voetgangers, brom/snorfietsers en fietsers) in het aantal slachtoffers 68% bedraagt. 15% van het aantal slachtoffers reed in een (bestel)auto en 16% op een motor. In vergelijking met alle gemeentelijke wegen in Limburg valt op dat het aandeel (bestel)auto opvallend laag ligt (15% tegen 30% in heel Limburg). Het aandeel langzaam verkeer ligt juist relatief hoger (68% tegen 63% in heel Limburg). Vooral het aandeel fiets is hierin in Meerssen opvallend (37% tegen 31% in heel Limburg). Daarnaast valt op dat relatief gezien veel slachtoffers vallen onder motorrijders (16% tegen 6%).



Afbeelding 3: slachtoffers per vervoerwijze

Bij 8 van de 15 motorrijders die slachtoffer zijn geworden van een ongeval gebeurde dat op de route tussen Bunde en de Slingerberg, via Geulle. Hierbij was één dodelijk slachtoffer. De route tussen Bunde en de Slingerberg bij Geulle is erg populair onder (toeristische) toerrijders en kent daarom (vooral in de zomer) een relatief groot aantal motorrijders.

Analyse toedracht top 10

Van alle slachtofferongevallen op gemeentelijke wegen is een 'toedracht top 10' gemaakt. Dit is een lijst van de meest voorkomende oorzaken van een slachtofferongeval. De top 10 ziet er als volgt uit:

1	Geen voorrang verlenen	33%
2	Fout door bocht	9%
3	Slippen	8%
4	Onvoldoende rechts rijden	7%
4	Macht over stuur verliezen	7%
6	Fout oversteken	6%
7	Fout inhalen / snijden	5%
8	Onvoldoende afstand	3%
9	Negeren rood licht	2%
9	Te veel rechts rijden	2%

Uit de top 10 blijkt duidelijk dat 'geen voorrang verlenen' de belangrijkste oorzaak van slachtofferongevallen is op de gemeentelijke wegen in Meerssen. Dit komt overeen met de top 10 voor alle gemeentelijke wegen in Limburg, waar 'geen voorrang verlenen' met 44% eveneens bovenaan de top 10 staat. Vaak heeft dit te maken met inschattingfouten of onoplettendheid van de weggebruiker.

Opvallend is het percentage ongevallen met als toedracht 'fout door bocht' of 'slippen'. Deze zijn 9% en 8%, terwijl dit voor geheel Limburg slechts 5% (fout door bocht) en 3% (slippen) is. Een mogelijke oorzaak voor deze ongevallen kan zijn dat de gereden snelheid niet past bij het ontwerp van de weg. De ongevallen met deze toedrachten zijn verspreid over de gehele gemeente, dus hier is geen specifieke oorzaak voor aan te wijzen.

Het percentage 'onvoldoende afstand' ligt met 3% wel duidelijk lager dan het Limburgse gemiddelde van 7%. Dit kan te maken hebben met het zeer lage aantal verkeerslichten in de gemeente. Vooral de vaak bij verkeerslichten voorkomende kop/staartbotsingen worden namelijk onder de toedracht "onvoldoende afstand houden" geregistreerd.

Op enkele locaties hebben de ongevalcijfers geleid tot het uitvoeren van extra maatregelen om meer ongevallen te voorkomen. Door de verdere invoering van Duurzaam Veilig kan het aantal ongevallen mogelijk verder worden teruggebracht.

Ongevallocaties in Meerssen

Afbeelding 4 geeft weer op welke plaatsen binnen de gemeente Meerssen in de jaren 2005 t/m 2009 slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden.

Op de kaart is te zien dat er geen 'black spots' zijn in de gemeente Meerssen. Een 'black spot' is een wegvak of kruispunt waar in een periode van drie aaneengesloten jaren zes of meer slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden. Binnen de gemeente Meerssen zijn dergelijke 'black spots' niet (meer) aanwezig. Het ongevallenbeeld is erg diffuus, wat aangeeft dat er geen locaties zijn waar sprake is van een structureel onveilige situatie.

Ongevallen 2010

Het eerste ziekenhuisongeval vond plaats op de rotonde op de Bunderstraat ter hoogte van de afrit van de A2. Op deze plaats hebben in de periode 2006 t/m 2010 12 ongevallen plaatsgevonden. Het ongeval in 2010 was het enige ongeval met slachtoffers, bij de overige 11 ongevallen was er sprake van uitsluitend materiële schade.

Het tweede ziekenhuisongeval vond plaats op het kruispunt Fregatweg-Weerterstraat.



Afbeelding 4: spreiding van slachtofferongevallen

Hier vonden in de periode 2006 t/m 2010 4 ongevallen plaats, waarvan 3 met slachtoffers. In de jaren 2007 en 2009 hebben hier geen ongevallen plaatsgevonden.

Beide ziekenhuisongevallen in 2010 zijn niet toe te schrijven aan de infrastructurele vormgeving van het kruispunt. Het ongeval op de rotonde op de Bunderstraat werd veroorzaakt door een technisch mankement. Het ongeval op het kruispunt Fregatweg-Weerterstraat was het gevolg van een verkeerd overstekende fietser.

Subjectieve verkeersveiligheid

Behalve de ongevallengegevens, die een graadmeter zijn voor de objectieve verkeersonveiligheid, is het van belang dat ook gekeken wordt naar "het gevoel van verkeersonveiligheid" bij weggebruikers en bewoners. Dit laatste aspect noemen we de subjectieve verkeersonveiligheid.

Voor het GVVP is gebruik gemaakt van gegevens uit het verkeersspreekuur en de klachtenregistratie van de gemeente om zo inzicht te krijgen in locaties die men als subjectief onveilig ervaart. De belangrijkste subjectieve knelpunten zijn:

- doorstroming versus leefbaarheid centrum Meerssen;
- hoge snelheid gemotoriseerd verkeer in woonstraten (algemeen);
- verkeersafwikkeling Meerssen West;
- hoge intensiteit (vracht)verkeer in woonstraten;
- verkeersdrukte Ambyerweg;
- busroutes door smalle woonstraten.

Leefbaarheid

In de "Hoofdlijnen Toekomstvisie Gemeente Meerssen" wordt Meerssen gepositioneerd tussen verstedelijkte gebieden (Maastricht, Sittard – Geleen en Heerlen) en getypeerd als rustige, landelijke en groene gemeente met verschillende kernen. In de Toekomstvisie staat beschreven dat de leefbaarheid in de kernen onder druk staat. Zo zijn er diverse ontwikkelingen gaande:

- de bevolking groeit niet meer en vergrijsst;
- de bestaande woningmarkt biedt onvoldoende mogelijkheden voor jongeren om betaalbare woonruimte te vinden. Veel jongeren trekken bovendien uit de gemeente weg om in de stad te studeren en keren niet terug. Deze beide trends leiden tot een ontgroening (in demografisch opzicht) van de kernen;
- de vergrijzing en ontgroening zullen hun effect gaan krijgen op de participatie aan het verenigingsleven;
- winkelveorzieningen, filialen van postkantoren en banken verdwijnen. Mensen kiezen voor of zijn aangewezen op gebruikmaking van voorzieningen in andere kernen of de grote steden;
- de ontwikkelingen rond Maastricht Aachen Airport en op het gebied van het verkeer hebben een negatieve invloed op het (woon) milieu in een aantal kernen;
- de sociale structuur van de kernen verandert door de komst van mensen die van oorsprong niet uit de kern afkomstig zijn en door de veranderende leefpatronen (meer mobiliteit, tweeverdieners, 24-uurs economie).

In 2010 heeft de gemeente Meerssen ervoor gekozen de leefbaarheid in de verschillende kernen inzichtelijk te maken. Hiervoor is in november 2010 de integrale kernpeiling gehouden onder inwoners van Meerssen van 18 jaar en ouder. Daarbij zijn de volgende kernen onderscheiden: Meerssen, Rothem, Bunde, Ulestraten en Geulle/Moorveld. Verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel van het onderzoek. Het gemiddelde rapportcijfer voor de verkeersveiligheid in de eigen kern bedraagt 5,9. Uitgesplitst naar de verschillende kernen komt dit op het volgende neer:

- Meerssen (5,8)
- Rothem (5,6)
- Bunde (6)
- Ulestraten (6,3)
- Geulle/Moorveld (5,8)

Educatie

Bij het onderwerp educatie gaat het om het formuleren van beleid dat is gericht op het verbeteren van het menselijke gedrag in het verkeer. Uit diverse onderzoeken blijkt dat de meeste ongevallen ontstaan door verkeersgedrag en niet zozeer als gevolg van een foute inrichting van de infrastructuur.

De geëigende middelen om het gedrag te beïnvloeden zijn verkeersonderwijs, voorlichting en handhaving. Als wegbeheerder kan de gemeente ook invloed uitoefenen als het gaat om het opleiden van verkeersdeelnemers. Rijopleiding is een zaak van de rijksoverheid; de verantwoordelijkheid voor verkeersonderwijs ligt primair bij de scholen, maar de gemeente levert ook haar bijdrage op het gebied van voorlichting en handhaving door het scheppen van de juiste kaders voor verkeersonderwijs.

Verkeersveiligheidsproject Heuvelland

Samen met de Heuvellandgemeenten Vaals, Gulpen-Wittem, Eijsden-Margraten en Valkenburg aan de Geul werkt de gemeente Meerssen onder de naam Verkeersveiligheidsproject Heuvelland (VVP) aan de verkeersveiligheidsaspecten voorlichting, educatie en handhaving. In 2007 is de samenwerkingsovereenkomst geactualiseerd en is een aantal nieuwe acties opgezet, zoals een vierjaarlijkse publicatie in de Geulbode over een specifiek onderwerp met betrekking tot verkeersveiligheid. Postercampagnes, de Verkeers Educatie Basis Onderwijs- (Vebo) en Verkeers Educatie Voortgezet Onderwijs (Vevo) projecten, het scholenoverleg en de rijvaardigheidsritten maken onderdeel uit van het jaarplan. In het kader van handhaving worden met de politie afspraken gemaakt met betrekking tot controles afgestemd op de lopende campagnes.

Permanente Verkeerseducatie

Het streven is om de verkeersdeelnemer gedurende het hele leven de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. In 2002 hebben de gezamenlijke regionale- en provinciale organen voor verkeersveiligheid de uitgangspunten voor beleid vastgesteld om te komen tot een succesvolle invoering van Permanente Verkeerseducatie (PVE). Bij verkeerseducatie gaat het om activiteiten die bijdragen aan het vervullen van voorwaarden voor verkeersveilig gedrag bij individuele weggebruikers. Die voorwaarden zijn: kennen (kennis), kunnen (vaardigheid) en willen (motivatie).

Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. De indeling van de doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit. Het gaat om de volgende zes groepen:

- 0-4 jaar;
- 4-12 jaar;
- 12-16 jaar;
- beginnende bestuurders (16-25);
- rijbewijsbezitters (25-60 jaar);
- ouderen vanaf circa 60 jaar.

De gemeente schenkt via diverse informatiekanalen aandacht aan de diverse doelgroepen. Voor de oudere verkeersdeelnemers worden nu al zogenaamde rijvaardigheidsritten georganiseerd. Tijdens deze ritten krijgt de 55+ automobilist een deskundig advies over zijn rijstijl, wordt zijn verkeerskennis opgefrist en kan hij bijvoorbeeld een gehoor- en oogtest ondergaan. Daarnaast zijn er ook rijvaardigheidstrainingen voor scootmobielen.

De gemeente sluit ook aan bij de landelijke campagnes zoals 'Rij met je hart' en de BOB-acties. De campagnes worden gecommuniceerd via posters en advertenties.

Verkeerseducatie Basisonderwijs (VEBO)

Ook verkeerseducatie in het basis- en voortgezet onderwijs maakt deel uit van de landelijke aanpak Permanente Verkeerseducatie voor 0 tot 100-jarigen. Jaarlijks vormen in Nederland jongeren t/m 24 jaar circa 50% van alle verkeersslachtoffers. Nadere analyse van de ongevalgegevens toont aan dat jongeren in 70% van deze verkeersongevallen juridisch gezien de veroorzaker zijn. De oorzaken van hun relatief hoge ongevalbetrokkenheid zijn voornamelijk gelegen in het niet goed kunnen beheersen c.q. toepassen van de verkeersregels en de toename van de automobiliteit en de complexiteit van het hedendaagse verkeer. De kwaliteit van het verkeersonderwijs is een zeer belangrijke factor hierin. Verkeersonderwijs is verplicht op de basisscholen voor minimaal één uur per week.

Om te stimuleren dat voldoende aandacht wordt geschonken aan verkeerseducatie is de regeling Nadere Subsidieregels Verkeerseducatie (NSVE) ontwikkeld. De NSVE vervangt sinds 1 januari 2008 de VEBO/VEVO-subsidieregeling, waaruit convenantgelden werden verstrekt.

De gemeente heeft hiervoor met zeven van de acht basisscholen binnen haar gemeente gelegen een convenant gesloten. De Triangel in Ulestraten geeft op eigen wijze een praktische invulling aan verkeersonderwijs waarbij wel dezelfde verkeerseducatie aangeboden wordt als op de andere scholen. Ook Stella Maris heeft een convenant afgesloten. In de convenanten zijn de volgende elementen opgenomen:

- per bestuur wordt een Verkeercoördinator Onderwijs (VCO) aangesteld die als aanspreekpunt functioneert binnen de school;
- uitvoerende taken rondom dit project komen per school bij de Verkeerscoördinator te liggen;
- de gemeente en de Provincie stellen hiervoor geld ter beschikking;
- de school stelt jaarlijks een actieplan verkeer op en haalt binnen twee jaar een zogenaamd verkeersveiligheidslabel;
- de gemeente verkrijgt subsidie bij de provincie voor dit project;
- deelname aan halfjaarlijkse netwerkbijeenkomsten (met verkeercoördinator van de gemeente).

Vanuit de NSVE kan de gemeente een beroep doen op:

- convenantgelden;
- werkbudget voor verkeerseducatieve activiteiten op scholen, gekoppeld aan de verkeerseducatieconvenanten;
- projectsubsidie voor educatieprojecten die buiten de kaders van het convenant vallen.

Voor het basisonderwijs organiseert de gemeente samen met derden de volgende projecten:

- De scholen zijn weer begonnen
- Fietsverlichting
- Bob-campagne

Bovendien voorziet de gemeente twee verkeersbrigadiersgroepen van uitrusting en opleiding.

Voorlichting

De gemeente verschaft informatie aan de inwoners via de Geulbode en de gemeentelijke website. Daarop worden tevens alle openbare bekendmakingen en andere officiële mededelingen gepubliceerd. Ten aanzien van verkeersveiligheid wordt regelmatig iets gepubliceerd. Dit wordt vooral gedaan, wanneer er ten aanzien van een (verkeers)project voorlichting gewenst is. Om de bewoners van Meerssen bij moeilijke processen meer bij de besluitvorming te betrekken en zo meer draagvlak voor de maatregelen te creëren, zijn al meerdere malen speciale bewonersavonden gehouden.

De gemeente kent, conform de Gemeentewet, een algemene inspraakverordening. Deze inspraakverordening is van kracht sinds 2004. Aan het begin van elke inspraak wordt de te volgen inspraakprocedure vastgesteld.

Om de afstand tussen gemeentebestuur en inwoners te verkleinen, zijn op initiatief van de gemeente een aantal buurtnetwerken gevormd. Hier kunnen zaken aangekaart worden met betrekking tot verkeer.

Klachten over verkeersgerelateerde zaken kunnen daarnaast tijdens het verkeersspreekuur, per brief of via de meldlijn (e-mail of telefonisch) ingediend worden.

Handhaving en monitoring

Er vindt geen structureel verkeeroverleg tussen politie en gemeente (inclusief gemeentelijke BOA's). Tijdens een dergelijk overleg kan besproken worden welke acties uitgevoerd zijn en waar gevraagd wordt om handhavend op te treden. Momenteel ontbreekt nog concrete informatie over de resultaten van een handhavingsactie en zou men graag informatie willen ontvangen van de politie over ongevallen en toedracht.

De gemeente beschikt over drie zogenaamde Dynamische Snelheidsindicatoren (DSI's) die een corrigerende werking op te snelle bestuurders tot doel hebben. Hiermee wordt echter niet geïncalibreerd.

De gemeente en ook de provincie voeren geregeld verkeerstellingen uit op het wegennet, waarmee een beeld ontstaat van intensiteiten en gereden snelheden. Dit dient als monitoringsmiddel bij klachten en zijn permanent in gebruik. In 2010 heeft de gemeente Meerssen drie nieuwe wegkantraders aangeschaft voor het kunnen uitvoeren van verkeerstellingen op wisselende locaties.

Ook het gemeentelijke verkeersmodel, dat jaarlijks op basis van tellingen wordt bijgewerkt, is een uitstekend monitorings- en effectbepalingsmiddel. Van belang is dat alle genoemde middelen in de toekomst voortgezet worden. Hiervoor is inhuur van externe expertise noodzakelijk.

2.2.3 Vrachtverkeer

De gemeente Meerssen telt enkele (kleinschalige) bedrijventerreinen binnen (of net buiten) haar gemeentegrenzen. Zij kennen alle een diverse intensiteit aan vrachtverkeer. Hoewel deze bedrijventerreinen dicht bij de A2 zijn gelegen, is de ligging ten opzichte van de woonkernen en de ontsluitingsroutes over de weg minder gunstig. Voorbeelden hiervan zijn bedrijventerreinen Beatrixhaven en Bamford.

Hoewel het aandeel vrachtverkeer niet bekend is, is de hinder en overlast die men ervaart in de kernen wel bekend. Dit geldt voornamelijk voor Meerssen (rotondes af- en oprit Bunde, Oude Rijksweg/Fregatweg) en Ulestraten (Burgemeester Visschersstraat, Beekerweg).



Afbeelding 5: rotonde bij de afrit A2

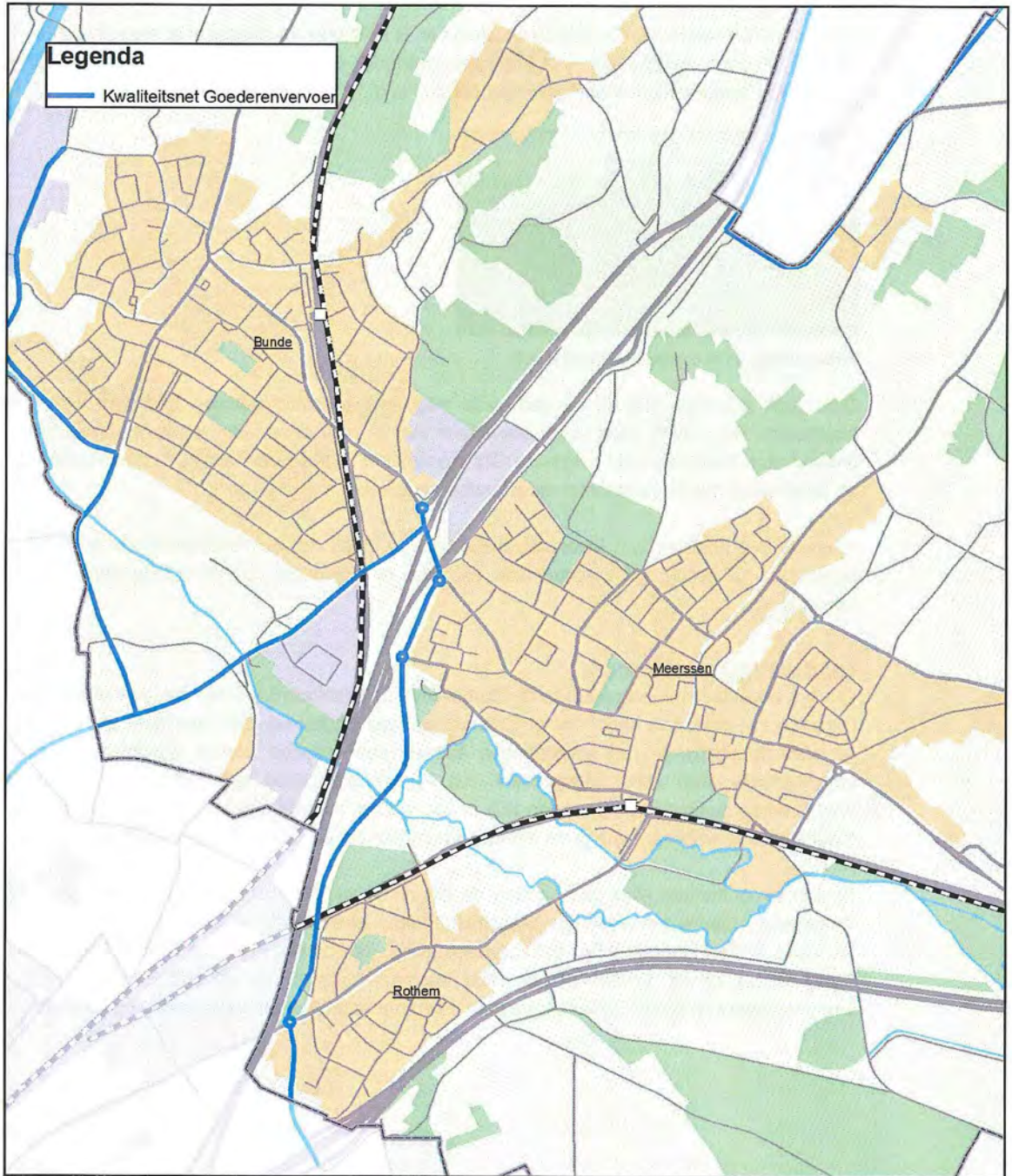
Daarnaast bevinden zich in de gemeente nog enkele solitair gelegen bedrijven waar vrachttransport plaatsvindt. Het vracht- en/of landbouwverkeer van en naar deze bedrijven kent ook nadelige effecten. Zo ondervinden bewoners van omgeving Sint Agnesplein, Dorpstraat/Genzon, Burgemeester Visschersstraat en Beekerweg hinder van vracht- en/of landbouwverkeer.

Alhoewel het centrum van Meerssen bereikbaar is, heeft het eenrichtingsverkeer in de Bunderstraat en Beekstraat tot gevolg dat vrachtverkeer vanaf en in de richting van de A2 regelmatig voor ongewenste routes kiest.

Kwaliteitsnet Goederenvervoer

Om het vrachtverkeer duurzaam te faciliteren heeft de Provincie Limburg, net als veel andere provincies en regio's in het land, een Kwaliteitsnet Goederenvervoer opgesteld. Een Kwaliteitsnet is een samenhangend en selectief netwerk van verbindingen tussen economische centra waarover goederenvervoer op verantwoorde wijze wordt afgewikkeld. Het Kwaliteitsnet heeft een dusdanige kwaliteit dat het voor vrachtverkeer aantrekkelijk moet zijn zich te verplaatsen over dit netwerk. Hierdoor blijven wegen buiten dit Kwaliteitsnet gevrijwaard van grote stromen vrachtverkeer en de daarmee gepaarde verkeershinder.

Binnen de gemeente Meerssen maken de Bunderstraat, Maastrichterweg, Ambyerweg, Oude Rijksweg, Fregatweg, Meerssenhovenweg, Maastrichterlaan, Meerstraat, Vliegveldweg, Nieuwe Vliekerweg en Bamfordweg (als onderdeel van de nieuwe Ringweg) deel uit van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer. Een knelpunt op dit netwerk zijn de twee rotondes onderaan de A2 afrit Bunde in combinatie met de spoorwegoverweg op de Oude Rijksweg. In de zomer van 2012 zijn de rotondes opgeknapt.



Afbeelding 6: Provinciaal Kwaliteitsnet Goederenvervoer

2.2.4 Fietzers en voetgangers

Fietzers

De gemeente Meerssen beschikt niet over een beleidsmatig vastgesteld functioneel fietsnetwerk (een netwerk van fietsroutes waarbij het belangrijk is om zo snel en direct mogelijk van a naar b te komen). De hoofd fietsroutes in de gemeente zijn de routes die deel uitmaken van het Provinciaal Fietsroutenetwerk (zie Afbeelding 8). Op de wegen die deel uitmaken van het Provinciaal Fietsroutenetwerk dienen fietsvoorzieningen aanwezig te zijn, zodat fietsers hier op een veilige en comfortabele manier zich kunnen verplaatsen (dit is het streven van de Provincie). Dit kunnen zowel vrijliggende fietspaden als aanliggende fiets(suggestie)stroken zijn.

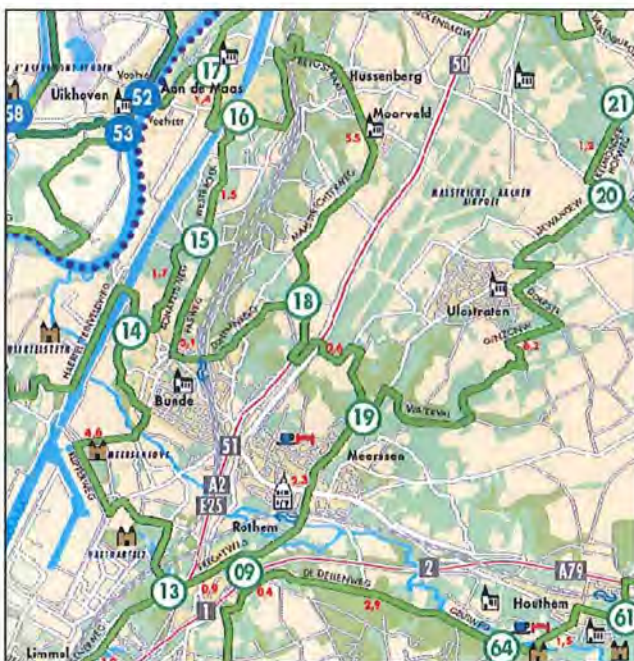
De volgende wegen op het provinciale fietsroutenetwerk binnen de gemeente Meerssen zijn niet voorzien van fietsvoorzieningen:

- Stationsstraat - Beekstraat - Gasthuisstraat (route door centrum van Meerssen);
- Vliegveldweg (Meerssen);
- Pasweg, tussen Vliegenstraat en Kalverhof (Bunde);
- Hulserstraat - Poortweg - Snijdersberg (Geulle);
- Cruisboomstraat, tussen Mevrouw van der Meijstraat en Cruisboomveld (Hussenberg).

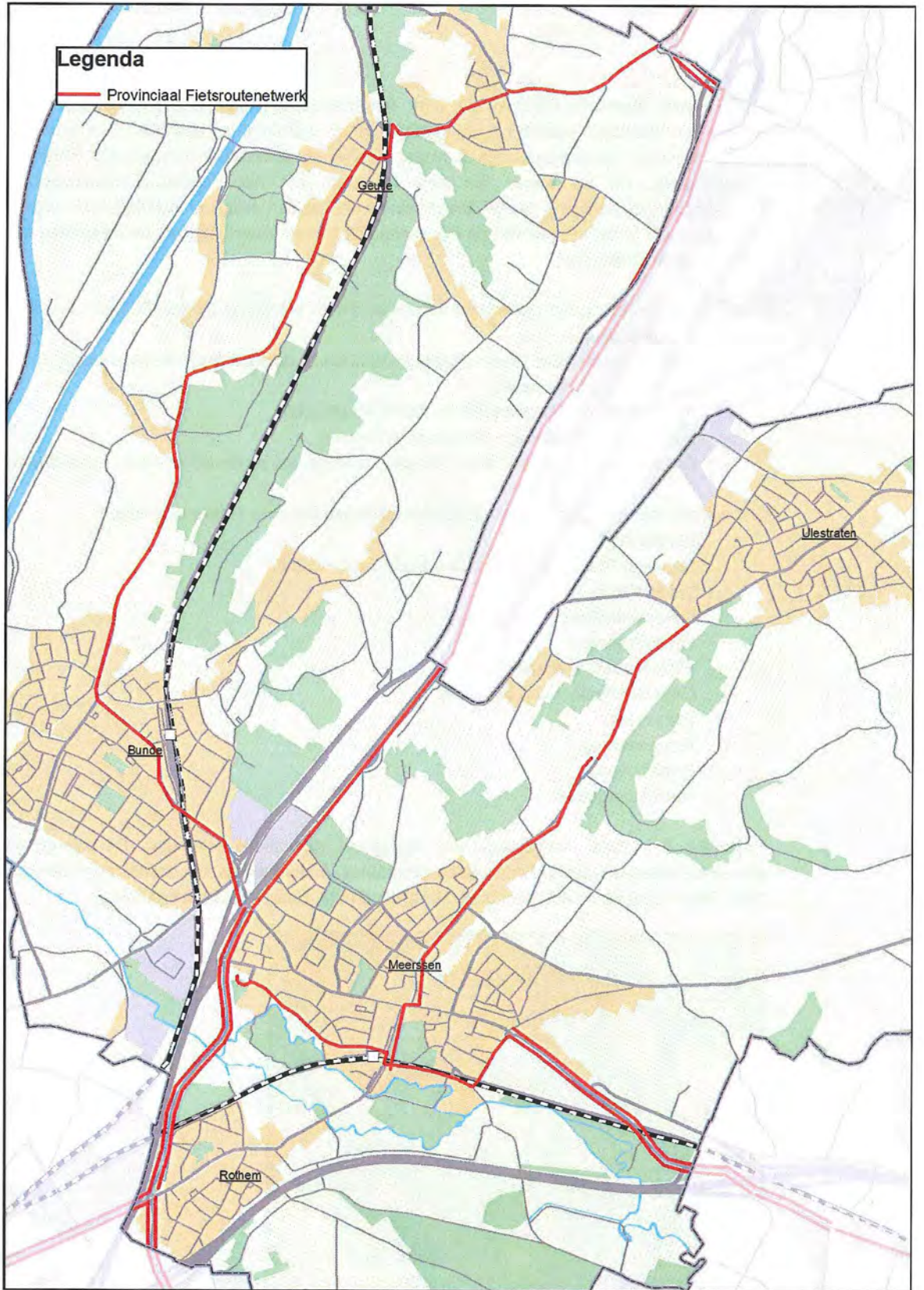
Ook beschikken de volgende gebiedsontsluitingswegen niet over fietsvoorzieningen:

- Bunderstraat;
- Gedeelte Proost de Beaufortstraat/Sint Josephstraat;
- Volderstraat;
- Kuileneindestraat;
- Eijsendaalweg;
- Vliek-Nieuwe Vliekerweg;
- Gedeelte Pastoor van Eijstraat;
- Pletsstraat;
- Processieweg;
- Broekhoven;
- Hussenbergstraat.

Naast het Provinciaal Fietsroutenetwerk zijn er ook recreatieve fietsroutes. De belangrijkste binnen de gemeente Meerssen zijn de Fietsknooppuntenroutes. Andere routes zijn de fietsroute Meerssen, de Amstel Gold Race Route en de ANWB-routes (Mergellandroute, Raarveld, Groeveroute).



Afbeelding 7: fietsknooppuntenroutes (bron: VVV)



Afbeelding 8: Provinciaal fietsrouten netwerk

Ketenmobiliteit

Om gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren heeft de gemeente reeds in de kernen Meerssen, Bunde en Rothem centraal gelegen bushaltes voorzien van stallingmogelijkheden voor fietsen. Hierdoor is de overstap tussen fiets en bus vergemakkelijkt. Van de vijf grootste kernen ontbreken in 2012 alleen in de kernen Ulestraten en Geulle stallingmogelijkheden bij centraal gelegen bushaltes.

Voetgangers

Voetgangers behoren tot een groep van langzame verkeersdeelnemers waarvoor, buiten trottoirs, vaak geen bijzondere maatregelen worden ontwikkeld of beleid wordt opgesteld. Toch vormen voetgangers, vooral binnen de kernen, een grote groep verkeersdeelnemers. Daarom verdienen zij aandacht in het verkeersbeleid. In ieder geval dient gestreefd te worden naar veilige en comfortabele voorzieningen, rekening houdend met lichamelijk en visueel gehandicapten.

In het beheer en aanleg van trottoirs wordt zoveel mogelijk de richtlijnen van het CROW opgevolgd wat betreft de breedte van doorgangen. Ook worden op de hoeken van de straat inritjes aangelegd waar mensen met rolstoel, rollator of kinderwagens gebruik van kunnen maken.

Ook recreatief kan er natuurlijk gewandeld worden in Meerssen. Er zijn diverse initiatieven wat betreft wandelroutes. Zowel de VVV als lokale horeca en andere initiatieven hebben wandelroutes uitgezet. De gemeente Meerssen heeft als missie "streven naar een kwalitatieve versterking van het woon- en leefklimaat, respectievelijk van het landelijke karakter van de gemeente". Uitgaand van deze missie is het natuurlijk belangrijk dat de wandelroutes veilig en aantrekkelijk zijn. Knelpunten kunnen bijvoorbeeld ontstaan bij oversteeklocaties en/of parkeergelegenheid bij startlocaties.

Verkeersveiligheid schoolomgevingen en school-thuisroutes

Een belangrijk aandachtspunt is de verkeersveiligheid in de schoolomgeving en op de school-thuisroutes. Veel ouders brengen en halen de kinderen steeds meer met de auto. Dit is voor een belangrijk deel een gevolg van een maatschappelijke ontwikkeling met steeds meer werkende ouders en een centralere plaats voor de auto als basisvervoermiddel. Het groeiende aantal kinderen dat met de auto wordt gebracht leidt geregeld tot verkeersveiligheidsgerelateerde klachten.

De gemeente heeft de afgelopen jaren vele (infrastructurele) maatregelen genomen (o.a. verkeerscirculatieplan + haal en brengstrook Schoollaan (Bunde), Kiss&Ride-strook Gansbeek, fiets-suggestiestroken Snijdersberg (Geulle) en creëren wachtruimte op trottoir voor ouders (Pastoor Dominicus Hexstraat). Daarnaast zijn er veel inspanningen verricht op het gebied van voorlichting en handhaving. In de netwerkbijeenkomsten met de scholen is er veel aandacht voor het werven van verkeersouders.

2.2.5 Parkeren

De belangrijkste parkeergelegenheden in het centrum van Meerssen zijn opgenomen in een parkeerverwijzingssysteem. Vanaf de belangrijke invalswegen wordt de weggebruiker verwezen naar het dichtstbijzijnde parkeerterrein. Op de website www.prettigparkeren.nl staat een overzicht van alle parkeermogelijkheden in het centrum van Meerssen.

In het centrum van Meerssen is een betaald parkeerzone ingevoerd om langparkeerders te weren uit het centrum. Het gevolg is dat de parkeerplaatsen buiten de betaald parkeerzone vooral overdag veelvuldig in gebruik zijn door werknemers, bezoekers en/of bewoners van het centrum waardoor de parkeerplaatsen binnen de betaald parkeerzone beschikbaar zijn. Om het gebruik van deze plaatsen te stimuleren verstrekt de gemeente abonnementen aan bewoners en medewerkers van bedrijven in het centrum.

In de kern van Meerssen is er vooral een aandachtspunt aan de westzijde van het centrum (Pastoor N. Creftenstraat) nabij het winkelcentrum. Dit wordt onder andere veroorzaakt doordat de openbare parkeerplaatsen gelegen aan deze weg net buiten de betaald parkeerzone vallen.

De toename van het autobezit (mede als gevolg van demografische ontwikkeling) heeft ertoe geleid dat in diverse woonwijken de parkeerdruk de afgelopen decennia is toegenomen. De gemeente Meerssen heeft op meerdere locaties al extra parkeerplaatsen gerealiseerd. In diverse woongebieden is geen of onvoldoende vrije ruimte beschikbaar voor de aanleg van parkeerplaatsen.

Voor de gemeente zijn er in bepaalde gevallen beweegredenen om geen maatregelen te treffen. Denk hierbij aan het wel of niet opofferen van groenvoorzieningen ten behoeve van parkeerplaatsen.