

Kerkrade, 28 maart 2023

Van
Drs. M.C.W. van Beusekom
Stationsstraat 16
6461 EJ Kerkrade

Aan
De Raad van de Gemeente Kerkrade
Postbus 600
6460 AP Kerkrade

Betreft: Zienswijze inzake het Ontwerpbestemmingsplan 'D'r Pool'

Geachte leden van de Gemeenteraad van de gemeente Kerkrade,

Vanaf 16 februari 2022 tot 30 maart 2022 ligt het 'Ontwerpbestemmingsplan voor het gebied d'r Pool' ter inzage. Mijn huis staat direct aangrenzend aan het ontwerpbestemmingsplan d'r Pool namelijk Stationsstraat 16. Mijn perceel grenst 45 strekkende meters aan het gebouw en de infrastructuur van het zwembad. Ik kan letterlijk met mijn handen de bakstenen en beton van 'd'r Pool' aanraken. Het ontwerpbestemmingsplan en de totstandkoming ervan zijn voor mij aanleiding om mijn zienswijze kenbaar te maken.

In deze zienswijze ga ik achtereenvolgens in op de volgende punten:

1. *Ontwerp bestemmingsplan 'd'r Pool' en de weg er naar toe, archeologie*
2. *Verkeer, geluidhinder, snelheid, akoestisch onderzoek verkeerslawaaï, geluidbelastingkaarten en gezondheid*
3. *Plangebied*
4. *Natuur*
5. *Privacy*
6. *Waardevermindering*

1. Ontwerp bestemmingsplan 'd'r Pool' en de weg er naar toe, archeologie

De betrokken bewoners uit het plangebied zijn te laat betrokken bij het voorliggende ontwerpbestemmingsplan. In de 'Hallo' van 16 juni 2021 informeert de gemeente onder de titel 'Nieuwe Woningen in Kerkrade' de bewoners dat er genoeg plannen voor nieuwe woningen in voorbereiding zijn o.a. in het centrum, waarbij het ook het aspect duurzaamheid in acht wordt genomen. Als bewoner van Kerkrade Centrum weet ik op dat moment nog van niets. Ik ben pas in januari 2022 door de gemeente geïnformeerd over het min of meer kant en klare bebouwingsplan 'D'r Pool'. In andere ontwerpplannen zoals in het gebied rondom het vroegere hoofdkantoor van Woningstichting 'Land van Rode' zijn de omwonenden ruim vooraf betrokken, dus voordat een concreet bebouwingsplan voorligt.

Voor mij als bewoner van de Stationsstraat is dit een pijnlijke constatering. Ik hoop dat de Raad van de gemeente Kerkrade open oog en oor heeft voor mijn situatie.

Als antwoord op de vraag wie de verantwoordelijkheid/ verantwoordelijkheden draagt tijdens de uitvoering van het bestemmingsplan kwam tijdens een informatiebijeenkomst een heel voorzichtig antwoord: de gemeente houdt een oogje in het zeil. Dit is niet wat ik als buurman van het nieuw te realiseren plan wil horen. Ik ga er vanuit dat er zoiets bestaat als zorgplicht/ morele verantwoordelijkheid van de gemeente naar haar inwoners toe. Het plan is toch een geesteskind van de gemeente. Ik zou het op prijs stellen dat het plan ook een aanwijzing

bevat zodat de gemeente controlerend en handhavend kan optreden richting de aannemer om haar burgers te beschermen.

Vanuit archeologisch oogpunt zou eveneens een voortdurend toezien oog op de locatie noodzakelijk zijn. Zie [bp dr pool ontwerp bijlagen bij de toelichting.pdf](#), 2.8 Archeologie, blz.17. Uit de archeologische verwachtings- en cultuurhistorische advieskaart van de gemeente Kerkrade blijkt dat de onderzoekslocatie gelegen is '...in een gebied waarvoor een (hoge) archeologische verwachting geldt...'

2. Verkeer, geluidhinder, snelheid, akoestisch onderzoek verkeerslawaaï , geluidbelastingkaarten en gezondheid

De toename van verkeerintensiteiten en verkeerslawaaï baren mij grote zorgen. Het ontwerpbestemmingsplan kan deze zorgen niet wegnemen, sterker nog mijn zorgen worden steeds groter. Reeds in 2015 en 2018 heb ik het College benaderd om mijn zorgen met betrekking tot de toegenomen verkeersintensiteiten en het bijbehorende toegenomen verkeerslawaaï kenbaar te maken (zie bijlage 1 en bijlage 2). De gemeente Kerkrade heeft een ontvangstbevestiging gestuurd en daarna niet meer gereageerd.

Op 24 januari 2023 heeft de gemeente nieuwe geluidbelastingkaarten vastgesteld en geeft aan dat zij de gegevens op de geluidbelastingkaarten gaat gebruiken voor een actieplan. In het plan staat prominent dat:

het plan in de loop van 2024 klaar zal zijn,

en welke maatregelen de gemeente gaat treffen tegen geluid van met name wegverkeer en het effect dat de gemeente verwacht van deze maatregelen.

<https://www.kerkrade.nl/nieuwe-geluidsbelastingkaarten-voor-kerkrade>. (geraadpleegd maart 2023)

Mijn mails van 2015 en 2018 hebben niet tot acties geleid, wachten tot het actieplan verkeer 2024 is voor mij niet opportuun. Het is wrang om te lezen dat ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan de verkeersintensiteiten in de Putgang **wel** zijn onderzocht, maar het deel van de straat waar de meeste verkeerstoename in het verleden plaatsvond en ten gevolge van het nieuwe plan de meeste verkeerstoename gaat plaatsvinden **niet**. Ik vraag met klem om deze verkeersbewegingen ten gevolge van de komst van plan 'd'r Pool' in cijfers uit te drukken. De woning van het nieuwe bebouwingsplan die het dichtst bij de Putgang ligt, kent een geluidbelasting van 65 dB, en dat is minder dan die van Stationsstraat 16. Voor deze woning en die in de Urban Villa liggen geluidsreducerende maatregelen in het verschiet. ([bp dr pool ontwerp bijlagen bij de toelichting.pdf](#), blz.297).

De projectleider schrijft in de 'Beantwoording vragen vanuit de vergadering van de raadscommissie Grondgebied en Economische zaken d.d. 2 november 2022' (in het vervolg: Beantwoording 11112022):

"...In het algemeen kan men wel stellen dat het bovenste deel van de Stationsstraat (vanaf de aansluiting Putgang richting centrum) een hogere verkeersintensiteit kent dan het onderste deel van de Stationsstraat (vanaf de Putgang richting Discovery); dit komt omdat de Caspar Sprokelstraat –Putgang het zuid- westelijke deel van het centrum ontsluit via aansluiting op de Stationsstraat. Uit het **verkeersmodel 2018** blijkt dat er op het bovenste deel ongeveer 3700 voertuigen per etmaal rijden, op het onderste deel zijn dit er 3200. Dit type gebiedsontsluitingsweg kan een verkeersintensiteit van 6000 motorvoertuigen verwerken, er is dus nog ruim voldoende **restcapaciteit** ..." (zie bijlage 3)

Ik ga in op het verkeersmodel van 2018 en de restcapaciteit van de Stationsstraat.

- De cijfers van het **verkeersmodel** dateren uit **2018**, in 2023 kan men mijns inziens cijfers van recenter datum gebruiken. Indien deze recentere cijfers er niet zijn dan dienen ze gegenereerd te worden. Daarom mijn dringende verzoek nieuwe metingen te verrichten en wel ter hoogte van Stationsstraat 16.

De cijfers die ter hoogte van de straatjuweeltjes zijn gegenereerd- mogelijk met als doel de snelheden van de voertuigen te monitoren- in februari 2023 zijn voor dit doel ongeschikt.

Terzijde zij opgemerkt dat de zogenaamde verkeersjuweeltjes bij Stationsstraat 46 geen merkbare snelheidsreductie opleveren in het eerste deel van de Stationsstraat, wel wordt vlak voor en achter de juweeltjes minder hard gereden zoals uit de metingen van afgelopen februari is gebleken. (zie bijlage 4)

En daarom herhaal ik mijn verzoek om nieuwe metingen te verrichten en wel in het deel van de Stationsstraat dat ligt tussen Einderstraat en Putgang.

- De constatering dat de **Stationsstraat** nog voldoende **restcapaciteit** heeft voor het verwerken van motorvoertuigen kan alleen gedaan worden als je naar de weg kijkt en als je niet naar de geluidbelasting voor de bewoners kijkt.

Stationsstraat 16 is milieugevoelig en kent reeds nu een geluidbelasting op de gevel van

L-den: 66.54

L-day: 65.94

L-eve: 63.08

L-night: 56.45

<https://icinity.dat.nl/icinity/#kaart>: geraadpleegd 11032023

Volgens Classificering methode Miedema; (Aelmans, Akoestisch onderzoek berekening gevelbelasting, *bp d'r pool ontwerp bijlagen bij de toelichting*, blz.294) is **L den 65 - 70 dB slecht**. Met andere woorden de gemeente dient te onderzoeken op welke wijze de geluidbelasting op onze gevel en in huis doelmatig kan worden teruggedrongen.

De overheid bepaalt de voorkeurswaarde voor geluid op 50 dB en die wordt op nr. 16 ruimschoots overschreden. De wetgever zegt '...bij relatief veel verkeer, is in de jurisprudentie bepaald dat een akoestische toetsing bij het opstellen van een ruimtelijke plan toch nodig is met een verwijzing naar een goede ruimtelijke ontwikkeling'. Zie

<https://www.rijkswaterstaat.nl/leefomgeving/wetten-regels-en-vergunningen/geluidwetgeving/maatregelen-tegen-geluidoverlast>

Wat doet de gemeente Kerkrade om de geluidbelasting voor de bewoners van de Stationsstraat 16 binnen de perken te houden?

De gemeente kan volgens mij met behulp van gevelisolatieonderzoek de geluidbelasting vaststellen om te komen tot gerichte maatregelen zoals

- aanbrengen van ZOAB,
- instellen van 30km zone en strenge handhaving van de snelheidslimiet,
- beperken van het verkeer in de Stationsstraat door openstellen van de Kapellaan voor gemotoriseerd verkeer in twee richtingen
- woningen isoleren.

Daarbovenop constateer ik dat de gemeente Kerkrade in het verleden bewust verkeersmaatregelen heeft genomen in de parallel aan de Stationsstraat gelegen Kapellaan. De Kapellaan is versmald en beperkt tot eenrichtingverkeer (m.u.v. fietsverkeer).

Past dit in de lijn om het zicht op het monumentale karakter van de Kapellaan niet te verstoren? Is de gezondheid van de bewoners aan de Stationsstraat ondergeschikt aan het monumentale karakter van de Kapellaan? Saillant detail: geluidsbelasting Kapellaan 23

L den 48.44! <https://icinity.dat.nl/icinity/#kaart>, geraadpleegd maart 2023

De gemeente gebruikt de Stationsstraat veelvuldig om parkeerproblemen elders in het centrum op te lossen zoals tijdens de halfjaarlijkse 'Stoffenmarkt', het WMC of tijdens de renovatie van het gratis parkeerterrein 'Old Hickory'.

De bouw van 50 nieuwe woningen, waar ik persoonlijk niet tegen ben, en de plaats van de in- en uitgang van de parkeergarage leiden tot nog meer verkeer met als gevolg nog meer geluidbelasting zodat in mijn ogen niet kan worden gesproken van een goede ruimtelijke ontwikkeling. Ik blijf bij de aanname dat door de komst van 50 nieuwe woningen en de daarbijbehorende nieuwe verkeersbewegingen de geluidbelasting in het bovenste deel van de Stationsstraat zal toenemen. Volgens de reactie van de gemeente is dit met de huidige gegevens niet aantoonbaar, maar mijn aanname kan op basis van de huidige gegevens ook

niet worden bestreden. De projectleider merkt op dat ook hij niet kan aangeven hoeveel verkeersbewegingen er uiteindelijk aan de Engerweg zullen gaan plaatsvinden, maar bij 49 woningen zijn dat zeker 325 tot 353 bewegingen (Beantwoording, 11112022). De gemeente heeft de verkeersintensiteiten **rondom** d'r Pool gemonitord: dat wil zeggen alleen in de Putgang. Liggen straten zoals Kapellaan, Engerweg, Einderstraat en Stationsstraat niet rondom d'r Pool? In mijn zienswijze gaat het om de verschuiving van de verkeersstromen die leidt tot extreem toegenomen verkeersintensiteiten bij de nieuw geplande in- en uitgang van de parkeergarage evenals de toename in de Engerweg en in het bovenste deel van de Stationsstraat. Het aantal van 325- 353 wordt zeker hoger omdat intussen **50** woningen zijn gepland. Het **bewonersparkeren** leidt tot minimaal 25 bewegingen per uur bij **de pal naast mijn tuin** liggende in- en uitgang van de garage tussen 07.00-19.00uur. Is in het ontwerpplan rekening gehouden met **bezoekersparkeren**? Bij eerdere presentaties van het plan aan omwonenden werd het bezoekersparkeren niet uitgesloten.

Als het voorliggende plan wordt goedgekeurd/ aangenomen kan ik hier niets meer tegen doen en kan ik zelfs in mijn achtertuin niet meer ontstressen van het toegenomen lawaai aan de voorkant. De verkeersbewegingen per etmaal, afremmen, optrekken, het geluid van eventueel lopende motor en piepende banden, ter hoogte van mijn tuin gaan ook nog gepaard met bijbehorende uitlaatgassen en rondvliegend minuscule deeltjes van rubberen autobanden. Dit alles zorgt ervoor dat mijn tuinplezier wordt bedorven en er gezondheidsrisico's ontstaan. Het in- en uitrijdend verkeer zorgt er voor dat **onze achteringang niet meer veilig te gebruiken is. Daarnaast vindt hier snoeiwerk aan de coniferen plaats. Met een veelvuldig komen en gaan van auto's kunnen wij dit noodzakelijke onderhoud niet meer veilig uitvoeren.** Dit heeft zich niemand van de gemeente in het voortraject gerealiseerd.



Foto: Stationsstraat 16, links de coniferenhaag van de achtertuin en ingang parkeergarage.

De ontwerpbijslage toont een versmalling van de Engerweg ter hoogte van de Kapellaan. Ik verwacht dat die versmalling een goede verkeersdoorstroming belemmert. Moeten de toekomstige bewoners, bezoekers en parkeerders worden gedwongen gebruik te maken van **de bochtige en onoverzichtelijke route** Stationsstraat- Einderstraat- Engerweg- appendix – parkeergarage en vice versa. Deze onveilige route vraagt mijns inziens om ongelukken. Het plannen van het in-en uitrijden in de appendix aan de Engerweg acht ik niet zinvol en niet wenselijk. Bij het onderdeel *Natuur* kom ik hier nog op terug. Het **veiligste scenario** zou zijn om de in- en uitgang van de parkeergarage te verplaatsen naar de Kapellaan vanwege het feit dat daar geen bochten zijn. Een andere optie zou kunnen zijn om in- en uitgang te splitsen tussen de Kapellaan en de Putgang. Het derde

alternatief zou kunnen zijn om de in-en uitgang te scheiden: in- of uitgang appendix Engerweg en in- of uitgang Kapellaan.

3. Plangebied

Op blz. 171 van de *bijlagen* staat een foto van de Kapellaan met haar 40 Platanus accrifolia. Deze bomen worden vanwege grootte en kwaliteit van de bomen aangemerkt als monumentaal. Het is een prachtig gezicht op de aanleunwoningen van de Kapelhof en is genomen vanuit de Stationsstraat/ Discovery richting het centrum van Kerkrade. De foto zelf stamt uit 2004. In de Stationsstraat staan ook mooie, monumentale platanen zoals de volgende foto uit februari 2023 laat zien.



De wens om het zicht op de Kapellaan te behouden begrijp ik. Mijn wens om de in- en uitgang van de parkeerplaats te verplaatsen naar de Kapellaan zal niets aan de gefotografeerde situatie veranderen. Immers de foto laat een voor het ontwerpplan niet ter zake doende deel van de Kapellaan zien: het gefotografeerde deel van de Kapellaan maakt geen deel uit van het plangebied. Het gaat in het plangebied om het deel van de Kapellaan dat ligt tussen Engerweg en Markt, zeg maar het gebied tegenover wat (nu nog) de Hamboskliniek is. Zie onderstaande foto's.



Tussen de Hamboskliniek en de St. Lambertuskerk ligt de verdiepte in- en uitrit van de parkeergarage van 'Residentie Lambertus'. Een tegenoverliggende verdiepte in- en uitrit van de parkeergarage d'r Pool zou niets afdoen aan het zicht op de Kapellaan zoals getoond op de foto van blz. 171.



De verdiept-liggende in- en uitgang van de parkeergarage van 'Residentie Lambertus'.

Ik kan het antwoord van de projectleider op mijn suggestie om de in- en uitgang van de parkeergarage naar de Kapellaan te verplaatsen te zien als **niet zinvol en niet wenselijk**, niet volgen (Beantwoording 11112022). Als het alleen om het zicht op de bomen in de Kapellaan gaat dan heb ik aangetoond dat dit aanzicht niet wordt aangetast. Het lijkt mij tevens zinvol om de in- en uitgang te verplaatsen gelet op de vele verkeersbewegingen die zich in het gebied Stationsstraat/ Engerweg gaan afspelen. Argumenten van zijde van de gemeente met betrekking tot niet zinvol en niet wenselijk ben ik niet tegen gekomen. Het argument dat dat de verplaatsing extra kosten met zich meebrengt wordt niet onderbouwd met een berekening/ vergelijking van de kosten met en zonder verplaatsing.

4. Natuur

Het resultaat van Faunaonderzoek 2022 D'r Pool Kerkrade uitgevoerd door Bureau Meervelt, blz.232 van de ontwerpbijslagen laat zien dat in de luwte van de Engerweg, in het door mij als 'blindedarm' aangegeven stukje Engerweg, pal naast en in onze tuin elke keer signalen van de **gewone dwergvleermuis** zijn waargenomen. Het laatste bezoek van 07092022 leverde zelfs '... een mogelijke paarverblijfplaats van Gewone dwergvleermuis ...op ...'. Hier werden dieren gehoord met constante werfroep en werden rondvliegende exemplaren waargenomen. Bij de komst van een in- en uitgang van de bewoners- en bezoekersparkeergarage moet vanwege de veiligheid continue licht branden of steeds oplichten, de 50 woningen leveren natuurlijk ook kunstlicht in overvloed. Kunstlicht heeft een verstorend effect op de natuur(André Kuipers, wetenschapsserie 'Ruimteschip Aarde, uitgezonden d.d. 22022023 op Nederland 1, 20.33u) en zeker op vleermuizen.

In Kerkrade is onlangs het kerkgebouw "De Blijde Boodschap' afgebroken. Ook hier woonden vleermuizen. Maar ook hier had de gemeenteraad geen oren naar de kleine bewoners van het gebouw. In ons verstedelijkt gebied is het ongelooflijk mooi om te zien dat er nog enkele plaatsen zijn waar vleermuizen kunnen wonen. Nu ook het kleine woongebiedje in de nabijheid van Stationsstraat 16 wordt bedreigd is het op zijn minst van belang dat de gemeente **compensatiemaatregelen** gaat nemen door het plaatsen van **vleermuiskasten** op een dusdanige plek dat het kunstlicht de vleermuizen en andere kleine dieren als egels en vogels niet stoort.

De bewoners van Stationsstraat 16 zullen ook blij zijn met het verminderen van kunstlicht. De ingang van de parkeergarage, indien die er zou komen, zou in ieder geval overdekt dienen te worden om licht en gassen binnen te houden. Kattenogen, lichtgevende verf en/of lichtbronnen aan de zijkanten van de ingang van de parkeergarage die alleen op de weg

schijnen zouden lantaarnpalen dienen te vervangen vanwege de gezondheid van mens en dier. Lichtvervuiling is net als luchtvervuiling slecht voor de gezondheid.

De **tuinen** van Stationsstraat 12 t/m 28 vormen samen het groene lint waaraan de grondgebonden woningen met hun tuinen zullen komen te liggen. In de oude tuinen van de Stationsstraat staan grote, oude loofbomen die uiteraard bladverliezend zijn. Ik neem aan dat de makers van de plannen hiermee rekening hebben gehouden en met het bladafval en de schaduw die de bomen produceren bekend zijn.

Het groene lint mag geen slachtoffer worden van de sloop- en bouwactiviteiten en naderhand de bewoning.

5. Privacy en waardevermindering

Uit 'D'r Pool – presentatie stedenbouwkundig plan' d.d. 10062022 blijkt dat de afstand tot de huizen/ achtertuinen aan de Stationsstraat is vergroot ten opzichte van het eerste bouwplan door een minder breed bouwblok in te plannen. Voor mijn **achtertuintuin** ligt dat echter anders. Twee van de grondgebonden woningen liggen hoger dan onze tuin. Deze woningen zijn in een van de laatste planwijzigingen toegevoegd. Deze woningen op die locatie tasten mijn privacy aan, in mijn tuin kan ik niet meer mijn gang gaan zoals ikzelf zou willen.

Het openbare doorlopende pad vanaf de Engerweg naar het centrale deel van het plan is op een dusdanige hoogte dat men ook vandaaruit een vrij zicht op mijn tuin heeft. Dat is zeer ongewenst.



Foto inkijk achtertuin vanaf platformje Pool

Voor de bescherming van mijn privacy is het wenselijk dat het appartementencomplex op de kopse kant richting Stationsstraat niet is voorzien van ramen/ raampartijen. De inkijk leidt tot waardevermindering van mijn eigendom.

De muur van d'r Pool, die momenteel nog de erfafscheiding met mijn perceel vormt, wordt spoedig afgebroken. Nadat de bouwhekken zijn verdwenen is de erfafscheiding verdwenen, ook hier is een definitieve oplossing voor een nieuwe, veilige, adequate erfafscheiding in overleg met de bewoners van Stationsstraat 16 op zijn plaats. De kosten zijn in dit soort gevallen voor de bouwer en/of de gemeente.

6. Waardevermindering

Door het ontwerpplan d'r Pool ontstaat waardevermindering van het object Stationsstraat 16. Ik noem volgende punten die in mijn ogen leiden tot waardevermindering:

- de onder nummer 2 genoemde gevolgen van toegenomen verkeersintensiteiten
- de verkeerseffecten behorend bij de in- en uitgang van de parkeergarage appendix Engerweg, met name op het gebied van gezondheid en veiligheid

- de aantasting van de privacy

Op voorhand wil ik al een beroep doen op schadeloosstelling vanwege planschade.

Samenvattend

Samenvattend vraag ik om in het ontwerpplan d'r Pool aandacht te hebben voor en het aan te passen op de volgende punten:

- de extra verkeersbewegingen in het bovenste deel van de Stationsstraat ten gevolge van de komst van plan 'd'r Pool' in cijfers uit te drukken door nieuwe verkeerstellingen/ metingen ter hoogte van Stationsstraat 16 te organiseren,
- dat de gemeente onderzoekt op welke wijze de geluidbelasting op onze gevel en in huis doelmatig kan worden teruggedrongen,
- te verhelderen of de gezondheid van haar inwoners ondergeschikt is aan het zicht op een laan
- duidelijk te maken welke rol het bezoekersparkeren in de parkeergarage en aan de parkeerstrook aan de Engerweg gaat spelen,
- verplaatsen van de in- en uitgang van de parkeergarage aan de Engerweg naar de Kapellaan vanwege de verkeersveiligheid en geluidsoverlast
- dat dit alles leidt tot concreet actieplan tot verbetering omgevingslawaaï voor woonomgeving van Stationsstraat 16.
- compensatiemaatregelen treffen voor de gesignaleerde vleermuizen

De volgende punten om waardevermindering van mijn eigendom te voorkomen:

- beschermende maatregelen treffen om de privacy in mijn achtertuin te waarborgen,
- plaatsing van een tijdelijke erfafscheiding tijdens het hele sloop- en bouwtraject en daarna een definitieve erfafscheiding.
- bescherming van het groene lint tijdens de hele operatie en daarna
- beperking van alle kunstlicht om lichtvervuiling te vermijden

In afwachting van uw reactie verblijf ik,

Hoogachtend,

M.C.W. van Beusekom

Bijlage 1

Datum: wo 14-10-2015 23:01
 van MCW van Beusekom fam.vanbeusekom@home.nl
 Betreft: onderhoudsmaatregelen wegdek Stationsstraat
 aan gemeentehuis@kerkrade.nl

Gaarne met **SPOED** behandelen.

Geacht College

Deze brief bevat een dubbele boodschap: enerzijds een klacht tegen de werkwijze van de gemeente in te dienen, anderzijds om een "gemiste kans ?" aan te kaarten.

Klacht.

Op dinsdag 13 oktober 2015, ruim na 16.00u viel de aankondiging van "Onderhoudsmaatregelen wegdek Stationsstraat- Putgang" in de bus. De aanvang van de werkzaamheden is ingepland voor donderdag 15 oktober 2015, 08.00u. Tussen aankondiging en aanvang van de werkzaamheden liggen minder dan 40u. Parkeren in de parkeervakken c.q. langs de weg is tijdens alle werkzaamheden niet toegestaan. Tijdens een deel van de werkzaamheden is de straat totaal afgesloten. Voor de bewoner betekent dit te weinig ruimte om te anticiperen op reeds gemaakte afspraken met leveranciers, aannemers en zorgverleners e.d. Ik voel mij door deze hals-over-kop aanpak, waar het de **communicatie richting burger** betreft, als burger en bewoner van onze stad niet serieus genomen.

Gemiste kans?

De Stationsstraat te Kerkrade is in de hele procedure betreffende de BPL (Buitenring Parkstad Limburg) tot en met de laatste zitting op de agenda van de Raad van State geplaatst. Mijn zienswijzen ten aanzien van de toename van de verkeersstroom/ verkeersoverlast/ geluidsoverlast werden door zowel de Provincie als de Raad van State gedeeld. De Raad van State verklaarde mijn zienswijze ontvankelijk op het punt dat door de komst van de BPL de verkeersstroom in de Stationsstraat zal toenemen. De stukken dienaangaande zijn alle ook in uw bezit.

Nu door de gemeente een nieuw wegdek wordt gelegd, wordt op geen enkele wijze geanticipeerd op de toename van de geluidsoverlast door de toename van het verkeer door de komst van de BPL. **Nu** was er de mogelijkheid om deze overlast al iets in te perken door gebruik te maken van speciaal asfalt dat het geluid reduceert. De snelheid van de besluitvorming in deze staat zorgvuldigheid en toekomstbestendigheid van de Stationsstraat in de weg.

Een klein onderzoek mijnerzijds toonde aan dat het duurdere sma-8 asfalt een langere levensduur en lagere onderhoudslasten heeft en ook nog tegemoet komt aan milieubewustzijn en duurzaamheid. Zie onder andere <http://www.asfaltblij.nl/media/1499/2013-1-stil-mastiek-als-geluidsreducerende-deklaag.pdf> en <http://auto-en-vervoer.infonu.nl/verkeer/62861-asfaltopbouw-en-de-meestgebruikte-soorten.html>.

Verder wil ik de gemeente erop wijzen dat zij volgens de EU richtlijn geluidhinder 2004 verplicht is de leefomgeving van haar inwoners niet te laten verslechteren.

Ter zake het volgende citaat:

"De Europese Richtlijn 2002/49/EG is gericht op de evaluatie en beheersing van omgevingslawaaï. Deze richtlijn wordt aangehaald als de Richtlijn omgevingslawaaï. **In Nederland is de richtlijn in 2004 ingevoerd in de Wet geluidhinder**(vetgedrukt / onderstreept Van Beusekom). De Richtlijn omgevingslawaaï is van toepassing op

omgevingslawaaï waaraan mensen worden blootgesteld. De richtlijn richt zich vooral op het vaststellen, beheersen en waar nodig verlagen van geluidsniveaus in de leefomgeving. Het toepassingsgebied beperkt zich tot een aantal gedefinieerde brontypen, te weten weg- en railverkeer en luchtvaart en specifieke vastgelegde industriële activiteiten.

In Nederland zijn door de minister zes agglomeraties aangewezen die invulling moeten geven aan de EU-richtlijn Omgevingslawaaï. Het gaat hierbij om de agglomeraties Amsterdam/Haarlem, Den Haag/Leiden, Eindhoven, **Heerlen/Kerkrade** (vetgedrukt door Van Beusekom), Rotterdam/Dordrecht en Utrecht. In 2006 zijn de geluidsbelastingkaarten gemaakt. Op basis van deze kaarten kan een indruk worden gekregen van de geluidssituatie binnen een gemeente en het aantal mensen dat wordt blootgesteld aan een bepaalde geluidsbelasting." (einde citaat)

De website van de gemeente deelt terzake het volgende mede:

"Om de schadelijke gevolgen van omgevingslawaaï te bestrijden, worden volgens de Richtlijn omgevingslawaaï de volgende instrumenten toegepast:

- Inventariseren van de blootstelling aan omgevingslawaaï door middel van geluidsbelastingkaarten.
- Vaststellen van actieplannen **om omgevingslawaaï te voorkomen en/of te beperken. De plannen moeten vooral gericht zijn op plaatsen waar hoge blootstellingsniveaus schadelijke effecten kunnen hebben voor de gezondheid van de mens. Ook moeten ze een goede geluidskwaliteit handhaven.** (vetgedrukt/ onderstreept : Van Beusekom)
- Voorlichten van het publiek over omgevingslawaaï en de effecten daarvan. Daarbij hoort het publiceren van de geluidsbelastingkaarten en het houden van inspraak over de actieplannen.

Voor een meer uitgebreide beschrijving van de ontwikkeling van de geluidsbelastingkaart wordt verwezen naar de rapportage 'Geluidsbelastingkaart EU-richtlijn Omgevingslawaaï'. (kenmerk HLN028/Hcj/0443 van 8 juni 2007) en naar de website van de gemeente; Kerkrade, (www.kerkrade.nl/afval&Milieu/Geluid). "

Hieronder staat de geluidsbelastingkaart van Stationsstraat 16 in 2006., verkregen via <http://geo.parkstad-limburg.nl/geowebolutions/kerkrade/geluid/> (aug. 2011).

Geluidsbelasting door wegverkeer	
Geluidsgevoelig	Ja
Geluidsbelasting_etmaal	62dB
Geluidsbelasting_nacht	52dB
Geluidsgevoelig	Ja
Geluidsbelasting_etmaal	63dB
Geluidsbelasting_nacht	53dB

Het moge duidelijk zijn dat na 2006 - toen de waarden al duidelijk verhoogd waren- door een verdere toename van verkeersintensiteiten de geluidsbelasting verder is gestegen.

Ik heb u niet willen vermoeien met bovenstaande technische uiteenzetting, maar een bijdrage willen leveren aan milieugericht, duurzaam, kostenbesparend en toekomstgericht bewustzijn. En door deze mail de keuze voor het stillere, duurzamere en onderhoudsvriendelijkere asfalt voor u makkelijker te hebben gemaakt.

Hoogachtend,

Drs. M.C.W. van Beusekom
Stationsstraat 16
6461 EJ Kerkrade

Bijlage 2

Datum ma 19-11-2018 22:51

van MCW van Beusekom fam.vanbeusekom@home.nl

betreft: reactie op uw actieplan EU-richtlijn omgevingslawaaï gemeente Kerkrade voor de periode 2018-2023

aan 'KRD Gemeentehuis' gemeentehuis@kerkrade.nl



RE
ontvangstbevestigir

College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Kerkrade,

Ik heb kennis genomen van uw Actieplan EU-richtlijn omgevingslawaaï gemeente Kerkrade voor de periode 2018-2023.

Mijn reactie volgt hieronder.

De in het plan gebruikte verkeerstellingen zijn uit 2016, dus vóór het openstellen van de Buitenring en toen reeds was de Stationsstraat oranje gekleurd in het Geluidsbelastingkaarten EU- richtlijn omgevingslawaaï 2016(3^e tranche)stratenplan, dus in de gevarezone maar nog niet helemaal in gevaar, maar toch...

De provincie van Limburg heeft zelf in haar plan betreffende de Buitenring aangegeven dat de verkeerintensiteiten in de Stationsstraat te Kerkrade door de komst van de Buitenring zullen toenemen.

Om die reden heb ik diverse keren bij de Raad van State verzocht om aanpassingen van het ontwerpplan, dat is niet gelukt. Er ligt wel de opdracht van de Raad van State en de toezegging van de provincie dat de Stationsstraat te Kerkrade opgenomen is in de lijst met knelpunten op onderliggend wegennet, en wel op plaats 11.

Mijn verbazing is zeer groot nu ik constateer dat bij de gemeente Kerkrade geen enkele kennis op dit punt aanwezig lijkt te zijn die zijn weerslag vindt in uw actieplan.

Het hele actieplan verkeer gaat voorbij aan de toegenomen verkeersintensiteiten en de toegenomen snelheden zoals die door zowel de provincie en als mij zijn voorspeld.

Mijn actie om de cijfers van de verkeerstellingen te actualiseren zijn door het (bewust?) uitblijven van een reactie op mijn verzoeken nog steeds niet gehonoreerd, sterker nog ik weet niet eens of mijn verzoeken gehonoreerd gaan worden. Ik ontvang namelijk geen enkele reactie van een ambtenaar die dit in zijn takenpakket heeft.

Ter bevestiging van bovenstaande acties treft u een tweetal mails(d.d. 23-09-2018 & 23-10-2018) aan, gericht aan uw afdeling SOB, mijn mails zijn wel als zodanig aangekomen en gearcheveerd maar worden niet beantwoord.

Ik wens de cijfers m.b.t. intensiteiten en snelheden gegenereerd in augustus/ september 2018 te ontvangen, zij zijn de meest actuele cijfers. In cijfers uit 2016 kan ik geen realiteit ontdekken.

Mijn sterk vermoeden is dat deze cijfers mijn beleving bevestigen namelijk:

- verkeersintensiteit en snelheden zijn sinds de komst van de Buitenring danig toegenomen en
- ik krijg de cijfers niet/ u verstrekt de gegevens niet omdat in actieplan omgevingslawaaï 2018-2023 geen acties met betrekking tot de Stationsstraat zijn opgenomen.

Heel vreemd.

Mijn vermoeden dat intensiteiten en snelheden zijn toegenomen wordt bevestigd door uw actie borden te plaatsen die aangeven dat de Stationsstraat een straat in de bebouwde kom is en dus de maximale snelheid 50 km p.u. mag bedragen, tevens is een apparaat bevestigd dat de daadwerkelijk

gereden snelheid van de voertuigen registreert en die de bestuurders in de kleuren groen en rood laat weten.

Maar mocht u uw actie willen evalueren: ik kan u reeds nu laten weten dat deze informatie geen effect heeft op de snelheden van de vele voertuigen in mijn woonstraat.

Een eerdere actie, namelijk de verkeersdrempel heeft in het verleden alleen maar geleid tot trillingen van ons huis met enkele scheuren tot gevolg. De drempel is na aandringen van bewoners van de Stationsstraat uiteindelijk verwijderd vanwege de overlast. Ergo een verkeersdrempel is ook geen optie

Op 13 oktober 2015 ontvingen wij ruim na 16.00u de aankondiging dat de straat in verband met asfaltwerkzaamheden vanaf 15 oktober 2015 vier werkdagen en het daartussen liggende weekeinde afgesloten zou worden, ontoegankelijk voor verkeer. Ik heb destijds een klacht ingediend tegen de late berichtgeving van de gemeente en gelijktijdig verzocht een flitspaal te plaatsen want de Buitenring en de effecten daarvan op het onderliggend wegennet waren toen al bij uw ambtenaren bekend(enkele uwer ambtenaren zijn destijds bij verschillende zittingen van de Raad van State m.b.t. dit onderwerp aanwezig geweest).

Waar het toen en nu om gaat is dat in oktober 2015 de kans was om fluisterasfalt als deklaag te gebruiken maar omdat het clusterhoofd SOB beweerde dat het aantal voertuigen alleen zou toenemen indien de Buitenring aan de Duitse kant ook zou worden aangelegd/ verlengd heeft een projectleider van SOB gemeend te kunnen volstaan met asfaltkwaliteit sma8.

En nu, oktober 2018 weer halfslachtige maatregelen:

Twee verkeersborden en een snelheidsmeter, zaken die geen effect hebben op het rijgedrag van de automobilisten en dus ook geen effect sorteren op de geluidsoverlast die ik ervaar.

Als ik dan in uw actieplan lees dat bepaalde maatregelen niet zullen worden genomen vanwege de kosten dan ben ik als burger van Kerkrade zeer boos over de kortzichtigheid van het bestuur, immers wonen & leven met geluidsoverlast is geen pretje en ontnemt mij het woongenot, maakt mij ziek! Ik zet vraagtekens bij de keuzes die door de beleidsmakers worden gemaakt bij de uitgaven voor de Kerkraadse burgers, of zijn bewoners van de Stationsstraat mindere burgers? Wij betalen anders genoeg WOZ.

Trouwens bij anticiperen op de reeds voorspelde groei van verkeer – en dus ook geluid- had u dit probleem allang getackeld en deze reactie helemaal niet hoeven te ontvangen.

En voor uw beeldvorming: elk evenement op de markt krijgen wij als bewoners van de Stationsstraat ook woordelijk mee.

Zoals de situatie nu is, voelt de familie van Beusekom zich aan de voorkant genaaid (wegverkeer) en aan de achterkant genaaid (geluidsoverlast vanwege de toename van het aantal evenement op de markt).

In afwachting van uw acties om mijn woongenot en dat van mijn gezinsgenoten op korte termijn te verbeteren,

Groeten,

Drs. MCW van Beusekom
Stationsstraat 16
Kerkrade

Bijlage 3

Aan: Griffie Van: Charles Wolters

Kopie aan: Tim Weijers, Tom Willems, Tonnie Passau, Jeanine Brouns, Axl Schobben

Datum: 11-11-2022

Betreft: Beantwoording vragen vanuit de vergadering van de raadscommissie Grondgebied en Economische zaken d.d. 2 november 2022

In overleg met wethouder Tim Weijers bijgaand de beantwoording van c.q. de reactie op de twee nog toe te lichten vragen die zijn gesteld vanuit de vergadering d.d. 2 november jl. van de raadscommissie Grondgebied en Economische Zaken m.b.t. het agendapunt "Sloop en herontwikkeling D'r Pool":

- Verkeersstromen (D'r Pool en nieuwe situatie) in kaart te brengen.
- Nadere informatie over door inspreker genoemde normen en cijfers.

Verkeersstromen:

De verkeersstromen rondom het plangebied betreffen 2 onderwerpen, te weten:

- maatgevende verkeersstromen ter bepaling van de maximale geluidbelasting op de gevels van het te realiseren bouwplan
- wijziging van verkeersstromen ten gevolge van de verplaatsing van de entree naar de parkeergarage in het bouwplan

Verkeersstromen ter bepaling van de geluidbelasting op de gevel volgens de Wet Geluidhinder:

Op grond van de Wet Geluidhinder zijn ten behoeve van de bepaling van de geluidbelasting op de toekomstige gevels van het bouwplan, de verkeersstromen in de Putgang in kaart gebracht.

De Putgang is een doorgaande gebiedsontsluitingsweg langs het plangebied met een toegestane maximum snelheid van 50 kilometer per uur. De Kapellaan en de Engerweg zijn 30 km/uurerftoegangswegen. Erftoegangswegen hebben als functie het veilig toegankelijk maken van percelen in verblijfsgebieden waarbij uitwisseling van verkeer de hoofdfunctie is.

De Wet geluidhinder geldt niet voor 30-km wegen en voor woonerven en is dus niet van toepassing op de Kapellaan en Engerweg. De Putgang is in deze dus maatgevend voor de geluidbelasting op de gevels van het bouwplan. Derhalve zijn van 4 mei t/m 17 mei 2022 de verkeersstromen in de Putgang in kaart gebracht.

De Putgang genereert een dusdanige geluidproductie op de gevel dat geluidwerende maatregelen, op de nieuw te bouwen woningen nodig zijn. Bij toepassing van de juiste geluidwerende maatregelen conform een nader onderzoek als onderdeel van de aanvraag van de omgevingsvergunning, is een binnenniveau van 33 dB en daarmee een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gewaarborgd.

Verkeersstromen

Inspreker mevrouw Van Beusekom stelt dat bij de ontwikkeling van het bouwplan gebruik is gemaakt van de verkeersinformatie zoals aangeleverd door bureau Grenspaal 12 medio februari 2022. Dit is niet correct. De aan mevrouw Van Beusekom verstrekte informatie over de verkeersstromen in Stationsstraat betreffen een algemeen onderzoek naar de verkeersstromen – en snelheden aan de Stationsstraat. Dit onderzoek staat los van de nieuwbouwontwikkelingen en is specifiek gericht op maatregelen op de Stationsstraat. De gegevens zijn niet gebruikt om de verkeersstromen rondom D'r Pool in kaart te brengen.

In het algemeen kan men wel stellen dat het bovenste deel van de Stationsstraat (vanaf de aansluiting Putgang richting centrum) een hogere verkeersintensiteit kent dan het onderste deel van

de Stationsstraat (vanaf de Putgang richting Discovery); dit komt omdat de Caspar Sprokelstraat – Putgang het zuid-westelijke deel van het centrum ontsluit via aansluiting op de Stationsstraat. Uit het verkeersmodel 2018 blijkt dat er op het bovenste deel ongeveer 3700 voertuigen per etmaal rijden, op het onderste deel zijn dit er 3200. Dit type gebiedsontsluitingsweg kan een verkeersintensiteit van 6000 motorvoertuigen verwerken, er is dus nog ruim voldoende restcapaciteit.

Voorts stelt mevrouw Van Beusekom dat door de komst van de 49 nieuwe woningen de geluidbelasting in het bovenste deel van de Stationsstraat zal toenemen. Dit is op basis van de huidige gegevens niet aantoonbaar.

Ook wordt gesteld dat de verkeersintensiteit rondom D'r Pool zal toenemen ten gevolge van het bouwplan. Dit is niet correct. Op basis van de algemeen gehanteerde en landelijk geaccepteerde CROW-cijfers (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek) genereert het bouwplan met 49 woningen circa 325 tot 353 verkeersbewegingen. De functies in D'r Pool tot maximaal 2 jaar geleden, genereren op basis van de CROW-cijfers circa 936 tot 1166 verkeersbewegingen. Per saldo zal het aantal verkeersbewegingen rondom D'r Pool dan ook afnemen met 611 tot 813 bewegingen.

Aangetekend dient wel te worden dat de verkeerstromen in de nieuwe situatie zullen verschuiven. Het bewonersparkeren zorgt voor een verschuiving van de verkeersbewegingen naar de nieuwe geplande toegang van de parkeergarage aan de Engerweg.

Voorts dient aangetekend te worden dat de door mevrouw Van Beusekom voorgelegde berekeningen van het aantal verkeersbewegingen gebaseerd zijn op een andere aanname. Het aantal verkeersbewegingen wordt volgens CROW bepaald op basis van het aantal en typen woningen en niet op basis van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

Het aantal resulterende verkeersbewegingen van bewoners aan de Engerweg is niet te bepalen. Indien wordt uitgegaan van het voornoemde aantal van 325 tot 353 bewegingen, zal het uiteindelijke aantal verkeersbewegingen van bewoners zelf op de Engerweg en de op de in-/uitrit naar de parkeergarage in ieder geval minder zijn. De door mevrouw Van Beusekom berekende 409 tot 546 bewegingen zijn in ieder geval niet correct.

Indien men uitgaat van de door mevrouw Van Beusekom genoemd percentage verkeersbewegingen van 84% tijdens 7:00 uur 's-ochtends en 19:00 uur 's-avonds, bedraagt het aantal verkeersbewegingen voor het gehele plangebied ten gevolge van het bouwplan, over deze dagperiode gemiddeld 23 tot 25 verkeersbewegingen per uur.

In het uit te werken bestemmingsplan zal op de te generen verkeersbewegingen ten gevolge van het plan D'r Pool nog concreet worden ingegaan.

In kaart brengen verkeerstromen

Een verkeersstromen-onderzoek kan mogelijk meer duidelijkheid verschaffen over de toekomstige afwikkeling van het verkeer rondom het plangebied. Specifieke aantallen en de verdeling van de verkeersbewegingen over de Engerweg en de toegang tot de parkeergarage, zullen naar verwachting echter niet verkregen worden aangezien het plangebied te klein is voor zo'n onderzoek. Een verkeersstromenonderzoek richt zich veelal op buurt-, wijk- en stadsniveau en niet op een verhoudingsgewijs klein te herontwikkelen plangebied. In die zin verschaft het onderzoek naar verwachting geen duidelijker beeld anders dan dat de verkeerstromen zich verplaatsen zoals omschreven. Een verkeersstromenonderzoek is in die zin dan ook niet zinvol.

Suggestie tot verplaatsing van de inrit naar de parkeergarage

Mevrouw Van Beusekom deed de suggestie om een andere of tweede toegang tot de parkeergarage te onderzoeken. Uiteraard is de deze suggestie al in een eerder stadium van de uitwerking van het plan onderzocht. Een toegang vanuit de Kapellaan of de Putgang is, los van de extra kosten, als niet zinvol en niet wenselijk gebleken.

Informering mevrouw Van Beusekom

Mevrouw Van Beusekom is op de hoogte gesteld van onze reacties op de punten die zij als inspreester aandroeg.

Bijlage 4

di 14-3-2023 08:51

Wolters, Charles (Kerkrade) charles.wolters@kerkrade.nl

RE: verkeerstellingen begin 2022

'MCW van Beusekom' fam.vanbeusekom@home.nl

Geachte mevrouw Van Beusekom,

Bijgaand stuur ik u de gegevens van de verkeerstellingen van begin 2023. Voorts heb ik de metingen uit 2020 en 2022 ook laten opnemen.

Wij tekenen aan dat de locaties van de metingen ook invloed hebben op de gemeten "V85. Zo heeft de meting van begin 2023 plaatsgevonden op de locatie waar de "straatjuweeltjes" staan. Dit betreft een asverspringing die direct invloed heeft op de ter plaatse gereden snelheid. Uit de plaatsing van de "straatjuweeltjes" blijkt dat de gemiddelde snelheid op de Stationsstraat sterk terug is gelopen.

Uitleg V85

Dit is de snelheid die door 85% van het verkeer wel wordt gereden (of langzamer) en door 15% van het verkeer wordt overschreden. Daarnaast wordt altijd enige mate van overschrijding geaccepteerd.

Tijdspad	Type	Rijrichting	V85	Vtg/etm	Opmerking
02-20-2020 t/m 09-10-2020	Viacount	Putgang	48	3085	
01-20-2020 t/m 09-10-2020	Viacount	Station	56	2591	
08-02-2022 t/m 21-02-2022	SDR/GP12	Putgang	62	2902	
08-02-2022 t/m 21-02-2022	SDR/GP12	Station	62	3333	
19-01-2023 t/m 27-01-2023	Dinaf	Putgang	49	2447 (*2970)	Meting met telslang t.h.v. straatjuweeltjes
19-01-2023 t/m 27-01-2023	Dinaf	Station	49	2833 (*3472)	Meting met telslang t.h.v. straatjuweeltjes

* Gemiddelde werkdag (telsslang)

Ik hoop u hiermee voldoende op de hoogte te hebben gesteld.

Met vriendelijke groet,

Charles Wolters



C.J.J. (Charles) Wolters

Bezoekadres

Markt 33

6461 EC Kerkrade

Postbus

Postbus 600

6460 AP Kerkrade

Telefoon

+31 (0)45 567 67 67

E-mail

gemeentehuis@kerkrade.nl

Website

www.kerkrade.nl



Projectleider

Afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Domein Stad

Telefoon

14045

Mobiel

+31 (0)6 28 29 29 23

Email

charles.wolters@kerkrade.nl