

## Vragen buurtbijeenkomst Vierpaardjes 31-5-2022

### Vraag 1

Kunnen er vanaf het spoordek voorwerpen naar beneden gegooid worden?

#### Antwoord

Het spoordek is niet bereikbaar vanuit de openbare ruimte en wordt dit alleen gebruikt door werknemers van ProRail. Het volledige emplacement is na uitvoering afgeschermd middels hekwerk.

### Vraag 2

Hoe komt de routing van fietsers eruit te zien aan de zijde Vierpaardjes?

#### Antwoord

Fietsers, komende vanaf de rotonde Kaldenkerkerweg, fietsers over een vrij liggend fietspad dat tussen de rijbaan Vierpaardjes en het spoor ligt. De fietsers fietsen met het gemotoriseerd verkeer mee door de onderdoorgang en steken vervolgens de Amnesty Internationalstraat over naar de Broekestraat. Op de kruising van het fietspad met de Amnesty Internationalstraat wordt een verhoogd plateau gerealiseerd om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te remmen. De gehele fietsroute is vrij liggend.

Fietsers vanaf de rotonde Kaldenkerkerweg richting Onderste Molenweg fietsen over het vrij liggend fietspad tot halverwege de Vierpaardjes en fietsen vervolgens parallel met de rijbaan Vierpaardjes. Bij de onderdoorgang kruisen de fietsers ongelijkvloers de rijbaan Vierpaardjes richting de Onderste Molenweg.



### Vraag 3

Waarom wordt het 3<sup>e</sup> bedrijfspand aan de Guliksebaan niet verworven?

#### Antwoord

Dit pand is niet noodzakelijk om de onderdoorgang te realiseren.

**Vraag 4**

De verwerving van de woningen is niet meegenomen in de presentatie/planning. Wanneer worden de woningen gesloopt?

**Antwoord**

De woningen kunnen niet gesloopt worden voordat de gemeente eigenaar van de woningen is. Hiervoor loopt het verwervingsproces en is tevens een onteigeningsprocedure gestart.

**Vraag 5**

Hoe wordt omgegaan met de veiligheid op de Kaldenkerkerweg? Wat gaat hieraan gedaan worden? De verkeerslichten zijn verwijderd en kinderen steken vanuit park zo de Kaldenkerkerweg over met fiets/skates.

**Antwoord**

Na het realiseren van de ondertunneling van het spoor door ProRail, gaat de gemeente aan de slag met de herinrichting van de openbare ruimte daaromheen. In de fase van de herinrichting van de openbare ruimte nemen we het onderzoeken van mogelijke oversteekvoorzieningen voor voetgangers mee.

**Vraag 6**

Hoe komt de routing van het werkverkeer eruit te zien tijdens de werkzaamheden in de Willem van Bommelstraat?

**Antwoord**

Het werkverkeer gaat via de Guliksebaan en Amnesty Internationalstraat aanrijden voor het bouwterrein. Er komt in principe geen bouwverkeer voor de realisatie van de onderdoorgang in de Willem van Bommelstraat.

**Vraag 7**

Vrees voor hard rijden over de Amnesty Internationalstraat en toename verkeer. Hoe wordt hiermee omgegaan in de toekomst?

**Antwoord**

Een toekomstige situatie kun je niet meten, maar een toekomstige situatie kan zo goed mogelijk voorspeld worden met een verkeersmodel. Volgens het verkeersmodel wordt de intensiteit van het verkeer (hoeveelheid verkeer) op de Amnesty International lager dan in de huidige situatie. Daarnaast komt er op de kruising Amnesty Internationalstraat – Broekestraat een verhoogd plateau te liggen wat een snelheidsremmend effect heeft. In september vinden op de Amnesty Internationalstraat verkeerstellingen plaats. Hierbij wordt gekeken naar snelheden en intensiteiten (hoeveelheden) verkeer.

**Vraag 8**

Waarom zijn de tellingen uitgevoerd op zondagen?

**Antwoord**

Verkeerstellingen hebben al plaatsgevonden in 2019 en zullen opnieuw plaatsvinden in het najaar van 2022. Ook na realisatie van het project zullen opnieuw verkeerstellingen plaatsvinden. Verkeerstellingen vinden plaats gedurende 2 volledige weken waarin ook weekenden worden meegenomen om de verschillen tussen een werkdag en een weekenddag te kunnen analyseren.

**Vraag 9**

Waarom is er gekozen voor een t-splitsing in plaats van een ovonde?

**Antwoord**

Hiervoor heeft een extern onafhankelijk adviesbureau onderzoek gedaan. Hierbij is in de afweging gebruik gemaakt van diverse criteria zoals inpasbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid, sociale veiligheid en kosten. Het advies van het adviesbureau heeft geleid tot het ontwerp van een T-splitsing.

**Vraag 10**

Er worden alleen inrichtingsplannen gepresenteerd aan de oostzijde van het spoor. Waarom niet aan de andere zijde?

**Antwoord**

Ook de openbare ruimte aan de westzijde van het spoor zal na het opleveren van de ondertunneling heringericht worden. Zowel de oostzijde als de westzijde worden meegenomen in de sessies van het buurtteam in die periode.

**Vraag 11**

De routing van fietsers en wandelaars ter hoogte van de onderdoorgang wordt langer. Dit betekent een intensivering voor mindervaliden. Waarom is hiervoor gekozen?

**Antwoord**

Deze routing is gekozen om te kunnen voldoen aan diverse richtlijnen, waaronder het maximaal toegestane hellingspercentage. Op basis van deze richtlijnen is het ontwerp vormgegeven. De lengte van de omweg betreft daarmee ongeveer 50/100 meter.

**Vraag 12**

Waar en wanneer worden er 0-opnamen gemaakt? (werkzaamheden en verkeer).

**Antwoord**

Afhankelijk van het type werkzaamheden kan worden bepaald binnen welke straal een nulmeting noodzakelijk is omdat de omgeving er effecten van kan ondervinden. Er is sprake van twee aannemers in de uitvoering; de aannemer van de gemeente en de aannemer van ProRail. Wanneer de aannemer van ProRail geselecteerd is gaan we met de beide aannemers in overleg om af te stemmen hoe we dit goed kunnen laten verlopen. Zodra hierover mee informatie bekend is zullen wij dit aan u kenbaar maken

**Vraag 13**

Komen er heipalen?

**Antwoord**

Op dit moment zijn er geen heipalen voorzien. Er komen wel voorzieningen om waterdicht/watervrij te bouwen. Er wordt zoveel mogelijk gekeken naar trillings-arme oplossingen.

**Vraag 14**

Welke invloed heeft de Lidl op dit verhaal? De komst van de Lidl heeft een aantrekkende werking van het verkeer.

**Antwoord**

Een toekomstige situatie kun je niet meten, maar een toekomstige situatie kan zo goed mogelijk voorspeld worden met een verkeersmodel. In het verkeersmodel zijn deze beide wijzigingen (de ondertunneling van de Vierpaardjes en de komst van de Lidl) als combinatie in beeld gebracht. Op basis van deze analyse wordt er wel een toename van verkeer verwacht, maar de nieuwe situatie faciliteert een goede doorstroming van het verkeer.

**Vraag 15**

De toename van het (trein)verkeer is niet meegenomen in het bestemmingsplan. Waarom niet?

**Antwoord**

De Raad van State heeft onderschreven dat het bestemmingsplan een spoorwegonderdoorgang voor het wegverkeer mogelijk maakt, maar niet tot een ander gebruik van het spoor en/of capaciteits-vergroting van het spoor. De capaciteit van het spoor heeft niet alleen een fysieke component, maar ook een juridische, namelijk de Wet milieubeheer. De maximaal toelaatbare hoeveelheid geluid van het spoorverkeer is vastgelegd in de Wet milieubeheer, met de zogenaamde GPP-systematiek, de geluids-productieplafonds-systematiek. Met deze GPP's wordt een geluidplafond vastgesteld en wordt onbelemmerde groei van geluid door het treinverkeer voorkomen.

Langs het spoor zijn door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (dit is dus géén bevoegdheid van gemeente Venlo) de GPP's vastgesteld. Deze GPP's zijn maximaal toegestane waarden voor de gemiddelde geluidwaarde van een kalenderjaar, op referentiepunten aan weerszijden van het spoor. Deze referentiepunten liggen fictief op 50 meter afstand, 100 meter uit elkaar en op 4 meter hoogte. Dit zijn geen fysieke punten, maar landelijk ruim 57.000 (virtuele) punten in een digitaal rekenmodel, het geluidregister. Dit model is in 2012 opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De geluidproductie van het treinverkeer wordt dus berekend, en niet gemeten.

Voor het bestemmingsplan Vierpaardjes hebben we de geluidsbelasting bepaald van autoverkeer en spoorverkeer. Voor wat betreft het spoorverkeer zijn we uitgegaan van de geluidsbelasting conform het geluidregister. Dit is het geluidplafond. Met andere woorden, we zijn in het akoestisch onderzoek t.b.v. bestemmingplan uitgegaan van de maximaal toegestane geluidsbelasting (het plafond). Dat is op dit moment een overschatting van de huidige situatie, omdat volgens de berekeningen op deze locatie nog niet de maximaal toelaatbare geluidsbelasting is bereikt.

Een eventuele groei van het spoorverkeer (wij kunnen niet bevestigen dat sprake is van een voorziene toename de komende 10 jaar van 35 á 50% waarover u spreekt) dient te passen binnen de vastgestelde GPP's. ProRail toetst of hier aan voldaan wordt. ProRail is wettelijk verplicht om de GPP's na te leven. De systematiek van geluidsproductieplafonds bevat een werkwijze voor het proactief voorkomen van overschrijding van geluidsproductieplafonds. Onderdeel daarvan is het nalevingsverslag. De Minister ontvangt dit verslag jaarlijkse voor 1 oktober van de beheerder en publiceert het.

Als blijkt dat de maximale geluidsbelasting overschreden wordt (of dreigt te worden), dan zal ProRail maatregelen moeten afwegen. Ook dit wordt in het nalevingsverslag opgenomen.