GGZ-Presentatie Schetsontwerpen Bovengrondse inrichting Vliegveldweg- Maastricht Aachen Airport

Waarom Onderzoek?

Ontwikkelingen luchthaventerrein

1. Het hotel aan de noordzijde van de passagiersterminal is voltooid en heeft een tijdelijke ontsluiting binnen het luchthaventerrein en op de Vliegveldweg. Deze ontsluiting is echter niet ideaal. Een permanente passende ontsluiting is dan ook gewenst.

2. De oostelijke langparkeerplaats (in gebruik door Corendon) was tijdelijk vergund. Realisatie P2 (nieuwe langparkeerplaats) nabij voormalig radargebouw. Loopvoorziening richting passagiersterminal realiseren.

3. Voorterrein passagiersterminal moet opnieuw worden ingericht (tankstation geamoveerd).

4. Huidige P1 handhaven. Loopvoorziening richting passagiersterminal realiseren.

5. Kiss and Fly realiseren (en eventueel premium parkeerplaats).

6. Overig: rekening houden met Remote control tower, drie opstelplaatsen touringcars, regulier bushalte, taxistandplaatsen.

7. Voorzien is dat passagiersaantal luchthaven doorgroeit. Mogelijke uitbreiding passagiersterminal.

8. Er wordt een masterplan ontwikkeld voor MAA voor toekomstige functies.

Landzijdige veiligheid (MAA, NCTV en KMAR)

9. Autovrije zone van minimaal 23m rondom de terminal (voorkomen blastincident), indien niet haalbaar dan met alternatieve maatregelen een vergelijkbaar veiligheidsniveau bereiken.

10. Aanrijdbeveiliging / Voertuigen moeten geen snelheid kunnen maken (30km zone)

11. Geen verstopplekken voor de terminal.

12. Langs hekwerk minimaal 3 meter vrijhouden (land en luchtzijde).

Verkeersveiligheid

13. Onduidelijk verkeersrouting.

14. Slecht zicht voor verkeer dat gebied MAA (diverse plekken) verlaat.

15. Er wordt in de berm en op het fietspad geparkeerd (brengers-ophalers).

16. Parkeren P1 loopt vast met als gevolg opstopping op Vliegveldweg (dit o.a. als gevolg van afsluiting van voorterrein passagiersterminal voor verkeer).

17. Probleem voorzien bij realisatie nieuwe parkeerplaats P2. Passagiers gaan lopen over het huidige fietspad naar de terminal (ondanks voorziene shuttle-voorziening). Voetpad is essentieel.

18. Bedrijven dienen per auto en fiets bereikbaar te blijven.

Conclusies

19. MAA had in eerste instantie voorzien om de plannen solitair te ontwikkelen, hetgeen een negatief effect zou kunnen hebben op de Vliegveldweg. De gemeente Beek is verantwoordelijk voor de Vliegveldweg. Derhalve is gekozen voor een integraal ontwerp.

20. Een toekomstig duurzaam ontwerp kan worden gerealiseerd, waarbij 5,5 miljoen euro van de totale voorzienbare kosten ad 7,5 miljoen euro, door derden wordt betaald (deadline MIRT november 2023).

21. Kosten omleggen fietspad naar andere zijde Vliegveldweg (en dergelijke) worden geraamd op ca. 12 miljoen euro.