



Verkeersbesluit



311574

Burgemeester en Wethouders van Meerssen

Overwegingen ten aanzien van het besluit

Gelet op artikel 2 juncto artikel 18, eerste lid, onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994), (o.m. artikel 12) het bepaalde in het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), alsmede het delegatiebesluit van de gemeenteraad van 18 december 2000;

Overwegende,

dat reeds in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan "Meerssen op weg naar 2020" (GVVP) is vastgelegd dat de Vliegveldweg deel uit maakt van het provinciaal fietsrouten netwerk Limburg;

dat in de vastgestelde ontwikkelingsvisie Meerssen-West op te lossen knelpunten zijn gesignaleerd vanwege sluipverkeer door dit gebied waarbij de Vliegveldweg als doorgaande weg wordt benut;

dat de Vliegveldweg (wegdeel tussen Bunderstraat en Nieuwe Vliekerweg) in voornoemd GVVP voor een deel is gecategoriseerd als een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en voor een deel als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom;

dat de Vliegveldweg tevens deel uitmaakt van het routenetwerk landbouwverkeer;

dat het qua gemotoriseerd verkeer verkeersluw maken van de Vliegveldweg vooralsnog geen draagvlak heeft gekregen blijkens de besluitvorming in de gemeenteraad inzake het dossier "Snelfietsroute Maastricht-Sittard, fase 1a);

dat ons college op 11 mei 2017 de via Maastricht Bereikbaar geïnitieerde uitvoeringsovereenkomst "snelle fietsroute Maastricht-Sittard" (fase 1a) heeft ondertekend waarin verbeteringen qua fietsveiligheid zijn overeengekomen voor onder meer de Vliegveldweg;

dat in lijn met hetgeen in het GVVP als beleidsuitgangspunt is opgenomen, de aanpassingen van de rotondes Hoolhuis, Putsteeg en St. Josephstraat/Maastrichterweg, waarbij fietsers in de voorrang worden gezet, logischerwijs meegenomen dienen te worden gelijktijdig met de aanpassingen van de Vliegveldweg;

dat in lijn met hetgeen in het GVVP als beleidsuitgangspunt is opgenomen, de wegen vormgegeven worden conform Duurzaam Veilig;

dat het vanuit het oogpunt verkeersveiligheid wenselijk is dat bromfietzers op wegen binnen de bebouwde kom verplicht worden de rijbaan te gebruiken;

dat het vanuit het oogpunt verkeersveiligheid wenselijk is dat voor voetgangers het oversteken van de gebiedsontsluitingswegen gereguleerd worden door middel van voetgangersoversteekplaatsen;

dat van de aan de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen, het verzekeren van de veiligheid op de weg alsmede het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden ten grondslag ligt aan dit besluit;

dat overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg plaatsvindt met de politie district Maastricht, Basisseenheden Heuvelland;

dat de politie op 28 juni 2017 heeft geadviseerd dat het verkeersbesluit handhaafbaar en voor de politie aanvaardbaar is;

ter visie legging en ingekomen reacties



dat het ontwerp verkeersbesluit is bekend gemaakt en ter visie heeft gelegen van 8 juni 2017 t/m 20 juli 2017;

dat op 4 juli per mail een zienswijze is ontvangen van het buurtnetwerk Bunde/Kasen waarin kernachtig samengevat de keuze van het tracé via de Vliegveldweg wederom wordt bekritiseerd alsmede het plaatsgevonden besluitvormingsproces;

dat noch de tracé-keuze noch het daaromtrent plaatsgevonden besluitvormingsproces deel uitmaken van het ter visie gelegde ontwerp-verkeersbesluit dat op zich zelf gericht is op het fietsveiliger maken van diverse weggedeelten;

dat de zienswijze niet noopt tot het doorvoeren van wijzigingen in het ontwerp-verkeerbesluit;

dat op 19 juli 2017 naar aanleiding van het op 31 mei 2017 door ons verstrekte ontwerp-verkeersbesluit een schriftelijk advies is ontvangen van de minister van Infrastructuur en Milieu (MlenM);

dat MlenM adviseert om voor het fietsverkeer ter plaatse van de afrit 51 en ter plaatse van de oprit Bunderstraat niet een voorrangssituatie te creëren, daarbij verwijzende naar de ontwerprichtlijnen die Rijkswaterstaat gebruikt bij het inrichten van afritten;

dat vastgesteld wordt dat de door MlenM geduide ontwerp richtlijn enerzijds en de CROW aanbevelingen en het gemeentelijk beleid (GVVP "Meerssen op weg naar 2020" gestoeld op het "duurzaam veilig principe" niet synchroon zijn;

dat ons college als wegbeheerder en primair verantwoordelijk voor de lokale veiligheid van de verkeersdeelnemers de volgende overwegingen ten grondslag legt aan de voorkeur om "fietsers in de voorrang te zetten" op de drie rotondes binnen de bebouwde kom in het algemeen en ook op de beide locaties in het bijzonder daar waar MlenM dit ontraadt;

dat betreffende op- en afrit direct aantakken op de bebouwde kom van Meerssen;

dat dit onvermijdelijk een zeer sterke overgang betekent voor het gemotoriseerd verkeer naar en van de autosnelweg A2;

dat de betreffende gebiedsontsluitingswegen Bunderstraat – Hoolhuis bijzonder grote betekenis heeft in de hoedanigheid van verbinding van de dealkernen Bunde en Meerssen;

dat deze wegen een onmisbare betekenis hebben voor het lokale fietsverkeer (sociaal veilige alternatieven zijn er niet);

dat voor het vrachtverkeer naar en van de Beatrixhaven een andere aansluiting (afrit 52) is gemaakt;

dat de gemeente Meerssen zowel beleidsmatig als feitelijk het fietsverkeer wil stimuleren en nadrukkelijker wenst te faciliteren;

dat verkeerstechnische ter plaatse sprake is van een ingewikkeld knooppunt met gevaarlijke en lastige oversteeksituaties voor fietsers;

dat eenheid in en samenhang van het lokale verkeerssysteem voor de lokale verkeersveiligheid van groot belang is;

dat de gemeente Meerssen de fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom daarom consequent in de voorrang zet, conform landelijke aanbevelingen van het CROW;

dat weggebruikers tegenwoordig in hoge mate gewend zijn aan voorrang voor fietsers;

dat informeel voorrang geven (hetgeen de overhand heeft in de dagelijkse praktijk) verwarrend is en tot misverstanden leidt;

dat bij de oprit naar de A2 in de Bunderstraat ook sprake is van afslaand gemotoriseerd verkeer ten opzichte van recht doorgaand fietsverkeer, waarmee de voorrangssituatie conform de wegenverkeersregels al vastligt;

dat de gemeente Meerssen de inrichting van de overgangen (A2/GOW), uitgaande van de fietspaden in de voorrang, samen met Rijkswaterstaat wil optimaliseren;

dat de gemeente Meerssen de drie in samenhang te beschouwen rotondes in één keer wil aanpassen, zodat de attentiewaarde van de vaste weggebruikers na de aanpassing zo hoog mogelijk is;

dat ons college schriftelijk bij brief van 31 mei 2017 het voorstel heeft gedaan aan de wegbeheerder van de afrit 51 A2 om additionele signalering (waarschuwingsmarkering op wegdek (J24) en ledverlichting in de vorm van fietsdetectiesysteem) aan te brengen, waardoor in alle redelijkheid volledig tegemoet wordt gekomen aan hetgeen de ontwerprichtlijn voor afritten, waarna MlenM verwijst in haar advies, beoogt te bewerkstelligen; "de beste waarborg van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers";



dat het geheel van feiten en omstandigheden overziend, er geen moverende redenen zijn voor ons college om de voorgestane verkeersmaatregelen voor het fietsverkeer aan te passen aan het advies van MlenM;

dat ten opzichte van het ontwerp-verkeersbesluit (behoudens de toevoeging van bord E4, parkeerplaats Vliegveldweg) geen wijzigingen aan de orde behoeven te zijn;

dat er een reden is om een wijziging aan te brengen in het ontwerp-verkeersbesluit vanwege een verschil tussen het ontwerp van de bebordingstekening en het ontwerp-besluit;

dat in het ontwerp-verkeersbesluit bord B06 in plaats van B07 (inclusief stopstreep) was opgenomen voor het gemotoriseerd verkeer dat via de afrit 51 A2 de rotonde nadert, hetgeen aanpassing behoeft;

dat op 21 juli 2017 een zienswijze dd. 20 juli 2017 is ontvangen van de actiegroep Sint Catharinastraat, veilig en leefbaar;

dat de zienswijze gewag maakt van de veronderstelling dat het voorgenomen verkeersbesluit leidt tot een extra verkeersbelasting van de Sint Catharinastraat;

dat geen veranderingen in de verkeersstructuur teweeg worden gebracht door het beoogde verkeersbesluit en de intensiteit op de Sint Catharinastraat redelijkerwijs gezien, niet beïnvloed wordt door het beoogde fietsveiliger maken van de rotondes en de Vliegveldweg;

dat de overige punten in de zienswijze van de Actiegroep betrekking hebben op het lopende proces m.b.t. de Sint Catharinastraat en derhalve hier buiten beschouwing worden gelaten;

BESLUIT

I. de zienswijze van het buurtnetwerk Bunde/Kasen ongegrond te verklaren;

II. het advies van het ministerie van Infrastructuur en Milieu niet over te nemen;

III. de zienswijze van de actiegroep Sint Catharinastraat, veilig en leefbaar ongegrond te verklaren;

IV. de volgende maatregelen vast te stellen:

1. het invoeren van een verplicht gebruik van de rijbaan voor bromfietzers binnen de bebouwde kom voor de wegen Maastrichterweg (vanaf de bebouwde kom richting en op de rotonde St. Josephstraat), op de rotonde Putsteeg, op de Prinses Ireneweg richting en op de rotonde Hoolhoes, op de Oude Rijksweg tot einde bebouwde kom;

2. de volgende verkeersborden te verwijderen op de onder 1 benoemde weggedeelten:

- RVV-borden G12a (fiets/bromfietspad) van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

- RVV-bord G12b (einde fiets/bromfietspad). van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

3. de volgende verkeersborden te plaatsen op de onder 1 benoemde weggedeelten:

- RVV-borden G11 (verplicht fietspad) van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

- één RVV-bord G12 (einde verplicht fietspad) van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;

4. tot het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats in combinatie met bord L02 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 op de overgang tussen de Prinses Ireneweg en de rotonde, op de overgang tussen de Maastrichterweg en de noordelijke tak van de rotonde Bunderstraat, op de overgang tussen de St. Josephstraat en de rotonde St. Josephstraat en op de overgang tussen de Oude Rijksweg en rotonde Hoolhoes;

5. de voorrangsregeling op de genoemde rotondes te wijzigen waarbij de fietsers (en voetgangers) voorrang krijgen op het gemotoriseerde verkeer;



6. ter duiding van het gestelde onder 5, de haaiantanden op de fietspaden te verwijderen en op de rijbaan de haaiantanden aan te brengen direct vóór het fietspad/voetgangersoversteekplaats (VOP) alsmede het plaatsen van bord B06 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990;
 7. door middel van het plaatsen van bord B07 en een stopstreep van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 de voorrangssituatie te duiden t.b.v. de automobilisten bij de oversteek van het fiets- en bromfietsverkeer van de afrit 51 A2;
 8. door middel van het plaatsen van bord B06 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 de voorrangssituatie te duiden bij de oversteek van het fiets- en bromfietsverkeer vanaf de Vliegveldweg over de kruising met de Bunderstraat;
 9. de toegang van de Vliegveldweg vanaf de Bunderstraat voor gemotoriseerd verkeer fysiek af te sluiten;
 10. door middel van het plaatsen van bord L08 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 met onderbord OB54 op de Vliegveldweg ter hoogte van de kruising met de Pastoor Dom. Hexstraat de aanduiding "doodlopende weg behoudens voor (brom-)fietsers" te duiden voor verkeer vanuit de noordelijke richting op de Vliegveldweg;
 11. door middel van het plaatsen van bord B06 en de haaiantanden van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 de voorrangssituatie te duiden bij de kruisingen van de Vliegveldweg (voorrangsverkeer) met de Pastoor Dom. Hexstraat de Burgemeester Murisstraat en de Tunnelweg;
 12. door middel van het plaatsen van bord B04 en B05 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 de voorrangssituatie te duiden bij de kruisingen van de Vliegveldweg (voorrangsverkeer) met de Pastoor Dom. Hexstraat de Burgemeester Murisstraat en de Tunnelweg;
 13. door middel van het plaatsen van bord C08 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 de doorgang voor landbouwverkeer te verbieden in het wegdeel van de Vliegveldweg ten zuiden van de kruising met de Tunnelweg;
 14. door middel van het op de kruising van de Vliegveldweg met Nieuwe Vliekerweg plaatsen van het bord B06 en de daarbij behorende belijning van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 de voorrangssituatie aan te duiden dat het verkeer op de kruising Vliegveldweg / Nieuwe Vliekerweg in acht dient te nemen;
 15. door middel van het plaatsen van bord J24f met onderbord OB 503 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 de extra voor-signalering te duiden van de twee richtingen (brom-)fietsoversteek van het (brom-)fietspad Vliegveldweg over de Nieuwe Vliekerweg;
 16. door middel van bord G11 met OB OB505 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 het verplicht twee richtingen (brom)fietspad aan te duiden op de plek waarbij (brom-)fietsers de rijweg dienen te verlaten t.b.v. de oversteek van de kruising van de Vliegveldweg met de Nieuwe Vliekerweg;
 17. door middel van bord J02 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 de voor-signalering van de nadering van een gevaarlijke bocht te duiden voor het gemotoriseerd verkeer vanaf de Nieuwe Vliekerweg richting kruispunt met de Vliegveldweg;
 18. door middel van bord E4 van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 de parkeervoorziening aan te duiden aan de Vliegveldweg ter hoogte van de huisnummers 2 en 4;
- e.e.a. zoals is aangegeven op de bij dit besluit behorende bebordingstekeningen.

Meerssen, 29 augustus 2017.

*het college van Burgemeester en Wethouders van Meerssen,
de secretaris, de burgemeester,*

mr. J.J.M. Eurlings M.A.H. Clermonts-Aretz

Mededelingen
Rechtsbescherming



Tegen het besluit kan gedurende een termijn van zes weken na de dag waarop het besluit is bekendgemaakt, door belanghebbenden beroep als bedoeld in artikel 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht worden ingesteld bij de Rechtbank Limburg, Bestuursrecht, postbus 1988, 6201 BZ Maastricht.

Het beroepschrift dient naast een dagtekening de naam, het adres en een ondertekening van de indiener te bevatten. Tevens dient in het beroepschrift een omschrijving van het besluit waartegen het beroep zich richt én een motivering te zijn opgenomen. Bij het beroepschrift wordt zo mogelijk een afschrift van het bestreden besluit overgelegd.

Van de indiener van het beroepschrift wordt ingevolge artikel 8:41 van de Algemene wet bestuursrecht een griffierecht geheven. De indiener wordt door de Rechtbank gewezen op de verschuldigdheid van het recht. Bepaalde on- of minvermogende personen kunnen worden vrijgesteld, respectievelijk vermindering krijgen.

Naast het instellen van beroep kan binnen de bovengenoemde termijn door een partij in de hoofdzaak aan de Voorzieningenrechter van de Rechtbank een voorlopige voorziening als bedoeld in artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht worden gevraagd. Voor de behandeling van een verzoek om voorlopige voorziening wordt, naast het evenbedoelde recht op grond van artikel 8:82 van de Algemene wet bestuursrecht een apart griffierecht geheven.

Er kan ook digitaal een beroepschrift en/of een verzoek om voorlopige voorziening worden ingediend bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet de indiener wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.