



Ontwerpmemo "Vliegveldweg Maastricht-Aachen Airport"





Auteur	: S. Niewerth
Kenmerk	: 23-059-MEM-OWP-001-3.0
Project	: Vliegveldweg MAA
Projectnummer	: 23-059
Onderdeel	: Ontwerpmemo
Datum	: 06-10-2023
Versie	: 3.0
Rapportnummer	: 001
Opdrachtgever	: Gemeente Beek
Contactpersoon	: F. Spees





Inhoud

1. Aanleiding	5
2. Uitgangspunten	5
Plangebied	6
Netwerken	7
Wegcategorisering	7
Fietsnetwerken	8
OV netwerken	9
Bestaande weginrichting	10
3. Voorgaande afweging ontwerprichtingen	10
Uitgangspunten eerdere schetsvarianten	10
Beoordeling drie schetsvarianten	11
Analyse	12
1. Is een voldoende verkeersveilige oplossing mogelijk met handhaving van de doorfietsroute aan de vliegveldzijde van de Vliegveldweg?	12
2. Kan de doorfietsroute op een verkeersveilige en esthetisch/functioneel verantwoorde wijze gecombineerd worden met het plein voor de passagiersterminal?	13
3. Kan op geloofwaardige en comfortabele wijze 30km/u worden ingesteld op de Vliegveldweg?	14
Conclusies	14
4. Ontwerp	15
Aanpak	15
Ontwerpuitgangspunten	15
Toekomstvisie “Baek tot he future”	15
Netwerken	16
Wegcategorisering	16
Weginrichting	18
Beschikbare ruimte	18
Verkeerstechnische uitgangspunten	18
Civiel- en cultuurtechnische uitgangspunten	21
Indeling wegprofielen	22
Opmerkingen Concept SO	23
5. Overwegingen	24
1.1 Mismatch inrichting versus snelheidsregime	24
1.2 Voorrangsweg binnen 60km/u snelheidsregime	25
1.3 Ingestelde 60km zones	26





2 Onduidelijke verwijzingen naar het vliegveld	28
3 Alternatieve ontsluiting DHL Global Forwarding	30
Bijlage 1 Bestaande wegprofielen	31
1.1 Deeltracé kruispunt Horsterweg – Douanekantoor/Marechaussee	31
1.2 Deeltracé Douanekantoor/Marechaussee – Noordelijke uitrit P1.....	32
1.3 Deeltracé Noordelijke uitrit P1 – Vliegveldweg 194 (Mucho Gusto)	32
1.4 Deeltracé Vliegveldweg 194 (Mucho Gusto) – zuidzijde perceel Vliegveldweg 196 (AT Group)	34
1.5 Deeltracé zuidzijde perceel Vliegveldweg 196 (AT Group) - Radartoren	34
Bijlage 2 Verwijzingen vliegveld MAA	36





1. Aanleiding

Luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA), gelegen binnen de gemeente Beek, staat op korte termijn voor een aantal uitdagende ruimtelijke opgaven. De huidige vormgeving en inrichting van de belangrijkste ontsluitingsweg naar het vliegveld, de Vliegveldweg, sluit niet goed aan op deze ruimtelijke ontwikkelingen.

Het doel is dan ook te komen tot een goede en (verkeers)veilige bereikbaarheid van luchthaven MAA waarbij de daarvoor benodigde voorzieningen adequaat, toekomstbestendig en met een bij het hotel en terminal passende verblijfskwaliteit zijn vormgegeven.

Om dit te bereiken heeft een variantenstudie plaatsgevonden, uitgevoerd door RHDHV, waar in de relevante kaders, uitgangspunten en wensen van de belangrijkste stakeholders zijn meegenomen. Deze studie heeft geresulteerd in drie ontwerpvarianten met bijbehorende kostenraming:

1. De sobere variant (€5,4M)
2. De variant met maximalisatie landzijdige veiligheid (€5,9M)
3. De integrale variant (€12,2M)

Deze drie ontwerpvarianten zijn vervolgens door de belangrijkste stakeholders beoordeeld met de conclusie dat verdere optimalisatie gewenst is op basis van de variant met maximalisatie landzijdige veiligheid en de integrale variant.

Deze memo geeft weer hoe de twee varianten te combineren tot één inrichtingsvoorstel (optimale ontwerpvariant) waarbinnen de optimale afweging tussen de verschillende belangen heeft plaatsgevonden.

2. Uitgangspunten

De volgende documenten zijn gebruikt bij het opstellen van deze ontwerpmemo:

- “RAPPORT A2-Zone Maastricht Aachen Airport, Afweging ontwerpvarianten” opgesteld door RHDHV, Ref. BH8161-MI-RP-220331-1220 van datum 31 maart 2022
- Samenvatting 1e overleg Vliegveldweg MAA, van datum 13-07-2023
- Mobiliteitsvisie Beek (juni 2022)
- GVVP gemeente Beek 2016
- Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, april 2023
- [Ontwerpwijzer Fietsverkeer CROW](#)
- [ASVV 2021 CROW](#)

De volgende tekeningen zijn gebruikt bij het opstellen van deze ontwerpmemo:

- Concept Schetsontwerp, “Vliegveldweg Maastricht – Aachen Airport, Bovengrondse inrichting”, blad 1 van 3, Tek.nr. TEK_SO_BI_001, van Datum 01-09-2023
- Concept Schetsontwerp, “Vliegveldweg Maastricht – Aachen Airport, Bovengrondse inrichting”, blad 2 van 3, Tek.nr. TEK_SO_BI_002, van Datum 01-09-2023
- Concept Schetsontwerp, “Vliegveldweg Maastricht – Aachen Airport, Bovengrondse inrichting”, blad 3 van 3, Tek.nr. TEK_SO_BI_003, van Datum 01-09-2023





Plangebied

Het plangebied betreft de hoofdontsluitingsweg van en naar het vliegveld, de Vliegveldweg, inclusief de openbare ruimte aan de landzijde van de passagiersterminal.
Het betreffende tracé van de Vliegveldweg ligt ingesloten tussen het vliegveld en de Rijksweg A2.

In Figuur 1 is de locatie van het plangebied geel gemarkeerd en de passagiersterminal blauw omcirkeld.



Figuur 1 - Plangebied



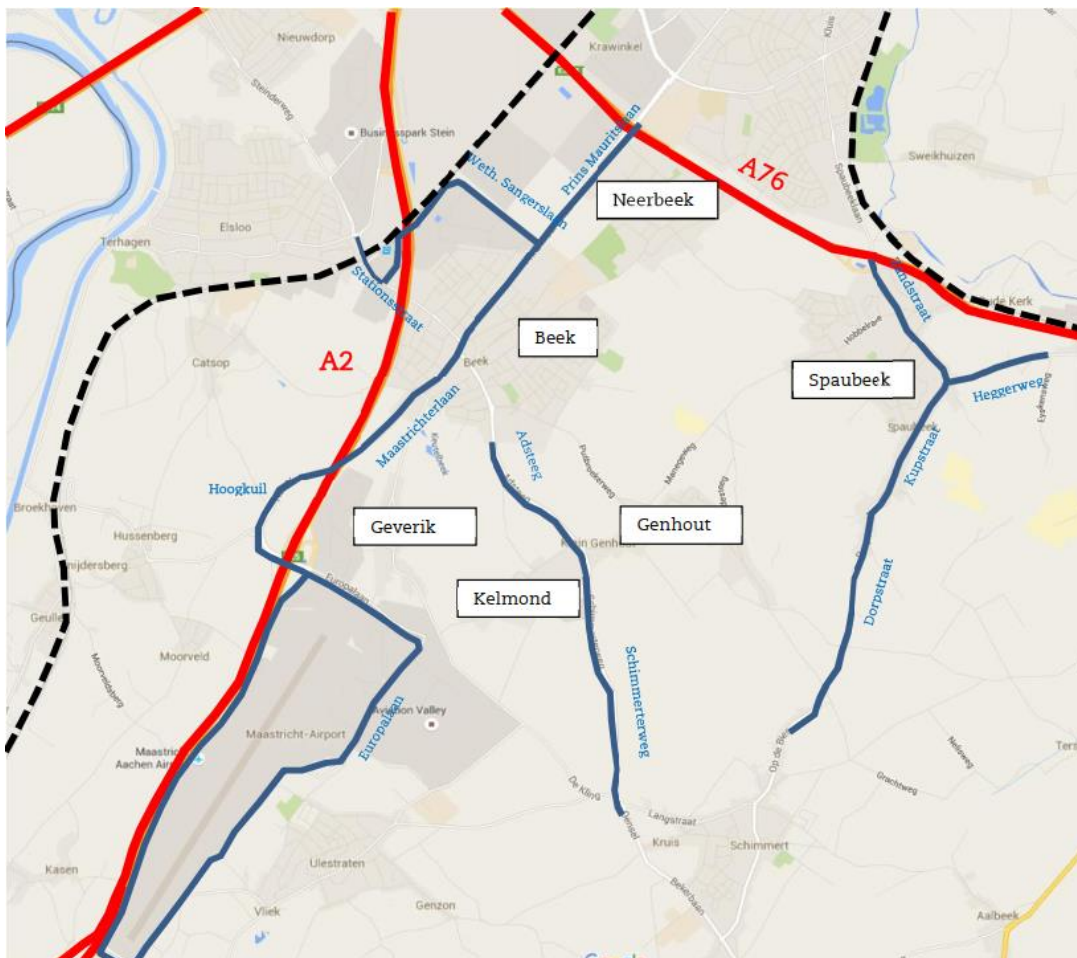


Netwerken

Wegcategorisering

De Vliegveldweg is direct ontsloten op de A2 via afrit 50. De Vliegveldweg is conform GVVP 2016 gecategoriseerd als zijnde een gebiedsontsluitingsweg (zie Figuur 2) . Deze is gelegen buiten de bebouwde kom en kent vanaf afrit 50 een snelheidsregime van 60km/u en verder richting het zuiden 80km/u.

In de Mobiliteitsvisie gemeente Beek is het wensbeeld voor de Vliegveldweg nog nader gespecificeerd met de toevoeging: “Nabij terminal snelheidsverlaging en aandacht voor leefbaarheid”



Figuur 2 – Wegcategorisering Beek





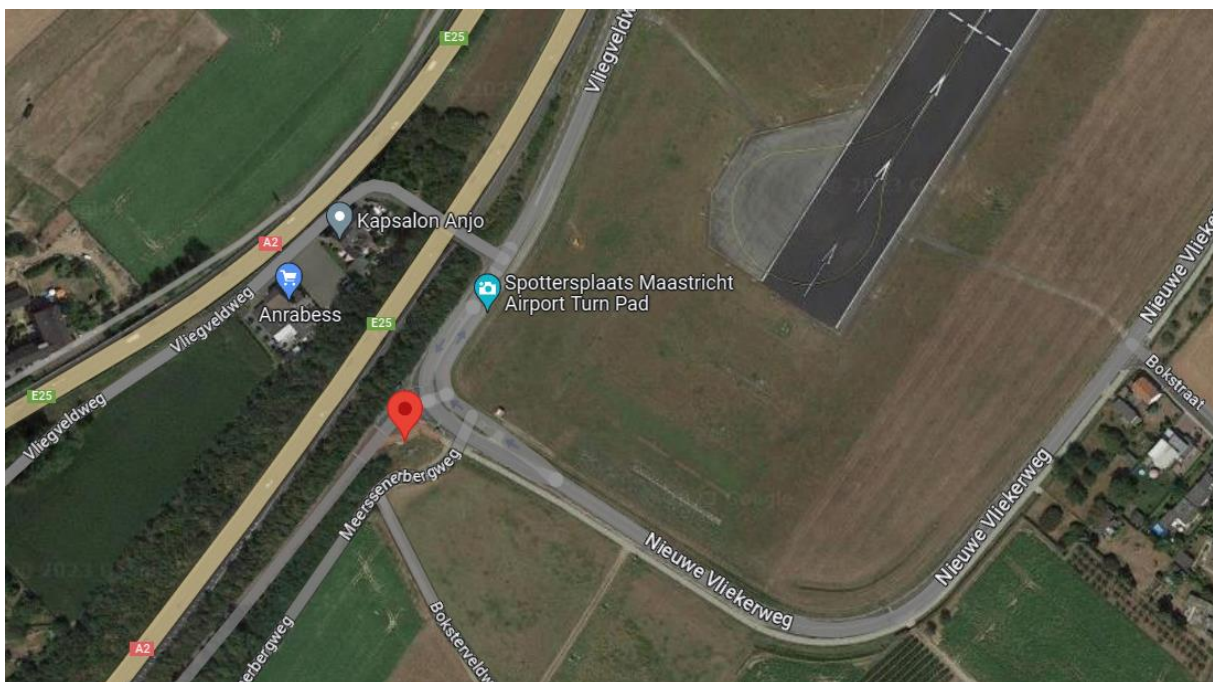
Fietsnetwerken

De doorfietsroute “F2” van Maastricht naar Sittard en andersom loopt parallel aan de zuidzijde van de A2 en valt samen met het betreffende tracé van de Vliegveldweg.



Figuur 3 – Doorfietsroute F2 (Bron; www.Fietsersbond.nl)

Uit de meetgegevens van de Provincie is af te leiden dat in de avondspits max 53 fts/uur gebruik maakt van de doorfietsroute.

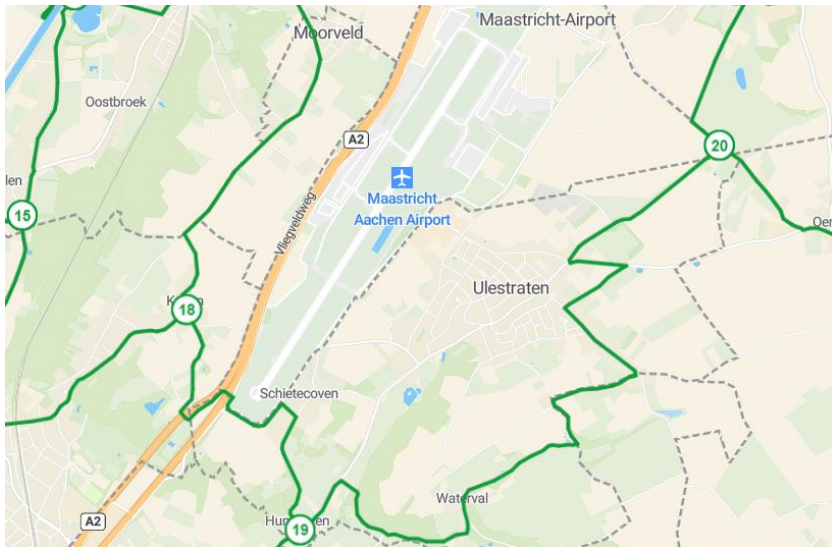


Afbeelding 1 – Locatie fietstelling





Het recreatieve fietsnetwerk kruist de Vliegveldweg aan de zuidzijde van het vliegveld en valt dus buiten het plangebied.



Figuur 4 – Recreatief fietsknooppuntennetwerk

OV netwerken

Over de Vliegveldweg loopt buslijn 30 (Maastricht – Sittard), met een halte ter hoogte van de vliegveldterminal.



Figuur 5 – Buslijn 30





Bestaande weginrichting

Binnen het plangebied zijn verschillende deeltracé's te onderscheiden met min of meer hetzelfde wegprofiel.

Per deeltracé is in Bijlage 1 van noord naar zuid het bestaande wegprofiel beschreven met de belangrijkste aandachtspunten.

3. Voorgaande afweging ontwerprichtingen

Uitgangspunten eerdere schetsvarianten

In rapport "A2-Zone Maastricht Aachen Airport, Afweging ontwerprichtingen" opgesteld door RHDHV zijn de verschillende kaders, eisen, wensen en uitgangspunten voor het plan geanalyseerd en vastgesteld.

Op basis van dit Programma van Eisen en een eerder opgesteld schetsontwerp zijn drie schetsvarianten uitgewerkt die door middel van een multicriteria analyse zijn beoordeeld aan de hand van de volgende toetsingscriteria:

- Verkeersveiligheid, waarbij we onderscheid maken tussen de volgende modaliteiten:
 - Autoverkeer;
 - Fietsverkeer;
 - Voetgangers.
- Landzijdige veiligheid luchthaven
 - Afstand Landzijdige Veiligheid MAA
 - Mogelijkheid fysieke snelheid terug te brengen
 - Inrijbeperkende maatregelen
- Bereikbaarheid voorzieningen op MAA
 - Logische routing
 - Korte looplijnen
- Effecten op de doorstroming van de Vliegveldweg
- Functionaliteit inrichting
- Toekomstbestendigheid
- Inpasbaarheid en Ruimtegebruik
- Kosten (conform SSK – systematiek)

Het rapport concludeert dat Variant 2 en 3 beide kunnen worden aanbevolen, de keuze is afhankelijk van de weging van de benodigde landzijdeveiligheid versus de verkeersveiligheid.





Beoordeling drie schetsvarianten

Vanuit de verschillende stakeholders is gezamenlijk aangegeven een optimale inrichting te zien in een combinatie van variant 2 en variant 3. Om de uitwerking van deze optimale variant richting te geven zijn vanuit de verschillende stakeholders onderstaande aspecten meegegeven:

Algemene aspecten

- Van 250.000 naar 1 mln. Bezoekers is de huidige verwachting
- **Goede loopverbinding van en naar P7 noodzakelijk (nu over snelfietspad)**
- Voor touringbussen nu te weinig ruimte
- Vliegveldweg blijft open voor vrachtverkeer.
- **Verkeersveiligheid staat voorop**
- **Goede toegangen naar vliegveld zin van groot belang (voor alle gebruikers)**
- **Kaderstellend budget is €7M, waarvan €3,5M Rijksbijdrage**
- Huidige snelfietsroute mogelijk 'afwaarderen' ter plaatse van passagiersterminal vliegveld is een optie. Voorwaarde is dan een (ruimtelijke) mogelijkheid behouden om op lange termijn een meer optimale oplossing te kunnen realiseren.
- P7, hotel en passagiersterminal blijven op huidige locatie.

Gemeente Beek

- **Verminderen conflictsituaties met snelfietsroute is van groot belang.**
- **Verlagen snelheid Vliegveldweg is noodzaak.**
- Voorkomen van parkeren langs de weg in de berm (gebeurt nu vaak).
- Locatie K+R kan wellicht praktischer.

MAA

- **Bij terminal méér pleininrichting gewenst en minder technisch.**
- Bij dienstenpoort meer opstelruimte gewenst (i.v.m. kruisende snelfietspad)
- Aandacht voor inrijbeperkende maatregelen, bv verhoogde banden/plein
- **Verplaatsen bushaltes (niet voor plein)**
- Vliegveldweg zover mogelijk van gebouw leggen ('30 m' regel, min. 23 m)
- **Verkeersveiligheid verkeer hoog in het vaandel!**
- MAA is bezig met Masterplan (komt ná ons project)

Provincie Limburg

- **Veel conflictpunten met snelfietsroute nu (kruispunten), verkeersveiligheid staat voorop.**
- **Ruimte voor de terminal wellicht delen (shared space principe)**
- **Goede toegang naar vliegveld van belang (OV, auto's, leverancier/vrachtverkeer, reizigers)**





Analyse

Samenvattend zijn de volgende speerpunten te destilleren uit de nadere duiding van de verschillende ontwerpvarianten:

Functioneel/esthetisch

1. **Verbeteren verkeersveiligheid voor met name langzaam verkeer (voetgangers en (brom)fietzers)**
2. **Heldere vormgeving en verwijzingen naar de verschillende parkeerterreinen**
3. **Het creëren van een fraaie en prettige entree (plein/verblijfsgebied) voor de passagiersterminal**

Financieel

1. **Het hele plan kent een kaderstellend budget van €7M**

De belangrijkste planinhoudelijke vragen die dan nog beantwoord moeten worden:

1. Is een voldoende verkeersveilige oplossing mogelijk met handhaving van de doorfietsroute aan de vliegveldzijde van de Vliegveldweg?
2. Kan de doorfietsroute op een verkeersveilige en esthetisch/functioneel verantwoorde wijze gecombineerd worden met het plein voor de passagiersterminal?
3. Kan op geloofwaardige en comfortabele wijze 30km/u worden ingesteld op de Vliegveldweg?

1. Is een voldoende verkeersveilige oplossing mogelijk met handhaving van de doorfietsroute aan de vliegveldzijde van de Vliegveldweg?

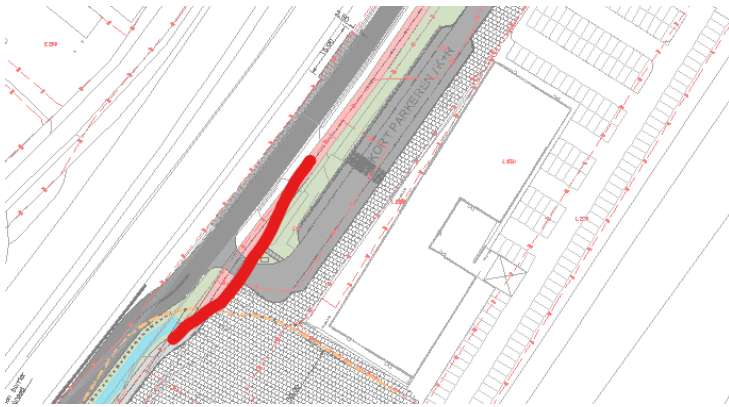
Uit het onderzoek van RHDHV blijkt dat **de grootste verkeersveiligheidsproblemen ontstaan door zoekverkeer dat de parkeerterreinen bij het hotel en passagiersterminal wil bereiken en daarbij de doorfietsroute kruist.**

Door de toegangen tot de parkeerterreinen herkenbaar en verkeersveilig vorm te geven en naar te verwijzen kunnen deze problemen substantieel verminderd worden. Het is ruimtelijk goed mogelijk de afstand tussen rijbaan, bromfietspad en terminal te vergroten en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verlagen. Hierdoor ontstaat een meer vergevingsgezinde situatie met minder conflicten opeengestapeld waardoor een meer verkeersveilige situatie ontstaat. Met behulp van eenduidige bewegwijzering, verwijzingen en vormgeving van de ingangen naar de parkeerterreinen kan het huidige zoekverkeer worden voorkomen.

Het is daarmee mogelijk een verkeersveilige(re) situatie te realiseren met behoud van de doorfietsroute aan de vliegveldzijde van de Vliegveldweg.

Variant 2, maximalisatie landzijdige veiligheid, biedt hiervoor in beginsel de beste oplossing, met dien verstande dat de vormgeving van de inritten naar de parkeerterreinen op een meer verkeersveilige wijze moet worden ingepast door tenminste de afstand tussen rijbaan en bromfietspad verder te vergroten (+/- 6,0m. tussen bromfietspad en rijbaan). In Figuur 6 is dat geschetst voor de beoogde toegang naar P1 in Variant 2.





Figuur 6 – Verder uitbuigen bromfietspad toegang P1

Variant 3, de integrale variant, voorkomt het huidige conflict bij de parkeerterreinen maar heeft als groot bijkomend nadeel dat er twee nieuwe conflictpunten ontstaan voor de doorfietsroute (t.h.v. beide rotondes). Daarnaast biedt deze variant niet de gewenste optimalisatie op het gebied van landzijdige veiligheid.

2. Kan de doorfietsroute op een verkeersveilige en esthetisch/functioneel verantwoorde wijze gecombineerd worden met het plein voor de passagiersterminal?

Het is op voorhand niet uitgesloten doorfietsroutes te combineren met verblijfsgebieden zoals bijvoorbeeld ook in binnenstedelijke situaties het geval kan zijn.

Bij snelle fietsroutes staan **vijf eisen centraal: samenhang, directheid, veiligheid, aantrekkelijkheid en comfort.**

De ambitie om mensen te verleiden tot het fietsen van langere afstanden, zorgt ervoor dat comfort en aantrekkelijkheid extra aandacht verdienen, meer dan een “reguliere” fietsroute. Met het combineren van een doorfietsroute en een verblijfsgebied ontstaan knelpunten op het gebied van samenhang, comfort en veiligheid. Wel is het aantrekkelijk om door of langs een verblijfsgebied te fietsen, maar dan gezien de aspecten samenhang, comfort en veiligheid met een duidelijke scheiding tussen verblijfsgebied en de verkeersruimte.

Het is mogelijk de doorfietsroute op een verkeersveilige wijze te combineren met het plein voor de passagiersterminal, mits een duidelijke scheiding tussen verblijfsgebied en de verkeersruimte aanwezig is zonder onderlinge conflicten.

Variant 2, maximalisatie landzijdige veiligheid, biedt hiervoor de beste oplossing. Hierbij wordt de doorfietsroute aan de rand van de verblijfsruimte voor de passagiersterminal geprojecteerd. Hiermee is het bromfietspad een ruimtelijk onderdeel van het verblijfsgebied, maar hoeven er geen onderlinge conflicten te ontstaan tussen de verschillende “gebruikers” van het beoogde verblijfsgebied/ plein.

Variant 3 heeft tot gevolg dat de doorfietsroute ter plaatse en daardoor als geheel minder aantrekkelijk en comfortabel wordt. Dit omdat het aan de overzijde van de Vliegveldweg wordt voorgesteld, ingesloten tussen een betonnen barrière van de A2 en de Vliegveldweg. Het kan daardoor ruimtelijk ook geen geheel vormen met het plein bij de terminal.





3. Kan op geloofwaardige en comfortabele wijze 30km/u worden ingesteld op de Vliegveldweg?

Het is met het oog op verkeersveiligheid, landzijdige veiligheid en verblijfskwaliteit gewenst een 30km/u snelheidsregime in te stellen ter hoogte van de passagiersterminal. De verwachte verkeersintensiteiten zijn dusdanig laag dat dat geen belemmering is, blijkt uit het rapport van RHDV.

Er zijn dan in beginsel twee typen wegcategorieën die daarvoor in aanmerking komen, de Erftoegangsweg 30km/u (ETW30) en de (nog niet formele) Gebiedsontsluitingsweg 30km/u (GOW30). Gezien de functie van het wegtracé binnen de verschillende netwerken ligt het voor de hand ter plaatse van de terminal wegcategorie GOW30 te hanteren. Blijvend aandachtspunt zijn de afstemming met Arriva in verband met lijndienst 30 en de veiligheidsregio.

Het is mogelijk een geloofwaardige 30km/u inrichting te realiseren uitgaande van de voorlopige inrichtingskenmerken behorende bij een GOW30.

Zowel Variant 2 als Variant 3 voorzien niet in een inrichting die herkenbaar is als zijnde GOW30. Begin dit jaar is de “Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30” gepubliceerd en deze kan nu worden toegepast waarbij Variant 2 als basis zal worden aangehouden. Minimaal benodigde aanpassingen ten opzichte van Variant 2 zijn materialisering van de rijbaan, de voorrangssituatie en de vormgeving van de kruising met de Vliegveldweg/afrit A2 lijnbussen. Ook is het noodzakelijk de in te stellen komgrenzen van een duidelijk herkenbare en snelheid remmende komovergang te voorzien, e.e.a. conform ASVV 2021.

Conclusies

Variant 2 vormt in grote lijnen de basis voor de verdere optimalisering van het plan aangezien deze functioneel/esthetisch en financieel het beste past binnen de gestelde kaders.

Extra optimalisatie is met name benodigd ten behoeve van het gewenste niveau van verkeersveiligheid ter plaatse en de herkenbaarheid van de toegangen van de twee belangrijkste parkeerterreinen. Dit alles binnen het gestelde financiële kader.





4. Ontwerp

Aanpak

Om te komen tot het maximaal haalbare wegprofiel conform de principes vanuit “Duurzaam Veilig” is het uitgangspunt dat eerst op de basiskenmerken wordt ingeleverd met de geringste impact op de verkeersveiligheid en daarna pas op de kenmerken die een grotere impact hebben.

Om te komen tot het meest wenselijke wegprofiel bekijken we in hoeverre het ideale profiel, conform ASVV 2021 inpasbaar is in de huidige situatie, daarbij rekening houdend met onderstaande uitgangspunten.

Ontwerputgangspunten

Toekomstvisie “Baek tot he future”

Dit plan moet bijdragen aan de ambities uit de [Herijkte strategische toekomstvisie 2030 gemeente Beek](#). Onderstaand enkele speerpunten uit de toekomstvisie met een relatie met het plan:

People

“Beek wil mogelijk maken dat de overige regionale voorzieningen in de Westelijke Mijnstreek en de stedelijke voorzieningen in de gemeenten Sittard-Geleen en Maastricht binnen een half uur op een veilige en duurzame manier bereikbaar zijn met een e-bike, het OV of de auto.”

Planet

“Beek gaat meer investeren in voorzieningen voor wandelaars, fietsers en elektrisch rijdende automobilisten. Ook de wegen en fiets- en wandelpaden worden hierop aangepast. Waar nodig voert de gemeente samen met maatschappelijke organisaties positieve voorlichtingscampagnes om Beekenaren ‘uit de auto’ te krijgen.”

“Beek staat de komende jaren voor grote vervangingsopgaven van infrastructuur en kapitaalgoederen; dit wordt zo duurzaam, energieneutraal en klimaatadaptief mogelijk aangepakt.”

Prosperity

“Beek wil de bedrijvigheid en het ondernemersklimaat en daarmee de regionale economie actief stimuleren. Bedrijven worden gefaciliteerd om zich te vestigen in de omgeving van de luchthaven (Aviation Valley) of op een van de andere bedrijventerreinen in Beek.”

“Beek is een prettige woon- én werk- omgeving. De bereikbaarheid, inclusief het openbaar vervoer, moet daarvoor de komende decennia beter, slimmer en duurzamer worden. In het bijzonder het fietspadennetwerk wordt verbeterd, voor zowel recreatie als woon- en werkverkeer.”

De ambities specifiek op het gebied van duurzaamheid zijn vastgesteld in het [beleidsplan Klimaat en Energie](#) en de verschillende opgaven met betrekking tot het veranderende klimaat gevisualiseerd in het [Klimaatadaptatieplan van de gemeente Beek](#).





Netwerken

- De bestaande netwerken (OV buslijn 30, doorfietsroute F2 en gebiedsontsluitingsweg Vliegveldweg onderdeel van wensbeeld wegcategorisering gemeente Beek) blijven in de huidige vorm gehandhaafd.

Wegcategorisering

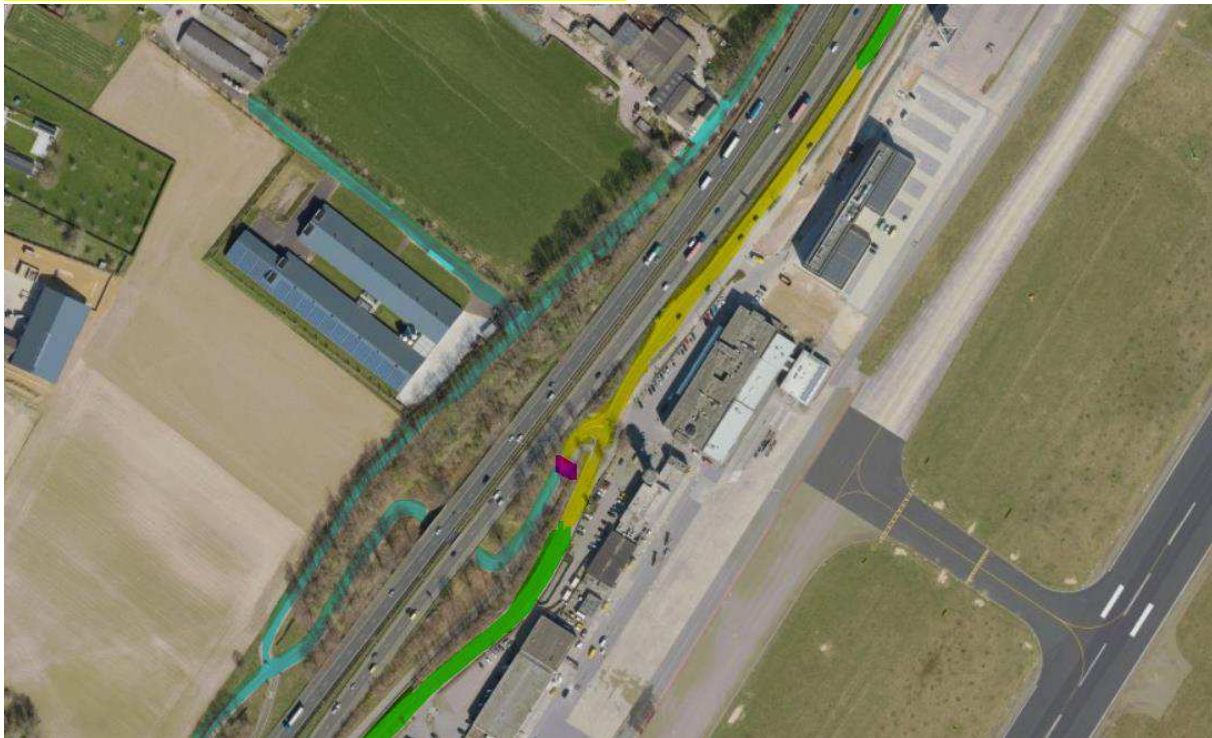
- De Vliegveldweg komt ter hoogte van het kruispunt met de Europalaan binnen de bebouwde kom te liggen. Het snelheidsregime gaat ter hoogte van de komingen van 60km/u naar 50km/u en ter plaatse van de passagiersterminal en toegang P1 van 50km/u naar 30km/u. De Vliegveldweg blijft gecategoriseerd als zijnde gebiedsontsluitingsweg, maar krijgt een andere subcategorie aangezien we de weg deels binnen de kom halen en het snelheidsregime aanpassen. Het deeltracé met een snelheidsregime van 50km/u krijgt wegcategorie GOW50 en het deeltracé met een snelheidsregime van 30km/u krijgt wegcategorie GOW30.
- De Vliegveldweg gelegen aan de westzijde van de A2 gaat onder de A2 door en kruist de afrit voor lijnbussen. Voorbij de kruising met de afrit voor lijnbussen richting het vliegveld wordt voorgesteld een komgrens in te stellen zodat een voorspelbare en éénduidige situatie ontstaat. De wegcategorie gaat ter hoogte van de in te stellen komgrens van ETW 60km/u naar GOW 30km/u.

Op onderstaande afbeelding is met kleuren aangegeven welke wegcategorieën waar worden voorgesteld nabij de passagiersterminal. Het **paarse streepje** geeft de nieuw in te stellen komgrens weer.

Lichtblauw = ETW60 buiten de bebouwde kom

Groen = GOW50 binnen de bebouwde kom

Geel = GOW30 binnen de bebouwde kom



Afbeelding 2 – Beoogde wegcategorisering nabij passagiersterminal

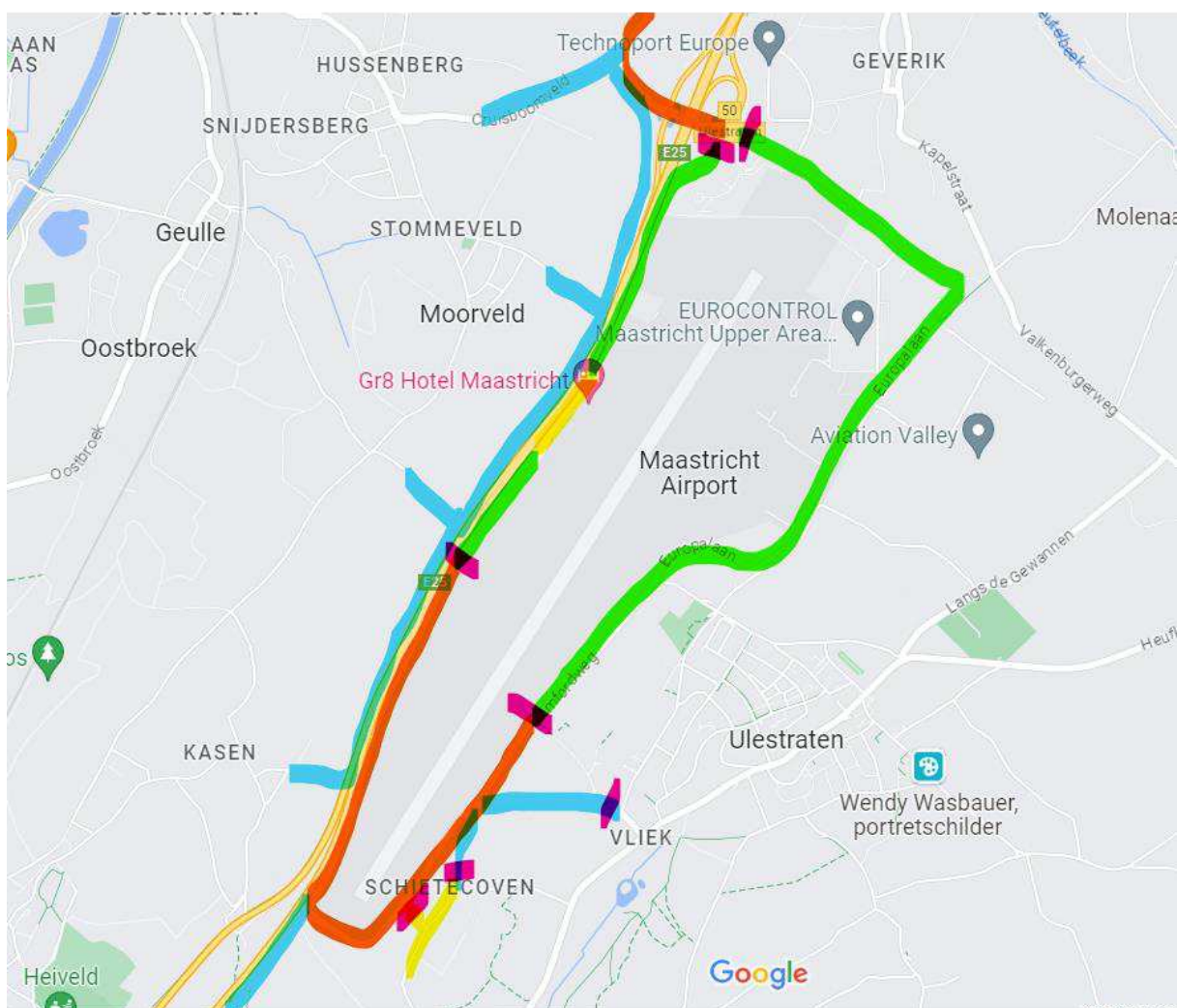




De voorgestelde toekomstige wegcategorisering voor het vliegveld als geheel is in onderstaande figuur weergegeven.

Het **paarse streepje** geeft de nieuw in te stellen en bestaande komgrenzen weer.

Rood	= GOW80 buiten de bebouwde kom
Lichtblauw	= ETW60 buiten de bebouwde kom
Groen	= GOW50 binnen de bebouwde kom
Geel	= GOW30 binnen de bebouwde kom



Figuur 7 – Beoogde wegcategorisering vliegveldzone





Weginrichting

- Het gedeelte met snelheidsregime 50km/u krijgt een inrichting behorende bij een GOW50 met toepassing van een in twee richtingen bereden bromfietspad (doorfietsroute) aan zijde vliegveld.
- Het gedeelte met snelheidsregime 30km/u krijgt een inrichting behorende bij een GOW30 met toepassing van een in twee richtingen bereden bromfietspad (doorfietsroute) aan zijde vliegveld. Aandachtspunt is terughoudendheid bij de toepassing van met name verticale snelheidsremmende maatregelen in verband met aanrijtiden brandweer en comfort en invloed op de dienstregeling van lijnbus 30.

Beschikbare ruimte

- De beschikbare ruimte wordt begrensd door kadastrale grenzen en bebouwingsgrenzen, uit het rapport van RHDHV blijkt dat er geen planologische belemmeringen aanwezig zijn.
- De percelen in eigendom van de gemeente en van MAA zijn beschikbaar voor de voorliggende ontwerpogave. Hierbij de kanttekening dat dit het functioneren van de interne bedrijfslogistiek van de bedrijven gelegen op grond in eigendom van MAA niet belemmerd.
- De percelen in particulier eigendom bij Enterforce BV en General Aviation BV zijn eventueel beschikbaar om een goede looproute van en naar P7 te kunnen realiseren. Hierbij de kanttekening dat dit het functioneren van de interne bedrijfslogistiek van de bedrijven gelegen op grond in eigendom van Enterforce BV en General Aviation BV niet belemmerd.

Verkeerstechnische uitgangspunten

Maatgevend(e) ontwerpvoertuig(en)

- Trekker-oplegger combinatie voor kruisende wegen en inritten aan de Vliegveldweg binnen het plangebied

Kruispuntoplossingen

- De toegangen tot de twee grootste parkeerterreinen (P1 en nog te realiseren P7) worden vormgegeven als voorrangskruispunt in combinatie met een linksafstrook. Toegang P1 komt binnen de bebouwde kom te liggen ([ASVV 2021 H12.2.7](#)), toegang P7 buiten de bebouwde kom ([HWO – Gebiedsontsluitingswegen H6.4.3](#)) Volgens de eerdere berekeningen van RHDHV is een linksafstrook niet noodzakelijk in relatie tot de huidige en verwachte verkeersintensiteiten. We kiezen hier voor een linksafstrook om de herkenbaarheid van de toegangen tot beide parkeerterreinen te verbeteren.
- De kruising met de Vliegveldweg/afrit A2 lijnbussen wordt vormgegeven als voorrangskruispunt gebruik makend van een stopstreep met stopgebod, e.e.a. conform Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30.
- De toegang tot de Kiss & Ride en Premium Parking voorziening wordt vormgegeven als voorrangskruispunt, in combinatie met een linksafstrook ([ASVV 2021 H12.2.7](#)) e.e.a. conform Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30.

Inritten

- Bestaande inritten aan de Vliegveldweg zoveel mogelijk opheffen. Dit met name gezien de hoofdfunctie van de Vliegveldweg als ontsluitingsweg in combinatie met de doorfietsroute en de daarmee gepaarde verkeersveiligheidsrisico's.
- De uitritten voor bedrijven moeten éénduidig en uniform worden vormgegeven en voorzien van witte doorgetrokken streep ([ASVV 2021 H10.3.3](#)). Dit om de herkenbaarheid te vergroten en een





duidelijk onderscheid te creëren met de hoofdtoegangen van de parkeerterreinen van het vliegveld.

- Het zuidelijke deel van de Vliegveldweg, ter hoogte van het beoogde P7 parkeerterrein, liggen relatief veel niet meer in gebruik zijnde inritten die opgeheven en verwijderd kunnen worden.

Overgangen

- Komingang type B (80-50) Vliegveldweg zuid vormgeven conform [ASVV 2021 H13.1.4](#)
- Komingang type B (80-50) Vliegveldweg noord vormgeven conform [ASVV 2021 H13.1.3](#)
- Overgang in wegcategorie van GOW50 naar GOW30 type G (50-30) uitvoeren gebruik makend van een verticale snelheidsremmer in de vorm van een verkeersplateau 30km/u (gehele 30km zone uitvoeren als één groot kruispuntplateau)

(Brom)fietsvoorzieningen

(Brom)fietsinfra

- Over gehele lengte tracé voorzien in twee richtingen bereden bromfietspad in de voorrang. Vormgeving conform [ASVV 2021](#), Ontwerpwijzer Fietsverkeer en Inspiratieboek snelle fietsroutes. Er wordt in dit specifieke geval geadviseerd binnen de in te stellen komgrenzen bromfietzers op de doorfietsroute te houden en niet te verwijzen naar de rijbaan. Dit omdat het een relatief kort tracé betreft.
- Ter hoogte van het deeltracé met een inrichting behorende bij een GOW30 houden we een breedte van 4,0m aan voor het (brom)fietspad. Dit is een maat die meer recht doet aan de status van deze doorfietsroute en bouwt meer vergevingsgezindheid in ter plaatse van de conflictpunten bij de toegangen tot de Kiss & Fly en P1.

(Brom)fiets oversteekvoorzieningen

- Kruisende wegen doorfietsroute zijn ondergeschikt aan de doorfietsroute, (brom)fietsers genieten voorrang.
- Ter hoogte van fietsoversteek Vliegveldweg richting onderdoorgang A2 voorzien in mogelijkheid voor (brom)fietsers om in twee fasen te kunnen oversteken.

Fietsstalvoorzieningen

- Nabij de bushalte voorzien in ruimte voor maximaal 10 fietsstalplaatsen

Voorzieningen voetgangers

Voetgangersinfra

- Voorzien in goed toegankelijke looproutes van de parkeerterreinen naar de passagiersterminal en van de bushalte naar de passagiersterminal.

Voetgangers oversteekvoorzieningen

- Voor voetgangers van en naar het halteperron aan de overzijde van de Vliegveldweg voorzien in mogelijkheid om in twee fasen te kunnen oversteken (achter de bus, niet voor de bus). VOP toevoegen.

Zit-/rustmogelijkheden

- Voorzien in comfortabele zitgelegenheid bij de beide bushalteperrons
- Voorzien in prettige zit-/rustgelegenheden op het plein voor de passagiersterminal
- Voorzien in zit-/rustgelegenheden op de looproute van en naar P7





Parkeervoorzieningen

Parkeerbehoefte

- Ten behoeve van nieuw te plaatsen slagboominstallaties parkeerterreinen uitgaan van ontwerpeisen [ASVV 2021 H15.1.9](#)
- Handhaven aantal parkeerplaatsen P1 (voormalig P2)
- 12 Parkeerplaatsen voor ten behoeve van Kiss and Fly voorziening (Kiss & Fly < 150m. ingang terminal)
- Premium parkeren (voormalig P1) handhaven qua omvang en zo dicht mogelijk bij de terminal realiseren
- 4 Taxistandplaatsen in de directe omgeving van de terminal
- 3 Opstelplaatsen touringcars realiseren
- 2 Parkeerplekken ten behoeve van Marechaussee nabij terminal
- Circa 45 / 50 parkeerplaatsen voor de huidige functies General Aviation BV
- Handhaven huidige ca. 15 parkeerplekken op terrein Enterforce BV

Anti parkeermaatregelen

- Het parkeren in bermen Vliegveldweg binnen de (toekomstige) bebouwde kom ontmoedigen
- Bestaande verharde stroken aan weerszijden Vliegveldweg westzijde A2 ter hoogte van onderdoorgang verwijderen.



Afbeelding 3 – Ongewenst parkeren in wegbermen Vliegveldweg nabij onderdoorgang

Voorzieningen Openbaar Vervoer

- Bussen halteren in een haltekom, niet op de rijbaan.
- Bushalteperrons dienen comfortabel en praktisch te zijn ingericht voor deze specifieke doelgroep. Toegankelijkheid is een voorwaarde en er moet rekening gehouden worden met ruimtereserveringen voor een [DRIS](#), abri, afvalvoorziening en zitgelegenheid.





- Geen halteplein voor een kruising, minimaal 12.0m. van tangentialpunt aansluitende weg tot achterzijde bus.

Bewegwijzering en bebakening

- Bewegwijzering naar met name P1, P7, Hotel en K&F voorziening verbeteren en aanpassen aan nieuwe situatie. Huidige verwijzingen zijn veelal onduidelijk en slecht zichtbaar.
- Huidige geleiderailconstructies aan Vliegveldweg, zijde A2, zoveel mogelijk handhaven en uitbreiden over gehele tracé. Dit aangezien er zich relatief veel obstakels bevinden binnen de voorgeschreven obstakelvrije zone. Er wordt in de huidige situatie deels voorzien in een motorveilige constructie, dat kan mogelijk worden uitgebreid over gehele lengte.

Civil- en cultuurtechnische uitgangspunten

Openbare verlichting

Verkeersveiligheid

- Het gedeelte van het plangebied dat binnen de kom wordt getrokken dient van nieuwe openbare verlichting voorzien te worden, behorende bij een binnen de kom situatie
- Het deel van tracé nabij de terminal vraagt om extra attentieverhogende verlichting in verband met de te verwachten oversteekbewegingen die zich daar concentreren.

Sociale veiligheid/ leefbaarheid/ schoonheid

- Het plein vraagt speciale verlichting die als doel heeft een prettige en (sociaal) veilige plek te creëren

Groenvoorzieningen

Bomen

- Waar mogelijk bomen planten op het plein. Hierdoor ontstaan prettige schaduwrijke plekken om te kunnen verblijven.

Gras

- *Bloemrijke grasbermen toepassen binnen de bebouwde kom ter hoogte van GOW50 profiel om bij te dragen aan een duidelijke verandering in het wegbeeld van buiten naar binnen de bebouwde kom.*

Beplanting/hagen

- Bestaande hagen binnen 4,5m. van de rijbaan aan zijde vliegveld niet toepassen/verwijderen. Dit benadrukt het doorgaande karakter te veel, ontnemt zicht op (brom)fietzers en draagt in negatieve zin bij aan de herkenbaarheid van de toegang(en) van P1.
- Ter hoogte van GOW30 profiel overgaan van bloemrijke grasbermen naar heesters/vaste planten om het verblijfskarakter extra te benadrukken en het gebied van een fraaie uitstraling te voorzien.

Verhardingsconstructies

Verharding

- Fietspaden uitvoeren in rood asfalt (of bestaande betonverharding voorzien van rode coating) binnen de bebouwde kom, buiten de kom lichtgrijs in situ beton.
- Rijbaan Vliegveldweg GOW80 en GOW50 uitvoeren in zwart asfalt en rijbaan Vliegveldweg GOW30 uitvoeren in elementenverharding.
- Voetpaden uitvoeren in (niet rode) elementenverharding
- Plein voorzien van elementenverharding (weinig/kleine voegen ivm comfort/toegankelijk specifieke doelgroep)





Riool en Water

HWA

- Hemelwater direct in de omgeving infiltreren indien mogelijk.

Indeling wegprofielen

Per wegprofiel wordt hieronder uiteengezet hoe het profiel per deeltracé optimaal in te richten binnen de gehanteerde uitgangspunten/kaders.

Wegprofiel GOW80 Vliegveldweg

Geen aanpassingen aan wegprofiel

Wegprofiel tracé GOW50 Vliegveldweg noord

Tussenberm A2	huidige afstand
Rijbaan	(2 rijstroken 3,0m.) 6,5m. incl. dubbele doorgetrokken asmarkering (0,10)
Tussenberm (brom)fietspad	≥ 2,0m.
(Brom)fietspad	3,5m. incl. onderbroken asmarkering 0,3 – 2,7 (0,10)
Berm fietspad	≥ 1,5m.

Wegprofiel tracé GOW50 Vliegveldweg zuid

Tussenberm A2	huidige afstand
Rijbaan	(2 rijstroken 3,0m.) 6,5m. incl. dubbele doorgetrokken asmarkering (0,10)
Tussenberm (brom)fietspad	≥ 2,0m.
(Brom)fietspad	3,5m. incl. onderbroken asmarkering 0,3 – 2,7 (0,10)
Berm fietspad	≥ 1,5m.
Voetpad	2,5m.

Wegprofiel tracé GOW30 Vliegveldweg

Tussenberm A2	huidige afstand m.u.v. gedeelte voor de terminal ivm landzijdige veiligheid
Rijbaan	2 x 3,25m. rijstroken met 3,05m. groene middenberm
Tussenberm (brom)fietspad	≥ 2,0m.
(Brom)fietspad	4,0m. incl. onderbroken asmarkering 0,3 – 2,7 (0,10)
Berm fietspad	≥ 1,5m.
Voetpad	2,5m.

Aandachtspunten

- Voetpad/(brom)fietspad deels op terrein MAA en Enterforce BV en General Aviation BV





Opmerkingen Concept SO

Tijdens het overleg van 7 september 2023 is het Concept Schets Ontwerp (TEK_SO_BI_001 t/m 003) besproken met de verschillende vertegenwoordigers van MAA en de gemeente Beek. Tijdens het overleg zijn de volgende punten opgemerkt.

- Verzoek de toe te passen inrij beperkende maatregelen indicatief aan te geven op tekening.
- Passagiersterminal gaat in de toekomst wellicht vergroot worden. Om die reden een ruimere veiligheidsmarge aanhouden aan de noordzijde van de terminal ivm landzijdige veiligheid. De inrit voor kort parkeren, touringbussen en de lijnbus daartoe verplaatsen richting hotel.
- Het kort parkeren inclusief parkeren touringbussen en de lijnbushalte voorzien achter een slagboominstallatie.
- De hoofdtoegangspoort voor tankauto's etc. tbv het vliegveld, direct ten zuiden van de passagiersterminal, blijft vooralsnog op de huidige locatie. Om ook daar de landzijdige veiligheid te kunnen waarborgen moet aan deze zijde van het plein voor de terminal extra aandacht zijn voor inrij beperkende maatregelen (eventueel verzinkbaar in de vorm van een Beweegbare Fysieke Afsluiting, BFA)
- Taxistandplaatsen voorzien bij het hotel in plaats van bij het Premium Parking terrein.
- De twee parkeerplaatsen voor de Marechaussee buiten de beoogde slagboominstallatie Premium Parking plaatsen.
- Een laad-losmogelijkheid creëren voor bevoorrading terminal, buiten de beoogde slagboominstallatie Premium Parking.
- De bestaande inrit ter hoogte van Vliegveldweg 142 (de voormalige uitrit van het kort parkeren terrein) kan vooralsnog worden opgeheven.
- Het beoogde voetpad tussen de passagiersterminal en P7 moet ter hoogte van P7 aansluiten op de perrons voor de pendelbussen nabij de radartoren.
- Verzoek om op een aparte tekening de eigendomssituaties inzichtelijk te maken, met name ter hoogte van het bestaande bedrijventerrein ten zuiden van de passagiersterminal. Duidelijk moet worden hoe het Schets Ontwerp zich exact verhoudt tot de bestaande eigendomssituatie, met bijbehorende benodigde m2 particulier eigendom.
- Een deel van de wegen rondom het vliegveld betreft de gemeente Meerssen (p.17)
- Er is nog geen rekening gehouden met de toren (Remote Control) en de veiligheidseisen hier omtrent. MAA B&I zal de locatie aanleveren.
- De mogelijkheid wordt gezien om Premium parkeren in combinatie met taxistandplaats en Kiss&Fly voor de zone van hotel te situeren. In combinatie hiermee zouden de opstelplaatsen voor de touringcars ook gesitueerd kunnen worden op P1 (betreft immers enkel voor uitwijkers). Op dit moment is dat echter niet concreet maar kan in een vervolgfase als de plannen concreter worden wellicht meegenomen worden.
- Het oprijden van een auto op het fietspad ter hoogte van de terminal dient preventief te worden voorkomen, bij voorkeur zonder dat hierbij (extra) obstakels worden geplaatst op het fietspad/ de veiligheid van de fietser in het gedrang komt.





5. Overwegingen

1. Wat opvalt aan de wegenstructuur rondom het vliegveld is dat er een 60km/u snelheidsregime is ingesteld (soms een zone, soms niet) op wegen met wegcategorie gebiedsontsluitingsweg en een weginrichting behorende bij een GOW80.
Het verdient de aanbeveling de weginrichting overeen te laten komen met de gewenste wegcategorie en daar ook het bijbehorende snelheidsregime en voorrangsregime bij te hanteren. Op deze wijze wordt voor de weggebruiker duidelijker wat van hen verwacht wordt (zonder dat bebording dat hoeft te benadrukken) en zal deze eerder het gewenste (verkeers)gedrag vertonen.
2. Naast een veilige en heldere wegenstructuur zijn goede verwijzingen essentieel om zoekverkeer te kunnen voorkomen. De bestemming vliegveld maakt dat de gemiddelde weggebruiker vaak extra gespannen is. Met duidelijke verwijzingen wordt veel spanning weggenomen en zal het attentieniveau ten opzichte van andere weggebruikers toenemen, wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid.
In samenwerking met RWS, MAA, gemeente Beek en NbD een helder en éénduidig plan voor bewegwijzering opstellen (vanaf A2 t/m P7) zal de fysieke maatregelen enorm ondersteunen.
3. Kruispunt Vliegveldweg – Horsterweg functioneert voor het grootste deel als inrit voor DHL Global Forwarding. Het is in beginsel wenselijk zoveel mogelijk conflicten met de doorfietsroute te vermijden. Het zou dan ook ideaal zijn, vanuit de doorfietsroute bezien, dat deze inrit komt te vervallen en het bedrijf op een andere wijze ontsloten wordt.

1.1 Mismatch inrichting versus snelheidsregime

In onderstaande afbeelding zien we de Bamfordweg met een inrichting en uitstraling van een 80km weg, terwijl deze gelegen is binnen een 60km zone.

Met name de functie van de weg in het netwerk als gebiedsontsluitingsweg, het ontbreken van erfaansluitingen, de rijbaanbreedte (+/- 7,5m.) en de wegmarkering maken dat een snelheidsregime van 60km/u hier niet geloofwaardig is.



Afbeelding 4 – Wegprofiel Bamfordweg buiten de bebouwde kom





Hetzelfde is van toepassing op de Vliegvelweg, deze maakt echter onderdeel uit van het plangebied en zal conform principes Duurzaam Veilig worden ingericht.



Afbeelding 5 – Wegprofiel Vliegvelweg overgang van 80km/u naar 60km/u

1.2 Voorrangsweg binnen 60km/u snelheidsregime

In onderstaande afbeeldingen zijn de borden B01 weergegeven die (in het eerste geval net) binnen het huidige 60km/u regime vallen. Conform Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens is het instellen van een voorrangsweg (bord B01) bij wegen van een snelheidsregime van 30km/u of 60km/u niet toegestaan.

B01 hoort buiten de kom volgens BABW na de kruising te worden geplaatst, dat is niet het geval bij de eerste afbeelding.



Afbeelding 6 – Bord B01 binnen 60km zone en verkeerde positie





Afbeelding 7 – Bord B01 binnen 60km snelheidsregime

1.3 Ingestelde 60km zones

In onderstaande afbeeldingen is weergegeven hoe de overgang van 80km/u naar 60km/u op de Vliegveldweg met bebording is aangegeven. Hier uit blijkt dat vanuit zuidelijke richting een zone is ingesteld, maar komend vanuit noordelijke richting (afrit 50) niet.



Afbeelding 8 – Overgang snelheidsregime van 80km/u naar 60km/u





Afbeelding 9 – Overgang snelheidsregime van 80km/u naar 60km/u zone





2 Onduidelijke verwijzingen naar het vliegveld

Wat opvalt is dat met name de verwijzingen naar het vliegveld vanaf de beide afritten van de A2 tot en met de grote parkeerterreinen niet in alle gevallen **zichtbaar, helder** en **éénduidig** zijn.

Er is een veelvoud aan soorten bewegwijzering aanwezig, soms deels doorkruist of afgeplakt, wat maakt dat het voor veel weggebruikers niet meteen duidelijk is wat de bedoeling is (Zie Bijlage 2).

Het verdient de aanbeveling de verwijzingen vanaf afrit 50 van dezelfde symbolen, formaten en kleurstellingen te voorzien en op plekken neer te zetten waar deze goed zichtbaar zijn. Onderstaand een paar voorbeelden ter inspiratie.



Afbeelding 10 – Verwijzing Eindhoven Airport



Afbeelding 11 – Verwijzing Rotterdam Den Haag Airport





Afbeelding 12 – Verwijzing Düsseldorf Airport





3 Alternatieve ontsluiting DHL Global Forwarding

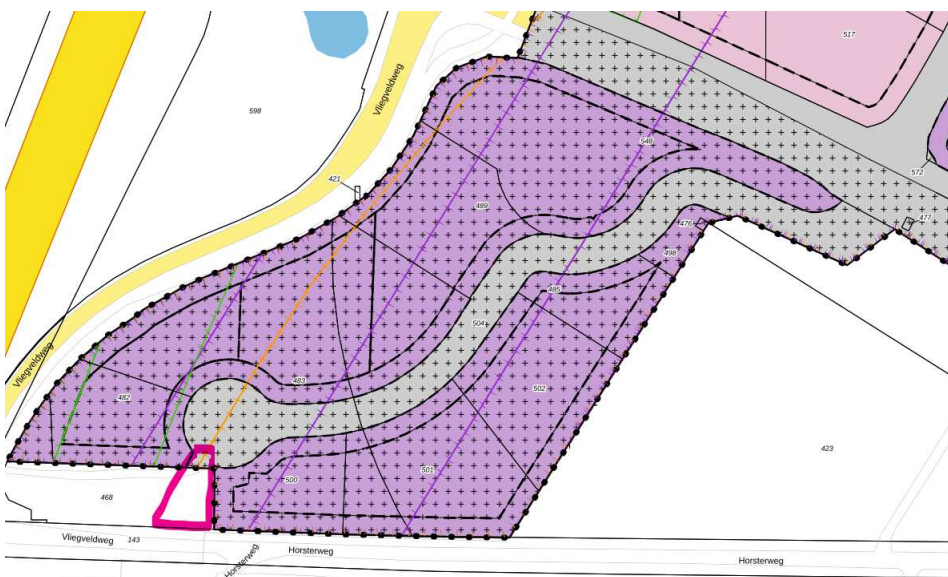
We hebben bekeken of een alternatieve ontsluiting mogelijk is via de bestaande bedrijfsontsluitingsweg, de Australiëweg (zie onderstaande afbeeldingen, het paars gemarkeerde vlak).

Planologisch en technisch is dat mogelijk, maar met name vanwege het horizontaal alignement van de rijbaan (bochtig verloop) is deze niet geschikt om relatief veel lang en zwaar verkeer (trekker-oplegger combinaties) op een verantwoorde wijze af te kunnen wikkelen.

Wat nog overwogen kan worden is ten koste van een deel van het vliegveldterrein een nieuwe bedrijfsontsluitingsweg realiseren (groen gemarkeerde vlak op onderstaande afbeelding). Deze optie wordt gezien de kosten – baten verhouding in beginsel afgeraden.



Figuur 8 – Luchtfoto alternatieve ontsluitingsmogelijkheden perceel DHL Global Forwarding



Figuur 9 – Uitsnede verbeelding BP Bedrijvenpark Technoport Europe 2012





Bijlage 1 Bestaande wegprofielen

De opbouw van het specifieke wegprofiel staat omschreven van west naar oost, dus van A2 richting vliegveld. (Zie Figuur 10 voor de verschillende deeltracé's)



Figuur 10 – Deeltracé's bestaande principeprofielen

1.1 Deeltracé kruispunt Horsterweg – Douanekantoor/Marechaussee

3,0m. tussenberm A2 (inclusief geleideconstructie) – 6,5m. rijbaan (inclusief 2 x molgoot) – 2,5m. tussenberm – 3,5m. bromfietspad – 2,5m. berm



Streetview 1 – Vliegveldweg ten zuiden van kruispunt Horsterweg

Aandachtspunten:

- Asmarkering enkele asstreep verloopt van doorgetrokken streep naar 9-3 streep naar 3-9 streep. Voorbij Douanekantoor/Marechaussee wordt het weer een doorgetrokken streep.





1.2 Deeltracé Douanekantoor/Marechaussee – Noordelijke uitrit P1

8,0-9,5m. tussenberm A2 – 6.5m. rijbaan (inclusief 2 x molgoot) – 2,5m. tussenberm – 3,5m. bromfietspad – 0-1,5m. berm



Streetview 2 – Vliegveldweg ter hoogte van P1, nabij hotel Gr8

Aandachtspunten:

- Fietspad/obstakelvrije zone (1,0m.) ligt gedeeltelijk op particulier terrein Vliegveldweg huisnr. 62
- Vanaf P1 Aan weerszijden van rijbaan haag aanwezig
- Geen of geen duidelijke verwijzingen aanwezig naar P1 en K&F voorzieningen

1.3 Deeltracé Noordelijke uitrit P1 – Vliegveldweg 194 (Mucho Gusto)

Variërende afstand tussenberm A2 (vanwege onderdoorgang A2) – 6.0-7,9m. rijbaan (afwisselend met en zonder molgoot) – 0,8m. tussenberm – 3,5-3,0m. fietspad – 0-1,5m. berm



Streetview 3 - Vliegveldweg ter hoogte van bushalte lijn 30





Streetview 4 - Vliegveldweg ter hoogte van K+R zone



Streetview 5 - Vliegveldweg ter hoogte van kruispunt en (twee richtingen) fietsoversteek



Streetview 6 - Vliegveldweg nabij meest noordelijk gelegen inrit bedrijventerrein





Aandachtspunten:

- Kruispunt met Vliegveldweg inclusief twee richtingen fietsoversteek, toegang P1, K+R en bushalte leidt tot relatief veel onoverzichtelijke onderlinge conflicten ter plaatse.
- Ten zuiden van kruispunt Vliegveldweg is een fysieke tussenberm (bss icm RWS banden) tussen rijbaan en fietspad aanwezig
- Fietspad gaat van beton naar bss (df hv) vanaf toegang K+R
- Rijbaan gaat van enkele doorgetrokken asstreep naar dubbele doorgetrokken asstreep vanaf Vliegveldweg 144a (en van 6,5m. naar 7,9m.)
- Geen of geen duidelijke verwijzingen aanwezig naar K&F voorzieningen

1.4 Deeltracé Vliegveldweg 194 (Mucho Gusto) – zuidzijde perceel Vliegveldweg 196 (AT Group)

3,0m. tussenberm A2 – 7,9m. rijbaan (incl. noordzijde molgoot) – 0,5-0,8m. tussenberm – 3,0m. fietspad – 0-0,5m. berm



Streetview 6 - Vliegveldweg ter hoogte van inrit huisnr. 194 (Mucho Gusto)

Aandachtspunten:

- Dubbele rws banden aanwezig tussen rijbaan en fietspad
- Inritten niet duidelijk gemarkeerd (zowel inrit zelf als asmarkering rijbaan)

1.5 Deeltracé zuidzijde perceel Vliegveldweg 196 (AT Group) - Radartoren

3,0-6,5m. tussenberm A2 (inclusief geleideconstructie) – 8,2m. rijbaan (incl. weerszijde molgoot) – 4,0-5,5m. tussenberm – 3,1m. fietspad – 4,0m. berm





Streetview 7 - Vliegveldweg nabij inrit radartoren

Aandachtspunten:

- Berm tussen fietspad en perceelgrenzen bevat een watergang.
- Rijbaan gaat van dubbele doorgetrokken asstreep vanaf Vliegveldweg 220 over in een dubbele onderbroken asstreep 9-3 en ook van een 60km/u naar een 80km/u snelheidsregime.
- Bebording begin en einde 60km zone bij overgang doorgetrokken naar onderbroken asstreep terwijl vanaf de andere zijde (afrit A2) geen zone is ingesteld.
- Relatief veel ongebruikte inritten aanwezig.





Bijlage 2 Verwijzingen vliegveld MAA

In onderstaande afbeeldingen staan de verwijzingen naar het vliegveld weergegeven komende vanaf de A2 vanuit zuidelijke richting



Hm 247.7 – 247.6



Hm 247.4 – 247.3





Hm 247.1 – 247.0



Hm 246.5 – 246.4





Afrif 50 Zuid





In onderstaande afbeeldingen staan de verwijzingen naar het vliegveld weergegeven komende vanaf de A2 vanuit noordelijke richting



Hm 244.9



Hm 245.3





Hm 245.7



Afrit 50 Noord





Voor viaduct A2



Na viaduct A2 verwijzing naar P5





Kruispunt Europalaan - Vliegveldweg



Kruispunt Vliegveldweg – Horsterweg verwijzing naar cargo terminal, P1 en K+R





Verwijzing naar bedrijven 18525 - 18530, 18530 – 18535, Aankomst/Vertrek en P1



Verwijzing naar bedrijven 18525 - 18530, P1 en P





Verwijzing naar MOC en Kiss and Ride voorziening



Verwijzing naar bedrijven 18530 – 18531, P1 en Aankomst/Vertrek (zie vorige afbeelding voor locatie)





Verwijzing naar bedrijven 18540 – 18550 rechtdoor en 18535 – 18540 linksaf



Verwijzing naar bedrijven 18545 - 18550 rechtdoor en 18540 – 18545 linksaf

