

Parkeerexcessen

Regelmatig ondervinden bewoners overlast van geparkeerde grote voertuigen binnen de bebouwde kom. In woonwijken of op smalle straten leidt dit vooral tot problemen op het gebied van leefbaarheid en doorstroming.

Op basis van artikel 5.1.8 in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is het verboden grote voertuigen op de weg te parkeren bij een voor bewoning of ander dagelijks gebruik bestemd gebouw op zodanige wijze dat daardoor het uitzicht van bewoners of gebruikers vanuit dat gebouw op hinderlijke wijze wordt belemmerd of hun anderszins hinder of overlast wordt aangedaan.

Het is voor grote voertuigen verboden in de kern Geulle te parkeren buiten de aangewezen parkeerplaatsen. Echter, dit verbod geldt niet voor de overige kernen binnen de gemeente. Dit heeft als gevolg dat het niet mogelijk is om in deze kernen grote voertuigen te weren op basis van artikel 5.1.7 van de APV. Qua handhaving geldt hier het piepsysteem: bij klachten wordt bezien of actie nodig is.

2.2.6 Openbaar vervoer

De Provincie Limburg is verantwoordelijk voor het aanbod van openbaar vervoer. Vanaf 10 december 2006 verzorgt Veolia Transport Limburg drie vormen van openbaar vervoer (trein, bus en taxivervoer) in Limburg. Door de aanwezigheid van twee treinstations kent de gemeente Meerssen alledrie de vormen van openbaar vervoer: trein, bus en taxi. Sinds de start van Veolia Transport is in de gemeente Meerssen een stabiel netwerk van ov-verbindingen ontstaan. De noodzaak bestaat om het gewenste ov-netwerk vast te leggen in een overeenkomst, zodat de gemeentelijke infrastructuur hier op kan worden aangepast en voorkomen wordt dat eenzijdige wijzigingen worden doorgevoerd.



Circa de helft van alle buslijnen binnen de gemeente vormen een verbinding tussen de gemeente Meerssen en het stedelijke gebied Maastricht. Vanuit Bunde zijn er twee busverbindingen met de gemeente Beek. De kernen onderling zijn niet allen met één buslijn te bereiken. Men moet nu in Bunde overstappen om vanuit Geulle naar Meerssen te gaan en vice versa. Dit komt vooral door de dienstregeling die gericht is op de verbindingen met de trein in Meerssen en Bunde.

Afbeelding 9: opening van het nieuwe Stationsplein in Meerssen

Er rijden de volgende buslijnen (zie afbeelding Buslijnen Meerssen):

- Lijn 3 (Bunde-Meerssen-Maastricht v.v.), 2x per uur
- Lijn 9 (Bunde-Limmel-Maastricht v.v.), 2x per uur
- Lijn 17 (Meerssen-Bunde-Geulle-Beek v.v.), 2x per uur
- Lijn 52 (Meerssen-Hulsberg-Heerlen v.v.), 2x per uur
- Lijn 59 (Maastricht-Beek/Elsloo-Sittard v.v.), 1x per uur
- Lijn 98 (Bunde-Moorveld-Beek v.v.), 1x per uur

In het kader van het toegankelijk maken van het openbaar vervoer heeft de gemeente al circa de helft van haar bushaltes opgehoogd.

Recent is het stationsplein van Meerssen volledig gereconstrueerd. Ook het stationsplein van Bunde zal qua inrichting veranderd worden ter tegemoetkoming van klachten van omwonenden.

2.2.7 Landbouwverkeer

De Gemeente Meerssen is een landelijke gemeente, met als gevolg dat landbouwverkeer veelvuldig gebruik maakt van de wegen binnen de gemeente. Landbouwverkeer vormt een zeer specifieke doelgroep binnen het verkeersbeleid, omdat landbouwvoertuigen specifieke eisen stellen aan de infrastructuur. Vaak zijn specialistische landbouwvoertuigen veel groter dan andere voertuigen, waardoor op hun route meer obstakels zijn. Daarnaast leiden het formaat en de massa van sommige landbouwvoertuigen tot een groter risico voor de verkeersveiligheid, vooral voor fietsers en voetgangers. Knelpunten worden in overleg opgelost via maatwerk.



Afbeelding 10: grote landbouwvoertuigen stellen specifieke eisen aan de infrastructuur

3

Ambitie verkeer en vervoer

In dit hoofdstuk verplaatsen we ons naar de toekomst, tien jaar na de vaststelling van dit plan. In de toekomst kijken is natuurlijk een moeilijke aangelegenheid. We kunnen echter wel aangeven waar we dan willen staan met verkeer. De ambities zijn tot stand gekomen aan de hand van overleggen met inhoudelijk betrokkenen. De ambities worden per thema toegelicht.

3.1 Wegenstructuur

In 2020 is de wegenstructuur voor het autoverkeer in Meerssen helder. Als onderdeel van de ondertunneling van de A2 in Maastricht zijn de A2 en de A79 volledig met elkaar verbonden ter hoogte van Rothem. Er zijn consequente keuzes gemaakt bij de indeling en inrichting van wegen waarbij een Duurzaam Veilig verkeerssysteem de basis vormt. Verkeersmaatregelen worden genomen daar waar mogelijk. Verder wordt terughoudend omgegaan met het plaatsen van verkeersborden omwille van de zelfredzaamheid van weggebruikers.

De wegenstructuur is zo vormgegeven dat het voor de weggebruiker duidelijk is welk gedrag van hem of haar verlangd wordt en dat het aantrekkelijker is om de gebiedsontsluitingswegen te gebruiken dan de erftoegangswegen. Om de herkenbaarheid voor de weggebruiker verder te verbeteren is in 2020 het gehele gemeentelijke wegennet voorzien van de juiste markering conform Duurzaam Veilig.

Het gebruik van duurzame vervoersmiddelen wordt gestimuleerd door onder andere te voorzien in zogenaamde E-laadpunten op strategische locaties voor elektrische voertuigen.

3.2 Verkeersveiligheid en leefbaarheid

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) streeft naar nul verkeersslachtoffers per jaar: "Maak van de Nul een punt". De gemeente Meerssen deelt deze ambitie en streeft ook naar nul verkeersslachtoffers per jaar.

Binnen de gemeente vindt structurele monitoring plaats van verkeersgegevens (klachten, ongevallen en intensiteiten). Op trajecten waar sprake is van relatief veel ongevallen en/of hoge rijnsnelheden vindt verkeershandhaving plaats. De aanpak en inzet van verkeershandhaving wordt in nauw overleg tussen gemeente en politie bepaald.

De verkeers(educatie)projecten die de gemeente ondersteunt sluiten aan bij het actuele verkeersbeeld in de gemeente, bereiken diverse leeftijdsgroepen en zijn populair bij de inwoners. De burgers hebben en houden het gevoel dat zij in Meerssen goed en veilig kunnen wonen en deel kunnen nemen aan het verkeer. Er is sprake van een sfeer waarin burgers zich verantwoordelijk voelen voor de woonomgeving. Er is voldoende sociale controle om het veiligheidsgevoel te vergroten. Het gevoel van verkeersonveiligheid bij verkeersdeelnemers zal minimaal zijn.

3.3 Vrachtverkeer

Het goederenvervoer van en naar de bedrijventerreinen verloopt in 2020 probleemloos. De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Bamford en Beatrixhaven is sterk verbeterd. Het wegennetwerk en de weginrichting zijn zodanig aangepast dat voor vrachtwagenchauffeurs een directe en veilige route via de stroomwegen en/of gebiedsontsluitingswegen is ontstaan. Hierdoor is mogelijke overlast of verkeersonveiligheid als gevolg van het doorgaande vrachtverkeer in de woongebieden minimaal. Ook de routing naar het centrum van Bunde en Meerssen is verbeterd, zodat vrachtverkeer geen gebruik hoeft te maken van ongewenste routes.

3.4 Fietzers en voetgangers

De fietsers hebben in 2020 nog meer dan in 2012 het geval was een eigen, veilige plek verworven. Op basis van de criteria veiligheid, directheid en comfort zijn de hoofdfietsroutes nog verder verbeterd waarbij fietsvoorzieningen gerealiseerd zijn op ontbrekende schakels in het functionele fietsnetwerk. Op de toeristische routes zijn op belangrijke knooppunten en bestemmingen oplaadpunten voor de elektrische fiets te vinden.

Om een goede koppeling tussen openbaar vervoer en fietsverkeer te bewerkstelligen zijn in iedere kern stallingmogelijkheden voor fietsers bij een centraal gelegen bushalte. Belangrijk hierbij is een goede afstemming tussen vraag en capaciteit. De fietsenstallingen op de treinstations hebben nog steeds voldoende capaciteit.

Vanwege de vergrijzing worden bij reconstructies consequent aanvullende voorzieningen voor voetgangers zoals verlaagde trottoirbanden en verbeterde oversteekbaarheid doorgevoerd.

Als gevolg van een structurele gezamenlijke aandacht (gemeente, scholen, ouders en leerlingen) voor de verkeersveiligheid in schoolomgevingen en op school-thuisroutes brengen ouders in 2020 hun kinderen vaker lopend of met de fiets naar school of komen meer kinderen zelfstandig naar school.

3.5 Parkeren

Ook in 2020 is er net als nu voldoende parkeercapaciteit, een goede verdeling van parkeren nabij de winkelgebieden en er vindt structureel (iedere dag) handhaving plaats. Men beschikt op drukke locaties over voldoende parkeergelegenheid die mede door eenvoudige en duidelijke bebording intensief gebruikt wordt. Grote voertuigen mogen binnen de bebouwde kom alleen geparkeerd worden op eigen terrein en de eventueel daartoe door de gemeente aangewezen parkeerplaatsen.

3.6 Openbaar vervoer

Meerssen beschikt over een doelmatig, toegankelijk en sociaal veilig openbaar vervoer dat past bij de specifieke regionale situatie en voorziet in het bieden van maatwerk. De Gemeente Meerssen levert haar bijdrage door samen met de Provincie en de vervoerder strakkere afspraken te maken over de onderlinge afstemming tussen de lijnvoering en de wegcategorysering en voorts zorg te dragen voor goede infrastructuur en toegankelijke haltes.

3.7 Landbouwverkeer

Landbouwverkeer maakt in de gemeente Meerssen zo veel mogelijk gebruik van wegen die daar voor geschikt zijn. Om dit te bereiken is een netwerk opgesteld van landbouwroutes. De wegen op dit netwerk zijn zodanig ingericht dat grote landbouwvoertuigen geen hinderlijke obstakels tegenkomen. Aan de andere kant maken bestuurders van landbouwvoertuigen zo veel mogelijk gebruik van dit netwerk, zodat de overlast van landbouwverkeer in woonstraten of andere minder geschikte wegen zo klein mogelijk blijft. Alleen wanneer het door de ligging van een bedrijf niet anders kan wijken landbouwvoertuigen af van de hoofdroutes.

3.8 Duurzaamheid

De gemeente Meerssen hecht groot belang aan duurzaamheid. Ook in het mobiliteitsbeleid komt dit tot uitdrukking. In het coalitieakkoord 2010-2014 is duurzaamheid als bestuurlijk uitgangspunt opgenomen. 'Duurzaam bouwen, inkopen en energiebesparing van gebouwen zal bestuurlijk verankerd worden. M.b.t. duurzaamheid en klimaatneutraal handelen dient de gemeente Meerssen vooruitstrevend te zijn. Dat

betekent dat de gemeente Meerssen niet alleen vooruitstrevend wordt in duurzaamheid bij het eigen handelen, maar ook burgers en bedrijven actief stimuleert om duurzaam te handelen.'

Er wordt gestreefd naar een Duurzaam Meerssen, met balans tussen People, Planet en Profit. Niet als aparte items naast elkaar of tegenover elkaar, maar integraal als bewuste keuze naar de toekomst. Er wordt gestreefd naar een Meerssen dat voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder afbreuk te doen aan de mogelijkheden van de toekomstige generatie om in hun behoeften te voorzien.

Ingezet wordt op het beperken van de energievraag (minder en slimmer verplaatsen door bijvoorbeeld thuiswerken en stimuleren andere vervoerwijzen) en het gebruik van duurzame energie (bijvoorbeeld elektrisch rijden).

4 Integrale Beleidsvisie

Nu de ambities voor de toekomst geformuleerd zijn, is het zaak uit te werken hoe de ambities bereikt kunnen worden. Per thema zijn de doelstellingen en de voorgestelde beleidspunten, maatregelen en acties aangegeven. *Beleidspunten* zijn (interne) afspraken die het toetsingskader zullen vormen voor toekomstige plannen en ontwikkelingen. *Maatregelen* zijn infrastructurele maatregelen die door de gemeente gedurende de looptijd van het GVVP worden uitgevoerd. *Acties* zijn initiatieven die de gemeente moet nemen om niet-infrastructurele maatregelen te kunnen realiseren waarbij de gemeente intensief moet samenwerken met andere partijen.

4.1 Doelstellingen voor de wegenstructuur

Thema:	Wegenstructuur
Ambitie:	Een Duurzaam Veilig netwerk van wegen dat aansluit bij de gewenste routing van het autoverkeer waardoor de verkeersveiligheid in de woongebieden is vergroot.
Doelstellingen:	1. Completeren van het wensbeeld wegcategorisering conform Duurzaam Veilig.
	2. Bebouwde komgrenzen meer en beter accentueren.
	3. Uniformiteit in verkeersmaatregelen, maatwerk op OV- en hulpdienstroutes.
	4. Afgewogen keuzes tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid bij uitbreidingen en ontwikkelingen.
	5. Een optimaal gebruik van gebiedsontsluitingswegen.
	6. Stimuleren duurzame mobiliteit.

4.1.1 Completeren van het wensbeeld wegcategorisering conform Duurzaam Veilig

Wat betekent een duurzaam veilig verkeerssysteem?

De invoering van een Duurzaam Veilig verkeerssysteem loopt in Nederland al ongeveer vijftien jaar en de positieve effecten ervan zijn zichtbaar in de ongevallencijfers, maar het is nog niet gereed. Een volledig Duurzaam Veilig verkeerssysteem is technisch mogelijk en is een voorwaarde om het aantal ongevallen en slachtoffers landelijk naar beneden te brengen. In de gemeente Meerssen is het aantal verkeersslachtoffers al gering.

Vormgeving van een Duurzaam Veilig wegennet

Het realiseren van een Duurzaam Veilig wegennet begint bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen. Het is zaak om eventuele verkeersveiligheidseffecten vroegtijdig te onderkennen. Dit geldt in beginsel bij het ontwikkelen of wijzigen van alle plannen die gevolgen hebben voor het wegverkeer. In Meerssen vindt bij ruimtelijke projecten integrale afstemming plaats tussen de verschillende beleidsvelden zodat verkeersproblemen vooraf signaleerd, opgelost of vermeden kunnen worden.

Een Duurzaam Veilig wegennet is zodanig vormgegeven dat de kans op menselijke fouten minimaal is en de gevolgen ervan worden beperkt. Dit kan alleen als er een optimale afstemming bestaat tussen de functie, de vormgeving en het gebruik van elke weg. De vormgeving van de weg laat alleen een gebruik toe dat gezien de functie acceptabel is. Een hiërarchische indeling van het wegennet kan veel aspecten van het verkeersgedrag in een wenselijke richting sturen. Een dergelijke structurele benadering zal in het gebruik van het wegennet een positieve invloed hebben op de kwaliteit van het verkeersproces in termen van doorstroming, veiligheid, comfort, milieu en kosten. Een belangrijke voorwaarde voor een Duurzaam Veilig wegennet is herkenbaarheid. Dit betekent dat een beperkt aantal wegcategorieën moet worden onderscheiden met een herkenbare functie. De functie moet blijken uit de vormgeving, de verkeersregels en het karakter van de omgeving van de weg.

Essentiële herkenbaarheidkenmerken (EHK)

Naast de inrichting van het wegvak zoals breedte van de rijbaan, trottoirs, parkeren, verhardingstype etc. maakt markering een groot deel uit van een inrichting conform Duurzaam Veilig. Uit diverse onderzoeken is gebleken dat het voor de weggebruiker in Nederland niet altijd even duidelijk is op welke categorie weg hij rijdt en welk bijbehorend (snelheids)gedrag daar gewenst is. De weg moet als het ware "self explaining" zijn en ertoe leiden dat de weggebruiker als vanzelf het gewenste gedrag vertoont. Om dit te bewerkstelligen is in 2004 de landelijke richtlijn "Essentiële Herkenbaarheidkenmerken van weginfrastructuur" geïntroduceerd. Deze richtlijn beschrijft de gewenste inrichting voor de wegcategorieën. De belangrijkste essentiële kenmerken en, in aanvulling daarop, het ideaalbeeld voor de wegen die in Meerssen voorkomen, zijn weergegeven in Bijlage 1.



Afbeelding 11: Houthemerweg waarop de EHK toegepast is

Op het gebied van het aanbrengen van de juiste markering conform de EHK voldoen niet alle wegvakken aan de gestelde eisen. Het streven van de gemeente is om (minimaal) de wegen waar in de periode 2012-2020 nieuwe markering wordt aangebracht te voorzien van wegmarkering conform de EHK.

Limburgse Uitgangspunten Weginrichting (LUW)

Aanvullend op de richtlijn van de EHK, bestaat er ook de richtlijn 'Limburgse Uitgangspunten Weginrichting' (LUW). De LUW is een provinciale richtlijn, gebaseerd op de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Eén van de belangrijkste toevoegingen van de LUW is het hanteren van twee soorten erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. De richtlijnen van de LUW zijn opgenomen in Bijlage 1.

De wegen binnen de gemeente Meerssen worden zo veel mogelijk ingericht volgens de richtlijnen van het CROW. Afwijken van deze richtlijn en het volgen van de LUW gebeurt in principe alleen wanneer het ruimtelijk niet mogelijk is de richtlijn van het CROW te realiseren, of wanneer er verkeerskundig gezien goede argumenten zijn om af te wijken.

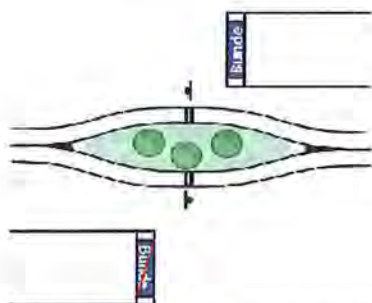
De huidige wegategorisering is weergegeven in Bijlage 2. De gewenste wegategorisering is vrijwel gelijk hieraan. Het enige onderwerp van discussie is de routing van doorgaand verkeer door de kern van Meerssen. De gewenste categorisering van deze wegen dient nader onderzocht te worden en is als zodanig opgenomen in de gewenste wegategorisering in Bijlage 2. Bij het opstellen van de wegategorisering heeft afstemming met omliggende gemeenten plaatsgevonden.

Naast de genoemde wegen waar extra aandacht voor de inrichting direct noodzakelijk is bij het implementeren van de wegcategorie, is het voor de overige wegen ook belangrijk dat de weginrichting afgestemd wordt op de categorie. Dit betekent echter niet dat alle wegen, die onder de categorie erftoegangsweg vallen, binnen vier jaar volledig moeten zijn heringericht. De wegen met weinig verkeer (intensiteit < 1500 motorvoertuigen per etmaal) zullen sober en doelmatig ingericht worden de komende jaren. Dit betekent dat minimaal de bebording en de voorrangssituaties worden aangepast en waar noodzakelijk een verkeersremmende maatregel wordt aangelegd. Een optimale inrichting voor deze wegen wordt meegenomen bij reconstructies van deze wegen en/of riolering. Op deze wijze ontstaat er op korte termijn meer duidelijkheid en herkenbaarheid bij de weggebruiker over het type weg waar men zich bevindt en het gewenste gedrag en wordt werk met werk gemaakt.

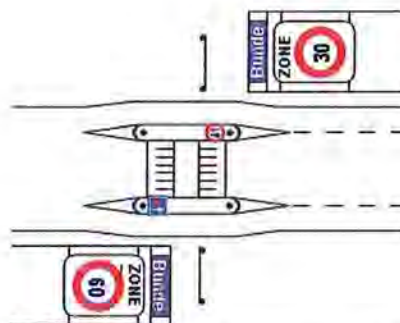
4.1.2 Bebouwde komgrenzen meer en beter accentueren

Op gebiedsontsluitingswegen wordt de horizontale komgrens toegepast in de vorm van een chicane (zie Afbeelding 12) of, als binnen afzienbare afstand een kruispunt gelegen is, wordt het kruispunt van een rotonde voorzien. Op erftoegangswegen wordt conform Duurzaam Veilig veelal een wegversmalling in combinatie met een verkeersdrempel toegepast. De bedoeling is dat bij de wegversmalling het verkeer de

bebouwde kom inrijdend voorrang verleent aan het uitrijdende verkeer (zie Afbeelding 13). Indien de verkeersintensiteit lager is dan 2.000 mvt/etmaal is een komgrensconstructie niet noodzakelijk, maar kan een drempel ter attentie voldoen.



Afbeelding 12: komgrens in de vorm van een chicane (GOW)



Afbeelding 13: komgrens met wegversmalling (ETW)

Gelet op de beschikbare financiële middelen van de gemeente is het niet reëel om als doel te stellen alle komgrenzen te voorzien van een snelheidsremmende maatregel. Het is daarom van belang maatregelen te treffen op de locaties waar dit het meest noodzakelijk is. Gekozen is om in dit GVVP prioriteit toe te kennen aan komgrenzen op gebiedsontsluitingswegen.

Voor het bepalen van de prioriteit is gekeken naar het potentiële effect op de verkeersveiligheid wanneer de komgrens wordt voorzien van een snelheidsremmende maatregel. Hierbij is gekeken naar de locatie van de komgrens, de omgevingskenmerken en de aanwezigheid van eventuele andere snelheidsremmers in de nabijheid van de komgrens.

De volgende komgrenzen hebben de hoogste prioriteit omdat ten opzichte van andere komgrenzen enige vorm van snelheidsremmende maatregelen ontbreken:

1. Geulle - Oostbroek
2. Geulle - Broekhoven
3. Geulle - Cruisboomveld

In de consultatieronde is gewezen op de bebouwde komgrens Langs de Gewannen. Door de locatie zijn de uitgang van het voetbalcomplex en het scoutinggebouw gelegen buiten de bebouwde kom. De hoge snelheid van gemotoriseerd verkeer in combinatie met fietsende jeugd wordt als een onveilige situatie geacht. De Bebouwde komgrens voldoet technisch aan de eisen en ligt op de juiste locatie. Op dit punt heb je ook het gevoel van een beginnende bebouwde kom. Ter verbetering van de verkeersveiligheid zal onderzoek gedaan worden naar mogelijke maatregelen om de snelheid ter hoogte van de in- en uitgang van het sportcomplex te remmen.

4.1.3 Uniformiteit in verkeersmaatregelen, maatwerk op OV- en hulpdienststroutes

Op de wegen binnen de gemeente zijn op verschillende wegen uiteenlopende verkeersmaatregelen genomen. Conform de richtlijnen van de EHK worden snelheidsremmende maatregelen (zoals wegversmallingen, drempels of plateaus) alleen toegepast op erftoegangswegen. Op gebiedsontsluitingswegen waar snelheidsremmende maatregelen gewenst zijn, kan de oplossing vaak beter gezocht worden in de aanpassing van een heel wegvak, in plaats van snelheidsremmers op slechts een paar punten.

Het uitgangspunt is om verblijfsgebieden sober in te richten. Dit betekent dat niet op iedere weg een veelvoud aan verkeersmaatregelen wordt aangebracht, maar alleen op locaties waar bijvoorbeeld verkeersstromen samenkomen, veel mensen oversteken of op onoverzichtelijke kruispunten en ongevallocaties. Belangrijk is ook dat de verkeersmaatregelen eenvoudig en uniform worden uitgevoerd: Hoe rustiger het wegbeeld, des te rustiger de weggebruiker.

De verschillende verkeersmaatregelen hebben een verschillende uitvoering maar meestal hetzelfde doel, namelijk het omlaag brengen van de snelheid. Zo werkt een zogenaamde 'sluis' (snelheidsremmer waarbij maar één voertuig tegelijk kan passeren) alleen bij voldoende tegenliggers. Wegen geschikt voor dit type remmer zijn wegen met een intensiteit tussen de 2.000 en de 4.000 mvt/etmaal. Bij een te lage hoeveelheid verkeer hebben ze nauwelijks effect door het ontbreken van tegenliggers. Bij een te hoge intensiteit kan het juist averechts werken door filevorming en irritatie bij de weggebruiker.

Een verticale remmer (drempel) werkt onafhankelijk van de intensiteit op de weg maar stuit vaak op weerstand. Echter, tegenwoordig is er veel onderzoek verricht naar de juiste vormgeving van drempels en is het comfort voor de weggebruiker bij de juiste snelheid verbeterd. Ook de trillingshinder is vooral bij de moderne asfaltdrempel afgenomen.

Op wegen die onderdeel uitmaken van buslijnen of aanrijdroutes voor hulpdiensten, dient bij het aanleggen van verkeersmaatregelen rekening te worden gehouden met deze groepen. Beide groepen hebben specifieke zaken waarmee rekening moet worden gehouden. Zo ervaren ambulances en brandweerauto's regelmatig hinder door verkeersdrempels, of komen bussen in de knel bij te krappe wegversmallingen of asverspringingen. Bij verkeersmaatregelen waarbij sprake is van ov-routes of hulpdienstroutes wordt daarom altijd gekozen voor maatwerk.

4.1.4 Afgewogen keuzes tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid bij uitbreidingen en ontwikkelingen

Het autoverkeer neemt een belangrijke plaats in binnen het complete verkeerssysteem. Dit komt doordat andere vervoersmodaliteiten meestal onvoldoende geschikt zijn voor de specifieke mobiliteitswens, vanwege een te grote afstand (fiets) of onvoldoende aanbod (openbaar vervoer). Ook het comfort van de auto en prijsoverwegingen spelen mee bij de keuze van de auto als vervoerwijze. Om het wegennetwerk blijvend te laten functioneren in termen van doorstroming en bereikbaarheid, is het belangrijk dat sprake is van adequate weginrichting en onderhoud. Daarnaast moet het wegennet veilig zijn en voldoen aan leefbaarheidsdoelstellingen. Dat betekent onder meer dat parkeervoorzieningen en centra gemakkelijk te bereiken zijn. Bebording en bewegwijzering sluiten aan bij de vanuit het oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid gewenste routing en mogen daarnaast geen verwarring zaaien. Ze dienen te voldoen aan landelijke CROW-richtlijnen, waarbij spaarzaam wordt omgegaan met plaatsing van borden, zodat de kwaliteit van de openbare ruimte niet aangetast wordt.

4.1.5 Een optimaal gebruik van gebiedsontsluitingswegen

Momenteel maakt het doorgaande autoverkeer gebruik van wegen die daarvoor niet als zodanig zijn ingericht. Deze wegen lopen vaak via woongebieden. Dit is meestal het gevolg van de verkeersstructuur (aansluiting onderliggend wegennet op hoofdwegennet) of een gevolg van problemen elders.

Bij het invoeren van het centrumplan (onder andere instellen eenrichtingsverkeer) was ervoor gekozen om aan de westzijde van Meerssen geen gebiedsontsluitingsweg te realiseren. Hierdoor wordt het doorgaande verkeer verdeeld over de Pastoor N. Creftenstraat en de Charles Eijckstraat. Bovendien is het gevolg van het eenrichtingsverkeer in het centrum dat de vindbaarheid van specifieke voorzieningen en/of parkeerplaatsen voor bezoekers niet optimaal is.

Daarnaast maakt woon-werkverkeer gebruik van routes die vanuit de wegategorisering niet wenselijk zijn. Voorbeelden van erftoegangswegen met relatief veel doorgaand verkeer en waarvoor een alternatief (gebiedsontsluitingsweg) beschikbaar is, zijn:

- Poortweg/Snijdersberg (ETW) i.p.v. Slingerberg (GOW);
- Sint Josephstraat (ETW) i.p.v. Bunderstraat/Maastrichterweg (GOW);

Zoals al eerder aangegeven zal men actie moeten ondernemen om een afgewogen keuze te kunnen maken tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Op wegen waarbij vastgesteld wordt dat deze nadrukkelijk gebruikt worden als sluiproute, kunnen maatregelen genomen worden om de route onaantrekkelijker dan wel onmogelijk te maken.

4.1.6 Stimuleren duurzame mobiliteit

In Limburg (en heel Nederland) is heel lang gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid. Met de bereikbaarheid groeide het verkeer. Dit zorgde niet alleen voor een toename van de welvaart, maar ook voor een groeiende impact van de mobiliteit op het milieu, de gezondheid en de economie.

Duurzame mobiliteit gaat over het in evenwicht brengen van de welvaartsgroei met deze impact. Naast een goede bereikbaarheid van steden en dorpen, ook voor degenen die geen auto bezitten, betekent duurzame mobiliteit ook het zorgen voor een veilige en gezonde leefomgeving, een schone lucht, een dragelijke hoeveelheid geluid en een omgeving waarin land en natuur worden beschermd. Verder draagt duurzame mobiliteit bij aan het oplossen van grensoverschrijdende problemen ten aanzien van klimaat, energie en grondstoffen. Duurzaam betekent dat je nu (geen) beslissingen neemt waarmee toekomstige generaties dit duurzame evenwicht (niet) kunnen bereiken.¹

Ten aanzien van duurzame mobiliteit gaat de Gemeente Meerssen het gebruik van duurzame vervoersmiddelen proactief stimuleren door te voorzien in E-laadpunten voor elektrische fietsen en voertuigen. Om in de toekomst een wildgroei aan laadpunten te voorkomen is een B&W-besluit genomen voor mogelijke oplaadpunten voor elektrische auto's. Alleen op deze aangewezen locaties zijn elektrische oplaadpunten toegestaan. Daarnaast gaat de gemeente door middel van voorlichting actief inwoners stimuleren om gebruik te maken van de fiets, openbaar vervoer en schone, stille en zuinige auto's. Reactief worden daar waar nodig aanvullende maatregelen getroffen ter bevordering van het gebruik van elektrische voertuigen.

Verder gaat de gemeente een onderzoek uitvoeren 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.



4.1.7 Beleidspunten, maatregelen en acties voor de wegenstructuur

Op basis van de in deze paragraaf beschreven beleidskaders, analyse en uitwerking worden volgende beleidspunten, maatregelen en acties voorgesteld voor de uitvoering van het toekomstige verkeer- en vervoersbeleid voor het thema wegenstructuur:

1. Beleidspunten

- *De verkeerskundige effecten van ruimtelijke ontwikkelingen (klein en groot) worden altijd getoetst door de verkeerskundige van de gemeente;*
- *Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk gestimuleerd gebruik te maken van gebiedsontsluitingswegen;*
- *Uniformiteit bewerkstelligen bij de uitvoering van snelheidsremmende en attentieverhogende maatregelen conform ASVV 2004 en de richtlijnen CROW.*

2. Maatregelen

- *Komgrenzen accentueren door het aanbrengen van fysieke maatregelen;*
- *Invoering EHK op gemeentelijke wegen (gerelateerd aan onderhoudsplan voor markeringen);*
- *Realiseren E-laadpunten op strategische locaties;*
- *Aanpassen/optimaliseren kruispunt Gasthuisstraat - Op den Beukel;*
- *Maatregelen ter verbetering verkeersveiligheid Langs de Gewannen.*

3. Acties

- *Mogelijkheden totale verkeersstructuur regio Heuvelland bespreken in regionaal mobiliteitsoverleg;*
- *Uitvoeren duurzaamheidstoets eigen wagenpark;*
- *Voorlichting aan inwoners om gebruik te maken van fiets, openbaar vervoer en schone, stille en zuinige auto's;*
- *Mogelijkheden onderzoeken ter verbetering verkeersveiligheid Langs de Gewannen.*

¹ KPVV: Duurzame mobiliteit, mei 2010.

4.2 Doelstellingen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid

Thema:	Verkeersveiligheid en leefbaarheid
Ambitie:	Een Duurzaam Veilig verkeerssysteem met een toegenomen sub- en objectieve verkeersveiligheid.
Doelstellingen:	<ol style="list-style-type: none">1. Aanpakken van objectief en subjectief gevaarlijke locaties.2. Het bereiken van gedragsbeïnvloeding bij verkeersdeelnemers.3. Voorkomen of oplossen van potentiële leefbaarheid- en verkeersveiligheidsknelpunten bij uitbreidingen en nieuwe ontwikkelingen.

4.2.1 Aanpakken van objectief en subjectief gevaarlijke locaties

De klachtenregistratie van de gemeente is gebruikt om een beeld te krijgen van de door inwoners gesignaleerde knelpunten in de gemeente. De objectieve verkeersknelpunten zijn in ieder geval af te leiden uit de ongevalgegevens (voor zover beschikbaar) en na onderzoek van gemeentewegen naar de juistheid van gesignaleerde knelpunten.

Daarnaast zijn er de nog te verwachten ontwikkelingen in de gemeente die mogelijke verkeersknelpunten met zich mee kunnen brengen.

Knelpunten via klachtenregistratie

De volgende knelpunten die gedurende de looptijd van dit GVVP nader worden onderzocht en waarvoor mogelijk een oplossing wordt aangedragen 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 woonwijk.

Via de kernpeilingen wordt getoetst of de gemiddelde rapportcijfer van 5,9 voor de verkeersveiligheid in de eigen kern is verbeterd gedurende de doorlooptijd van dit GVVP.

Objectieve knelpunten

De objectieve knelpunten (volgend uit de ongevalanalyse) zijn:

- Oude Rijksweg-Fregatweg (vooral kopstaartbotsingen spoorweg-overgang en kruispunten Weerterstraat en Meerssenhovenweg);
- Bunderstraat-Beekstraat-Volderstraat (vooral ongevallen op de kruispunten, veroorzaakt door onvoldoende rechts houden of door geen voorrang te verlenen tussen zowel auto's als auto en fietser);
- Maastrichterlaan-Pletsstraat (vooral ongevallen op de kruispunten, veroorzaakt door het niet verlenen van voorrang tussen zowel auto's als auto en fietser).

Daar waar eenvoudige aanvullende voorzieningen mogelijk zijn worden deze opgenomen als actiepoint. De overige betreffen hoofdzakelijk foutieve gedragingen van de verkeersdeelnemers die tot ongevallen leiden.

4.2.2 Het bereiken van gedragsbeïnvloeding bij verkeersdeelnemers

Voorlichting

Voorlichting van burgers over verkeer en verkeersveiligheid kan worden verbeterd door bijvoorbeeld de bestaande media meer in te zetten voor het verspreiden van de boodschap van Duurzaam Veilig en verkeersregels in het algemeen. Door één keer per kwartaal een publicatie te plaatsen op de website en in de Geulbode kan men burgers bereiken en bewuster maken van bepaalde situaties op de weg.

Het hebben van een verkeerssprekbeurt is tevens een goed hulpmiddel om direct in contact te komen met de burger en te kunnen discussiëren over problemen op het gebied van verkeer en veiligheid. Burgers

kunnen zich aanmelden voor het spreekuur om een probleem voor te leggen. De wethouder en een verkeersmedewerker zullen samen met de burger mogelijke oplossingen bespreken.

Een directe manier van gedragsbeïnvloeding is de toepassing van zogenaamde 'smileys'. Hiermee worden verkeersdeelnemers bewust gemaakt van hun snelheid en is zichtbaar of voldaan wordt aan de geldende snelheidslimiet.

Educatie

Wat betreft het stimuleren van educatie speelt de gemeente al een grote rol, vooral bij de doelgroep 4 tot 12 jarigen, via de regeling Nadere Subsidieregels Verkeerseducatie (NSVE). Via het VEBO-overleg² zal extra aandacht worden besteed aan het werven van verkeersouders. Ook het werven van verkeersbrigadiers vraagt om continue aandacht bij zowel gemeente als de scholen.

Er liggen zeker nog kansen op het gebied van educatie van andere doelgroepen. Er dient substantieel ingezet te worden op Permanente Verkeerseducatie en hiervoor dient (vanuit efficiencyoogpunt) de samenwerking met omliggende gemeenten opgezocht te worden en dient er budget gereserveerd te worden. Dit budget wordt met specifieke projecten ingevuld (in overleg met het ROVL), op basis waarvan vervolgens de subsidiestromen loskomen. Alle verkeers-educatietrajecten zijn centraal geregeld in het Verkeersveiligheidsproject Heuvelland (VVPH).

Handhaving

De inrichting van infrastructuur werkt door in de uiteindelijke handhavingacties door de politie. Het adviseren van de wegbeheerder is dan ook één van de onderdelen van de verkeerstaak van de politie. Deze bestaat daarnaast op het gebied van verkeersveiligheid uit verschillende onderdelen:

- Handhaving en toezicht;
- Afhandelen van verkeersongevallen;
- Bevorderen van de doorstroming van het verkeer;
- Educatie en voorlichting.



Afbeelding 14: handhaving is in sommige gevallen noodzakelijk

Op het gebied van handhaving wordt door de politie als uitgangspunt gesteld dat er pas gehandhaafd wordt als de weginrichting het gewenste gedrag stimuleert. De gemeente bespreekt bij klachten in zeer sober ingerichte 30 km/ur-zones (ontbreken van snelheidsremmers) de aanpak met de politie.

Een regulier overleg met de politie levert een bijdrage aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Tijdens dit overleg moet de politie aangeven wat het resultaat is geweest van handhavingacties en aangaande de recente ongevallen moeten zij bespreken wat de aanleiding is geweest. Men kan nadere planningsafspraken maken over de intensivering van de handhaving door de politie op de gebiedsontsluitingswegen (50/80 km/uur) en in de schoolomgevingen.

Monitoring

Om te bepalen of diverse handhavingacties of herinrichtingen van wegen effect hebben, is het zaak de effecten te blijven monitoren. Ook het beschikken over een up-to-date bestand met verkeersstromen in de gemeente is noodzakelijk om effecten van nieuwe ontwikkelingen te kunnen toetsen. Dit kan door middel van het uitvoeren van snelheids- en intensiteitsmetingen. De gemeente zal in de toekomst deze monitoring blijven uitvoeren en implementeren in het verkeersmodel Questor. Het is belangrijk dat de monitoring van verkeersgegevens een basisnet krijgt van meetpunten (voor monitoringsplan zie Bijlage 3).

In het monitoringsplan staan locaties waar minimaal 1x per jaar gemeten wordt. Hierdoor ontstaat een beter beeld van het verloop van de verkeersstromen als gevolg van diverse ontwikkelingen. Daarnaast blijft het inzetten van de meetgegevens belangrijk bij het beantwoorden van vragen van burgers.

² VEBO = VerkeersEducatie BasisOnderwijs

4.2.3 Voorkomen of oplossen van potentiële leefbaarheid- en verkeersveiligheidsknelpunten

In de gemeente staan diverse ontwikkelingen op stapel die hun weerslag kunnen hebben op de verkeerstromen en daarmee ook op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in kernen. Zo is er bijvoorbeeld de ondertunneling van de A2 in Maastricht. Echter, naast de grote op het verkeer invloedrijkere ontwikkelingen is het ook van belang dat van de kleinere ontwikkelingen met een verkeersaantrekkende werking (zoals een wijkzorgcentrum, supermarkt, zwembad, sporthal, brede school, etc.) de consequenties op het gebied van verkeer inzichtelijk worden gemaakt.

Het is zaak de gevolgen van alle ontwikkelingen goed te onderzoeken en indien mogelijk met elkaar in verband te brengen. Voor de grote ontwikkelingen is het inzetten van het verkeersmodel zeer geschikt. Hiermee kunnen de toe- en afnames van verkeer inzichtelijk worden gemaakt en kunnen diverse scenario's tegen elkaar worden afgewogen.

Om problemen op verkeersgebied bij de grote en kleinere ruimtelijke ontwikkelingen zoveel mogelijk te voorkomen is het belangrijk dat er tussen de diverse disciplines die bij het project betrokken zijn (ruimtelijke ordening, civiele werken, verkeer, toerisme) nauw en structureel overleg gevoerd wordt. De gemeente Meerssen is hier reeds mee gestart en zal de komende jaren dit projectmatig werken op peil houden.

Recente ervaringen in het winkelgebied van Meerssen (opening HEMA) met het afsluiten van dit gebied voor gemotoriseerd verkeer geeft vanuit leefbaarheidsoverwegingen aanleiding om dit nader te onderzoeken. Ditzelfde geldt voor de markt van Meerssen. In het masterplan Centrum Meerssen is de wens opgenomen de markt autoluw te maken.

Burgerparticipatie

Burgerparticipatie is een proces waarbij het gemeentebestuur burgers, organisaties en bedrijven laat meedenken bij te vormen plannen of beleid. Vanuit hun kennis en betrokkenheid (bijvoorbeeld bij de eigen leefomgeving) kunnen zij een constructieve bijdrage leveren aan gemeentelijke beleids- en planvorming.

De buurtnetwerken vormen een belangrijk instrument voor burgerparticipatie. Tijdens periodieke overleggen tussen gemeente en buurtbewoners komen allerlei aspecten van leefbaarheid aan de orde. Inwoners kunnen zo in een vroegtijdig stadium aandacht vragen voor knelpunten en kunnen signalen afgeven met betrekking tot gevoelens van (verkeers)onveiligheid, overlast e.d. Deze inbreng van de burgers is voor de gemeente aanleiding om diverse acties te ondernemen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen nog meer te bevorderen.

4.2.4 Beleidspunten, maatregelen en acties voor leefbaarheid en verkeersveiligheid

Op basis van de in deze paragraaf beschreven beleidskaders, analyse en uitwerking worden volgende beleidspunten, maatregelen en acties voorgesteld voor de uitvoering van het toekomstige verkeer- en vervoersbeleid voor het thema verkeersveiligheid en leefbaarheid:

1. Beleidspunten

- *Toepassing van de EHK bij nieuwe aanleg, herinrichting of onderhoud van wegen;*
- *De verkeerskundige effecten van ruimtelijke ontwikkelingen, veranderingen (groot of klein) en wegontwerpen worden altijd getoetst op verkeerskundige aspecten;*
- *Wegen buiten de bebouwde kom dienen ingericht te worden conform "Handboek Wegontwerp" van het CROW. Wegen binnen de bebouwde kom conform de "ASVV 2004" en andere specifieke publicaties van het CROW;*
- *Toepassing van verticale snelheidsremmers zo veel mogelijk beperken op OV- en hulpdienstroutes;*
- *Uniformiteit bewerkstelligen bij de uitvoering van snelheidsremmende en attentieverhogende maatregelen conform ASVV 2004 en de CROW-richtlijnen;*
- *Consequent verzamelen van verkeersgegevens.*

2. Maatregelen

- *Komgrenzen accentueren door het aanbrengen van fysieke maatregelen;*
- *Invoering EHK op gemeentelijke wegen (gerelateerd aan onderhoudsplan voor markeringen).*

3. Acties

- *Uitvoering van jaarlijkse ongevalanalyses;*
- *Bespreking ongevallen: aanleiding, (resultaten van) handhavingacties en klachten met de politie;*
- *Instandhouden verkeersspreekuur 1x per maand;*
- *Onverminderde voortzetting van aandacht en acties met betrekking tot gedragsbeïnvloeding en inzetten op permanente verkeerseducatie vanuit de regio;*
- *1x per kwartaal een publicatie aangaande verkeersregels en Duurzaam veilig;*
- *Opzetten monitoringssysteem verkeersgegevens en in stand houden verkeersmodel;*
- *Basisschool de Triangel actief stimuleren om een VEBO-convenant af te sluiten;*
- *Nader onderzoek via klachtenregistratie kenbaar gemaakte knelpunten (paragraaf 4.2.1);*
- *Onderzoek naar mogelijkheden autoluw maken markt Meerssen;*
- *Onderzoek naar mogelijkheden voor het afsluiten van het winkelgebied Meerssen voor gemotoriseerd verkeer in weekend of koopzondagen.*

4.3 Doelstellingen voor het vrachtverkeer

Thema:	Vrachtverkeer
Ambitie:	Goede bereikbaarheid van de bedrijven en de centra van Meerssen en Bunde, zonder dat dit overlast voor bewoners en verkeersonveiligheid voor de weggebruikers oplevert.
Doelstellingen:	1. Vrachtverkeer maakt zo veel mogelijk gebruik van het hoofdwegennet.

4.3.1 Vrachtverkeer maakt zo veel mogelijk gebruik van het hoofdwegennet

Ontwikkelingen die meer of veranderende vrachtbewegingen kunnen genereren moeten vooraf onderzocht worden. Het streven is om potentiële leefbaarheid- en verkeersveiligheidsknelpunten die kunnen ontstaan door uitbreidingen en nieuwe ontwikkelingen vooraf in kaart te brengen, om zo een goede afweging te kunnen maken. Het streven is om dergelijke ontwikkelingen zo goed mogelijk aan te sluiten op het Kwaliteitsnet Goederenvervoer.

Een duurzaam veilig wegennet met de bijbehorende categorisering is belangrijk voor de bereikbaarheid van bedrijventerreinen. De categorie van de weg van en naar een bedrijventerrein is mede afhankelijk van het gebruik van de weg en de samenstelling van verkeer.

Het hoofdwegennet waarover vrachtverkeer afgewikkeld wordt bestaat uit 1) A2 en A79, 2) Kwaliteitsnet Goederenvervoer en 3) gebiedsontsluitingswegen.

Vanaf 2016 staat de gemeente nogal wat ontwikkelingen te wachten vanwege de realisatie van de volledige verknoping van de A2/A79 inclusief een nieuwe afslag naar Beatrixhaven.

Door de volledige verknoping van de A2 met de A79 zal doorgaand vrachtverkeer tussen deze twee snelwegen geen gebruik meer maken van de rotondes bij afrit Bunde en de route via de Maastrichterweg/Amyberweg. Daarnaast zal door de nieuwe afslag het (vracht)verkeer met bestemming Beatrixhaven minder gebruik maken van de rotondes en de Oude Rijksweg/Fregatweg.

In het kader van het verbeteren van de doorstroming op het Kwaliteitsnet Goederenvervoer heeft de gemeente Meerssen de twee rotondes onderaan de A2 afrit Bunde aangepast. Ten aanzien van de spoorwegovergang op de Oude Rijksweg wordt afgewacht tot 2016; na realisatie volledige verknoping A2/A79. Door de veranderende verkeersstromen is het afwachten of het na 2016 nog steeds een knelpunt is.

In de huidige situatie ondervinden bewoners van de Burgemeester Visschersstraat en de Beekerweg in Ulestraten overlast vanwege vrachtverkeer richting Bamford. Na de aanleg van Ringweg MAA is voorzien

om de verbinding naar het Bamfordterrein af te sluiten, waardoor het vrachtverkeer alleen nog via gebiedsontsluitingswegen het Bamfordterrein kan bereiken. Voor een goede routing van het vrachtverkeer is ook de bewegwijzering van essentieel belang.

4.3.2 Beleidspunten voor vrachtverkeer

Op basis van de in deze paragraaf beschreven beleidskaders, analyse en uitwerking worden volgende beleidspunten voorgesteld voor de uitvoering van het toekomstige verkeer- en vervoersbeleid voor het thema vrachtverkeer:

1. Beleidspunten	
•	<i>De verkeerskundige effecten van ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot meer of veranderende vrachtverkeerstromen worden altijd getoetst door de verkeerskundige van de gemeente;</i>
•	<i>Grote stromen vrachtverkeer worden zo veel mogelijk over het Kwaliteitsnet Goederenvervoer geleid. Ook bij bewegwijzering en de vestiging van nieuwe bedrijven wordt rekening gehouden met het Kwaliteitsnet Goederenvervoer.</i>

4.4 Doelstellingen voor fietsers en voetgangers

Thema:	Fietsers en voetgangers
Ambitie:	Een goede toegankelijkheid, veilige school-thuisroutes, goede en veilige fietsroutes en een goede koppeling met het openbaar vervoer.
Doelstellingen	1. Fietsvoorziening langs gebiedsontsluitingswegen op het functioneel fietsnetwerk.
	2. In iedere kern stallingsmogelijkheid voor fietsers bij een centraal gelegen bushalte.
	3. Toegankelijke openbare ruimte voor iedereen.
	4. Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen en school-thuisroutes.

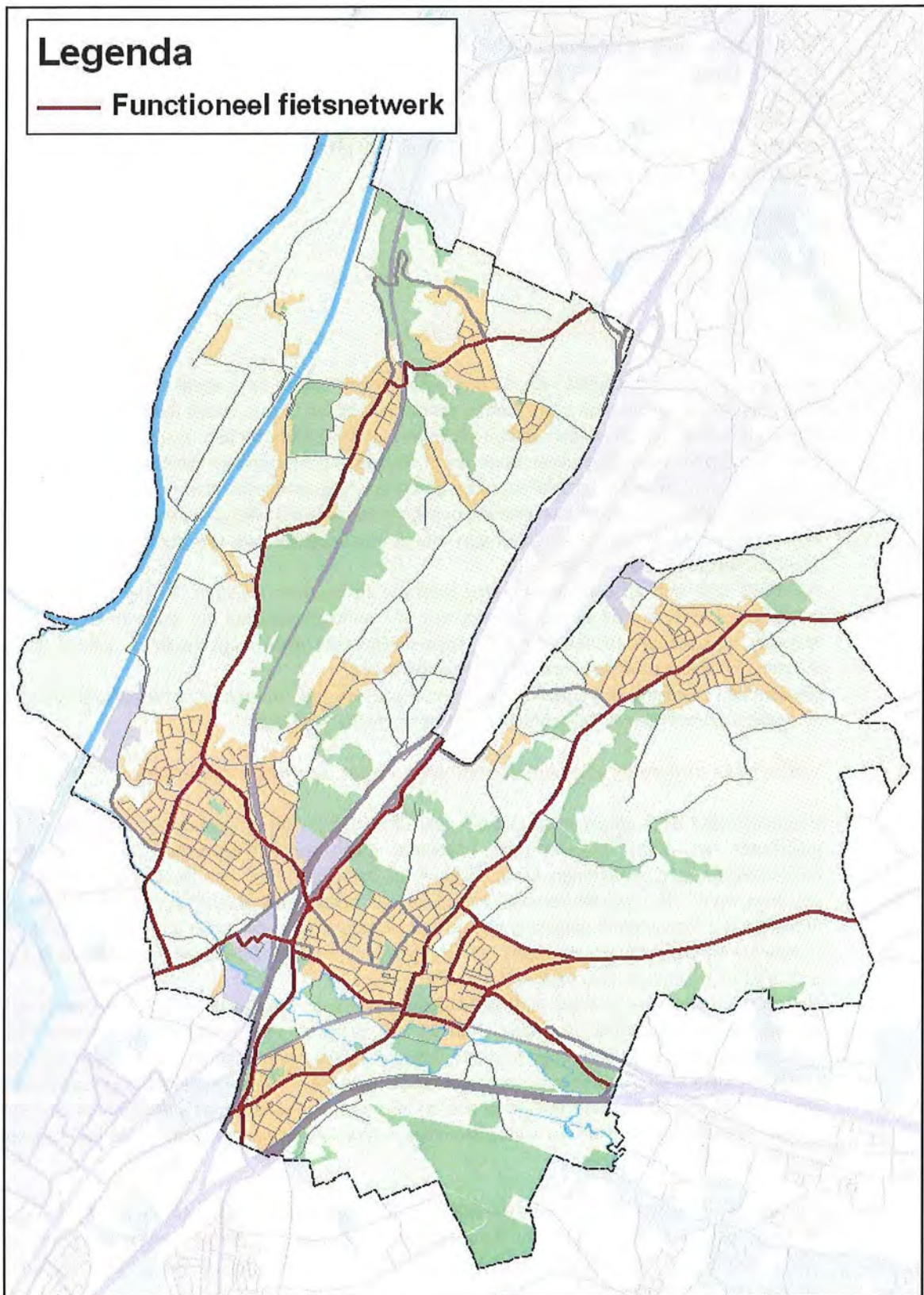
4.4.1 Fietsvoorziening langs gebiedsontsluitingswegen op het functioneel fietsnetwerk

Om fietsgebruik te stimuleren is het noodzakelijk dat de kwaliteit van de belangrijkste fietsroutes binnen de gemeente gewaarborgd blijft. Om dit te bereiken is een functioneel fietsnetwerk opgesteld. Dit netwerk bestaat uit het provinciale fietsroutenetwerk, aangevuld met een aantal andere hoofd fietsroutes. Het gehele netwerk is weergegeven op Afbeelding 16.

Het functionele fietsnetwerk staat garant voor veilige, directe en comfortabele fietsroutes. Om comfort, maar vooral veiligheid te kunnen garanderen, zijn op het gehele netwerk fietsvoorzieningen aanwezig. Bij voorkeur zijn dit vrijliggende fietspaden, maar waar dit niet mogelijk is kunnen ook fiets(suggestie)stroken worden aangelegd. Op erftoegangswegen behoren fietsvoorzieningen niet tot de inrichtingseisen.

In Bunde ontbreken fietsvoorzieningen op het functionele fietsnetwerk op de gebiedsontsluitingsweg 'Pasweg' (tussen de Vliegenstraat en de Kalverhof). Vanwege de beperkte ruimte worden op deze weg fiets(suggestie)stroken toegepast.

In het kader van Duurzaam Veilig dienen zowel gebiedsontsluitingswegen op het functionele fietsnetwerk als alle overige gebiedsontsluitingswegen te beschikken over fietsvoorzieningen. Dit betekent dat ook op de volgende wegen ruimte ten behoeve van de fietsers gerealiseerd moet worden: Bunderstraat, gedeelte Proost de Beaufortstraat/Sint Josephstraat, Volderstraat, Kuileneindestraat, Eijsendaalweg, Vliek, gedeelte Pastoor van Eijsstraat, Pletsstraat, Processieweg, Broekhoven en Hussenbergstraat. Op de Nieuwe Vliekerweg ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. Na de aanleg van de BMAA Ringweg wordt vanuit verkeersveiligheid ogpunt een (brom)fiets verbod ingesteld op de Nieuwe Vliekerweg (buiten de bebouwde kom) en dienen (brom)fietsers te rijden via de Bamfordweg.



Afbeelding 15: functioneel fietsnetwerk

4.4.2 In iedere kern stallingsmogelijkheid voor fietsers bij een centraal gelegen bushalte

Om de ketenmobiliteit te bevorderen is het van belang dat er voldoende mogelijkheden zijn om gemakkelijk en veilig over te stappen van eigen vervoer naar openbaar vervoer en andersom. Om dit te bereiken worden in de vijf grootste kernen van de gemeente stallingsmogelijkheden (fietsenrekken) gecreëerd bij centraal gelegen ov-haltes.

In Meerssen, Bunde en Rothem zijn in de huidige situatie al stallingsmogelijkheden aanwezig. In Ulestraten en Geulle dienen deze nog aangelegd te worden.

Kern	OV-halte
Ulestraten	Bushalte Kerk
Geulle	Bushalte Essendijk

4.4.3 Toegankelijke openbare ruimte voor iedereen

De gemeente Meerssen heeft verantwoordelijkheden wat betreft de toegankelijkheid van de openbare ruimte in haar gemeente. Een toegankelijke openbare ruimte is door iedereen te bereiken en te gebruiken. Iedereen heeft in meer of mindere mate baat bij een toegankelijke openbare ruimte. Bij het ontwerpen van een toegankelijke openbare ruimte wordt ervan uitgegaan dat straten en pleinen voor iedereen worden aangelegd: voor dagelijkse gebruikers, voor bezoekers, voor gehandicapten en niet-gehandicapten. Het uitgangspunt bij een integraal toegankelijke openbare ruimte is dat elke gebruiker van de openbare ruimte zich zelfstandig moet kunnen voortbewegen met zo min mogelijk hulp van derden. Het ontwerp van de openbare ruimte staat daarbij centraal.

Dit GVVP richt zich op een toegankelijke openbare ruimte voor iedereen. Bij het ontwerpen van een toegankelijke openbare ruimte wordt in het bijzonder aandacht besteed aan ouderen en gehandicapten. Wanneer de openbare ruimte voor deze twee doelgroepen goed toegankelijk is, kunnen alle overige mensen zich ook goed in de openbare ruimte verplaatsen.

Rondom een clustering van publieksaantrekkende voorzieningen worden extra toegankelijkheidseisen aan de openbare ruimte gesteld (bijvoorbeeld bredere looproutes en inritten).

4.4.4 Verbeteren verkeersveiligheid schoolomgevingen en school-thuisroutes

Daarnaast dient extra aandacht uit te gaan naar de veiligheid van schoolgaande kinderen op de school-thuisroutes. Dit omdat kinderen een kwetsbare groep verkeersdeelnemers zijn en daarbij vaak onvoorspelbaar gedrag vertonen. Dit is belangrijk bij het zoeken naar een locatie als een nieuwe school gebouwd wordt. De school-thuisroutes zullen hierdoor veranderen, waardoor vaak nieuwe maatregelen nodig zijn. De locatie en de inrichting van de schoolomgeving kan bijdragen aan het beïnvloeden van de routekeuze van kinderen. Daarnaast is het belangrijk na te denken over de verschillende stromen naar de scholen; te voet, met de fiets of gebracht worden met de auto.

Het scheiden van deze stromen leidt tot een overzichtelijkere verkeerssituatie. Ook de inrichting van de parkeergelegenheden komt heel nauw. Kort en lang parkeren en kiss-and-ridestroken moeten zodanig gelegen zijn dat hier zo min mogelijk gevaar ontstaat bij het manoeuvreren. Zeker haaks parkeren voor kortparkeersvlakbij een schoolingang kan gevaar opleveren voor de kinderen in verband met beperkt zicht. Het advies van de verkeerskundige over de inrichting en locatie van de school moet vroegtijdig in het project worden opgenomen. De verkeerskundige is een belangrijke projectmedewerker gedurende de looptijd van de voorbereiding.

Om een goede leefbaarheid en verkeersveiligheid in de schoolomgeving te behouden moeten ouders de kinderen vaker lopend of met de fiets brengen. Niet alleen moet er aandacht uitgaan naar de verkeersopvoeding van kinderen maar ook naar die van halers en brengers. Een goed en veilig ingerichte schoolomgeving is een logische vereiste.

De school moet bij de aanpak van dit probleem intensief betrokken worden vanwege hun relatie met de ouders en de leerlingen. De gemeente stimuleert dat elke school een verkeersouder heeft, dat er actief aan de verkeersopvoeding van leerlingen én ouders wordt gewerkt en dat met elke basisschool een convenant

wordt afgesloten met betrekking tot de Nadere Subsidierregels Verkeerseducatie (NSVE). Daarnaast zal de aandacht uit moeten blijven gaan naar het voortgezet onderwijs.

De uitwerking moet leiden tot een voorstel van acties en maatregelen in de schoolomgeving maar ook tot maatregelen die bijdragen aan de verkeersopvoeding. Bij de voorstellen wordt expliciet gekeken naar de eigen verantwoordelijkheden van de betrokkenen (gemeente, scholen, leerlingen en ouders).

4.4.5 **Beleidspunten, maatregelen en acties voor fietsers en voetgangers**

Op basis van de in deze paragraaf beschreven beleidskaders, analyse en uitwerking worden volgende beleidspunten, maatregelen en acties voorgesteld voor de uitvoering van het toekomstige verkeer- en vervoersbeleid voor het thema fietsers en voetgangers:

1. Beleidspunten

- *De belangrijkste fietsroutes binnen de gemeente maken deel uit van een functioneel fietsnetwerk. Dit netwerk sluit aan op het Provinciale Fietsroutenetwerk;*
- *Op het gehele functionele fietsnetwerk zijn voorzieningen voor fietsers, met uitzondering van de erftoegangswegen;*
- *Actief stimuleren aanleg oplaadpunten voor elektrische fiets;*
- *Bij nieuwe ontwikkelingen en herinrichtingen van openbare ruimte de looproutes in kaart brengen en advies inwinnen bij de verkeerskundige;*
- *Voetgangersoversteekplaatsen in principe alleen toepassen op 50 km/uur-wegen;*
- *Blijven stimuleren van inzet verkeersbrigadiers;*
- *Looproutes hebben een zekere vrije hoogte, vrije breedte en keerruimte (regelgeving APV).*

2. Maatregelen

- *Aanbrengen rode fiets(suggestie)stroken:
Pasweg (tussen de Vliegenstraat en de Kalverhof), Bunderstraat, gedeelte Proost de Beaufortstraat/Sint Josephstraat, Volderstraat, Kuileneindstraat, Eijsendaalweg, Vliek (Nieuwe Vliekerweg (brom)fietsverbod), gedeelte Pastoor van Eijsstraat, Pletsstraat, Processieweg, Broekhoven en Hussenbergstraat;*
- *Aanbrengen fietsenrekken voor fietsers bij de bushaltes 'Kerk' in Ulestraten en 'Essendijk' in Geulle inclusief communicatie hierover.*

3. Acties

- *Het in kaart brengen van school-thuisroutes en de knelpunten. Dit geldt tevens voor nieuwe situaties zoals brede scholen;*
- *Onderzoek aanbrengen rode fietsstroken of fietsverbod Eijsendaalweg.*

4.5 Doelstellingen voor parkeren

Thema:	Parkeren
Ambitie:	Comfort en duidelijkheid in parkeren voor iedereen.
Doelstellingen:	<ol style="list-style-type: none">1. Voeren van een consequent parkeerbeleid, gebaseerd op de algemeen geldende kengetallen en richtlijnen van het CROW voorzover niet in de APV geregeld.2. Grote voertuigen parkeren binnen de kernen alleen nog op eigen terrein of op eventueel aangewezen locaties.

4.5.1 Voeren van een consequent parkeerbeleid

De gemeente stelt geen eigen parkeernormen op, maar houdt zich aan de parkeerkencijfers uit het ASVV. Hierbij worden de kencijfers toegepast die horen bij een stedelijkheidsgraad van 'weinig stedelijk'. De indeling van gemeenten naar stedelijkheid is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid van de gemeente, bepaald door het CBS.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vindt parkeren zo veel mogelijk plaats op eigen terrein. Indien parkeren in de openbare ruimte niet is te vermijden moet bij toevoeging van een woonfunctie per toe te voegen woning een bijdrage geleverd worden aan het parkeerbonds. Voor een economische activiteit geldt het parkeerbonds niet meer. De ondernemer komt in aanmerking voor een parkeervergunning.

Om te voorkomen dat bij uitbreidingen en of nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen problemen ontstaan op het gebied van parkeren en verkeer in het algemeen dient een controle plaats te vinden van de paragraaf verkeer en parkeren door de medewerker verkeer. Dit moet een standaard interne procedure zijn.

4.5.2 Grote voertuigen parkeren binnen de kernen alleen nog op eigen terrein of op eventueel aangewezen locaties

Voor grote voertuigen is het verboden in de kern Geulle te parkeren buiten de aangewezen parkeerplaatsen. Om overlast van geparkeerde grote voertuigen in de overige dorpskernen tegen te gaan worden alle wegen binnen de bebouwde kom aangewezen als wegen waarop de in de APV gestelde regels voor het parkeren van grote voertuigen gelden. Dit betekent dat het parkeren van grote voertuigen binnen de bebouwde kom alleen nog toegestaan wordt op eigen terrein en op de daarvoor aangewezen parkeerplaatsen.

4.5.3 Beleidspunten, maatregelen en acties voor parkeren

Op basis van de in deze paragraaf beschreven beleidskaders, analyse en uitwerking worden volgende beleidspunten, maatregelen en acties voorgesteld voor de uitvoering van het toekomstige verkeer- en vervoersbeleid voor het thema parkeren:

<p>1. Beleidspunten</p> <ul style="list-style-type: none">• Voor bepaling van de parkeervraag bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van de kencijfers uit het ASVV;• Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vindt parkeren zo veel mogelijk plaats op eigen terrein;• Het parkeerbonds is van kracht bij toevoeging van woonfunctie;• Afmetingen en inrichting (gehandicapten) parkeerplaatsen conform richtlijnen ASVV;• De verkeerskundige van de gemeente voert standaard een controleslag uit van de consequenties op het gebied van verkeer en parkeren bij nieuwe ontwikkelingen en/of uitbreidingen;• Geen toepassing van kruizen (dmv. markering) in woonstraten als oplossing voor 'parkeerproblemen' bij opritten woningen.
<p>2. Acties</p> <ul style="list-style-type: none">• Aanwijzen wegen binnen de bebouwde kom als wegen waarop de in de APV gestelde regels voor het parkeren van grote voertuigen gelden.

4.6 Doelstellingen voor openbaar vervoer

Thema:	Openbaar vervoer
Ambitie:	Doelmatig, toegankelijk en sociaal veilig openbaar vervoer, in overleg met de vervoerder afgestemd op de wegcategorisering.
Doelstellingen:	1. Instandhouden bestaand OV-aanbod. 2. Geen buslijnen door verblijfsgebieden.

4.6.1 Instandhouden bestaand OV-aanbod

De gemeente beschikt in de huidige situatie over zes busverbindingen en twee spoorverbindingen, waardoor sprake is van een goed OV-aanbod tussen de Gemeente Meerssen en de stedelijke gebieden van Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen. De gemeente dient zich tijdens het jaarlijkse overleg met de vervoerder over de nieuwe dienstregeling in te spannen voor het behoud hiervan.

Daarnaast treedt de gemeente in overleg met de vervoerder over een eventuele aanpassing van de lijnvoering, waarbij buslijnen niet langer via erftoegangswegen in verblijfsgebieden verlopen.

Bij grootschalige werkzaamheden (reconstructie, rioolwerkzaamheden) nabij bushaltes worden de bushaltes, voor zover nog niet aangepast, voorzien van een verhoogd, toegankelijk perron. Door deze 'werk-met-werk-aanpak' kan tegen lage investeringskosten de toegankelijkheid van het busvervoer verder worden verbeterd. Meer dan de helft van de bushaltes in de gemeente Meerssen zijn reeds toegankelijk gemaakt met subsidie van de Provincie.

De Provincie Limburg vraagt aandacht voor de snelheid en doorstroming van het openbaar vervoer in de discussie over de categorisering. Gesteld wordt dat alle wegen waar een openbaar vervoerlijn op rijdt in principe gecategoriseerd moeten worden als gebiedsontsluitingsweg.

4.6.2 Geen buslijnen door verblijfsgebieden

Openbaar vervoerlijnen in de wijken en dorpen hebben veelal een ontsluitende, sociale functie. Snelheid is daarmee van minder groot belang, waardoor de categorisering gebiedsontsluitingsweg niet altijd noodzakelijk is. Een veranderende dienstregeling kan immers niet betekenen dat de categorisering en weginrichting op dat moment ook moeten worden aangepast.

Lijnvoering via (goed ingerichte) erftoegangswegen type 1 is daarom ook acceptabel. In Meerssen rijden in de toekomst alle openbaarvervoerlijnen op gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen type 1. Om dit te bereiken worden afspraken gemaakt met de vervoerder. Tot en met ten minste 2016 is dit Veolia.

De wensen van de gemeente op het gebied van OV-aanbod en busroutes worden vastgelegd in een overeenkomst met de vervoerder zodat de gemeentelijke infrastructuur hier op kan worden aangepast. Daarnaast wordt hierdoor voorkomen dat eenzijdige wijzigingen doorgevoerd worden.

4.6.3 Beleidspunten, maatregelen en acties voor openbaar vervoer

Op basis van de in deze paragraaf beschreven beleidskaders, analyse en uitwerking worden volgende beleidspunten en acties voorgesteld voor de uitvoering van het toekomstige verkeer- en vervoersbeleid voor het thema openbaar vervoer:

1. Beleidspunten

- *De gemeente spant zich in om het huidige OV-aanbod te behouden;*
- *Voor zover dit nog niet heeft plaatsgevonden worden bij grootschalige werkzaamheden (reconstructie, rioolwerkzaamheden) nabij bushaltes de haltes voorzien van een verhoogd, toegankelijk perron.*

2. Acties

- *In overleg treden met de vervoerder over de lijnvoering van buslijnen in verblijfsgebieden;*
- *Wensen van de gemeente op het gebied van OV-aanbod en busroutes vastleggen in een overeenkomst met de vervoerder.*

4.7 Doelstellingen voor landbouwverkeer

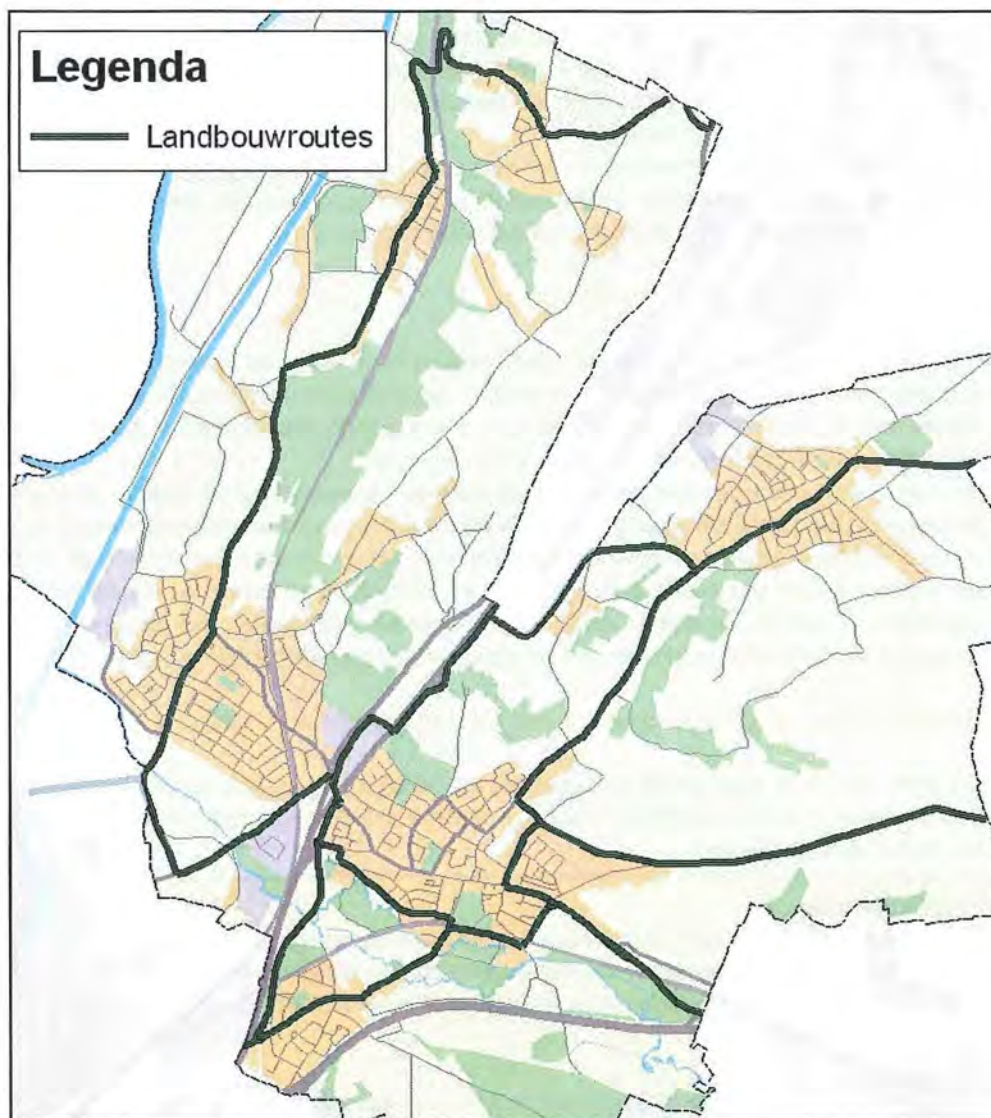
Thema:	Landbouwverkeer
Ambitie:	Landbouwverkeer gebruikt wegen die daarvoor geschikt zijn.
Doelstellingen:	1. Opstellen netwerk van landbouwroutes.

4.7.1 Opstellen netwerk van landbouwroutes

Om te bereiken dat landbouwverkeer zo veel mogelijk gebruik maakt van wegen die daar voor geschikt zijn, is een netwerk van landbouwroutes opgesteld (zie Afbeelding 16). De wegen op dit netwerk zijn zodanig ingericht dat grote landbouwvoertuigen geen hinderlijke obstakels tegenkomen.

Binnen de bebouwde kom bestaat het netwerk uitsluitend uit gebiedsontsluitingswegen. Op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom wordt landbouwverkeer uitsluitend geaccepteerd wanneer dit vanwege de ligging van een bedrijf of perceel onvermijdelijk is.

Buiten de bebouwde kom bestaat het netwerk in principe uit gebiedsontsluitingswegen, tenzij deze zodanig druk zijn dat landbouwverkeer de doorstroming belemmert. In dat geval wordt gezocht naar een alternatieve route via erftoegangswegen.



Afbeelding 16: routes voor landbouwverkeer