

1. Keuze van het college m.b.t. verkeersveiligheid rond Keerestraat 7

Conclusie

Het college gaat er *ten onrechte* vanuit dat het omvormen van Keerestraat 7 tot een camping *niet* kan leiden tot problemen op het gebied van verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid zou wel eens het grootste probleem voor de camping en dus ook voor het college kunnen worden.

In 13 van de 17 ingediende zienswijzen wordt gewezen op onveilige verkeerssituatie op en rond Keerestraat 7. Deze indieners achten hierdoor de smalle Keerestraat ongeschikt voor dit project. Zij zijn echter niet de enigen die wijzen op de problematische verkeerssituatie. Ze worden (deels) ondersteund door het Rapport van Grenspaal 12 (het Rapport).

Verkeersveiligheid maakt *geen* deel uitmaakt van de opdracht voor de verkeerskundige analyse die leidde tot het Rapport. Toch vermeldt het Rapport mogelijke problemen op het wegsegment nabij de N278, op de Keerestraat, de Klompenstraat en de Linderweg. Het betreft die problemen op kruisingsmogelijkheden voor auto's met caravans en voor campers. De problemen worden veroorzaakt doordat al de wegen smal zijn, geen uitwijkmogelijkheden hebben en op het gedeelte nabij de N278 een hellingspercentage van 15% kent, bochten bevat met minimale zichtbaarheid. Het Rapport adviseert daarom een eenrichtingsstructuur van noord naar zuid over de Keerestraat en vervolgens via de Klompenstraat en Linderweg. Het lijkt volstrekt onverantwoord dat de gemeente (sic!) verwacht dat de verdere afwikkeling van verkeer (vanzelf?) via de Klompenstraat en de Linderweg verloopt. Het Rapport geeft aan dat *de ontsluiting van de camping* nog verder onderzocht moet worden. Het Rapport signaleert gevaar voor de auto's, van hordes fietsers op deze toeristische fietsroute. Het gemotoriseerd verkeer kan door hen verrast worden en moeten uitwijken op een weg waar dat niet kan. *Wat doet het college met beide adviezen? Nergens in het Ontwerp Bestemmingsplan (het plan) of in het Rapport staat dat vermeld.*

Veel indieners van zienswijzen wijzen naast deze problemen ook op de verkeersveiligheidsproblemen voor wandelaars en fietsers, waaronder de vele wandelaars en fietsers afkomstig van de camping zelf. Aansluiting op het omliggende wandel- en fietsnet gaat voor hen *altijd* over de Keerestraat. Indieners van zienswijzen refereren aan drie dodelijke ongelukken die al op de Keerestraat hebben plaats gevonden en vrezen voor de toekomst als de camping er komt. (On)geoefende fietsers kunnen gevaar ondergaan/veroorzaken op de hellingen nabij de N278. Daarnaast zijn dit bochtige wegsegment, de Keerestraat, de Klompenstraat en de Linderweg alle niet alleen smal, ze bevatten geen wandel- of fietspad en kunnen dat in de toekomst ook niet krijgen. Een vergelijking van de weg langs Keerestraat 7 met de weg langs camping De Bosrand tussen St.Geertruid en Eijsden plaatst beide wegen *ieder op het andere uiterste* van (on)mogelijkheden voor wegen langs een camping. *Er dient een nader onderzoek plaats te vinden naar de verkeersveiligheid van wandelaars en fietsers op deze weg in de aantallen die de camping voort zal brengen.*

Het Rapport van Grenspaal 12 vermeldt dat het door hen aanbevolen (! niet: vereist) nader onderzoek niet van belang is voor het al dan niet voldoen aan normeringen voor de procedure van het bestemmingsplan. De vraag is of dat ook zo geldt voor een onderzoek naar de (toekomstige) verkeersveiligheid op deze wegen. *Gezien de situatie van de wegen ter plaatse en het aantal dodelijke ongevallen dat er al heeft plaats gevonden, dient een onderzoek naar verkeersveiligheid uitgevoerd te worden, ook voor wandelaars en fietsers van de camping en van elders. Dit onderzoek dient plaats te vinden nog vóór het ontwerp bestemmingsplan wordt vastgesteld. Nog beter zou het zijn als college en gemeenteraadsleden zelf de betreffende wegen eens gaan bekijken en denken aan wandelaars en fietsers die ze daar in de toekomst tegen kunnen komen. Zouden zij tot dezelfde conclusie kunnen komen als veel indieners van zienswijzen: een grootschalige camping voor de doelgroep wandelaars en fietsers hoort daar niet! Kiest het college dan wel voor verkeersveiligheid op*

de Keerestraat en aanliggende wegen? Verkeersveiligheid zou wel eens het grootste probleem voor de camping kunnen worden!

Hieronder leest u waarop deze conclusie is gebaseerd.

1.1 Verkeersveiligheid Rapport van Grenspaal 12

De huidige alsook de toekomstige ontsluiting via de Keerestraat vormt volgens het Rapport van Grenspaal 12 (zie bijlage 7 van het plan) geen probleem voor de *doorstroming of maximale capaciteit*. Naar verwachting zal de *verkeersbelasting* op de Keerestraat in kleine mate stijgen daar waar de veehouderij minder verkeersbewegingen genereert dan een camping. (Zie Rapport H.2, pg 9-13 en H.3, pg. 14-15.) *Hoewel dit gedeelte van het rapport in verschillende zienswijzen vragen en opmerkingen oproept, blijven die vragen en opmerkingen in dit betoog achterwegen.*

Een analyse van de *verkeersveiligheid* zit *niet* in de opdracht die Grenspaal 12 heeft gekregen voor het maken van dit Rapport. (Rapport, pg. 8, par. 1.3.) Deze zijn te vinden in de hoofdstukken 4 en 5 van het Rapport, waar verslag wordt gedaan van:

- een onderzoek van sleeplijnen voor een auto met caravan en voor een camper (zie Rapport H.4, pg. 1)
- en van een verkeersschouw voor een auto met aanhanger. (Zie Rapport H.5, pg 17-18.)

Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen

- a. de bochten en helling in de Keerestraat richting N278
- b. het rechte gedeelte van de Keerestraat,
- c. de aansluitende verbindingswegen (*in het rapport aanhoudend Dorpsstraat en Linderstraat genoemd, in werkelijkheid Klompenstraat en Linderweg geheten*).

Ad a. Over de bochten en helling leveren onderzoek en schouw de volgende bevindingen op. (zie H.4, pg. 17 van het Rapport.)

- De Keerestraat richting N278 bevat op het bochtige wegsegment een bottleneck, die zich ook *vandaag* reeds voordoet wanneer landbouw- of vrachtverkeer hier wil kruisen. Het kruisen van een auto met caravan en camper is onmogelijk in deze bochten van de Keerestraat.
- De zichtbaarheid ter hoogte van de bochten is minimaal waardoor vertragen noodzakelijk is. Uitwijken is er zo goed als onmogelijk op deze locaties.
- De weg kent een hellingspercentage van 15%. Voor zwaar verkeer of gemotoriseerd verkeer met een combinatie auto-aanhanger kan dit problemen geven. De *neerwaartse weg* vanaf de N278 zal voor de meeste combinaties auto- aanhanger geen probleem zijn omdat dit voor een beperkte belasting van de motor zorgt. Voor *opgaand verkeer* kan het hellingspercentage wel voor problemen zorgen, daar waar het gemotoriseerde verkeer eveneens door een mindere zichtbaarheid vaart moet verminderen, waardoor de motor extra moet aanslaan.

Ad b. Over de Keerestraat vermeldt het rapport:

- Het grootste gedeelte van de weg kent een recht wegprofiel met een beperkte wegbreedte, waar echter geen uitwijkmogelijkheden zijn. (Rapport, par. 4.1, pg. 16, alinea onder fig. 4.) Twee bredere voertuigen die elkaar willen kruisen hebben hierdoor weinig manoeuvreerruimte. (zie Rapport, pg. 17, par. 5.2, 4^{de} alinea.)

Ad c. Betreffende de aansluitende verbindingswegen Klompenstraat en Linderweg stelt het Rapport:

- De conclusies van de Keerestraat zijn ook van toepassing op deze wegen. Op het gebied van verkeersveiligheid kan dit voor problemen zorgen. (zie Rapport pg. 18)

1.2 Conclusie van Rapport betreffende verkeersveiligheid

Hoewel verkeersveiligheid geen deel uitmaakt van de opdracht voor het maken van het rapport worden daarover wel conclusies getrokken en adviezen gegeven.

- Het hellingspercentage van 15%, de bochten, de minimale zichtbaarheid en het ontbreken van uitwijkmogelijkheden op het wegsegment nabij de N278 kan voor problemen zorgen.
- Het ontbreken van uitwijkmogelijkheden op de Keerestraat, de Klompenstraat en de Linderweg kan op het gebied van de verkeersveiligheid eveneens problemen geven.
- Het Rapport adviseert een eenrichtingsstructuur van noord naar zuid over de Keerstraat en vervolgens via de Klompenstraat en Linderweg. Dit geeft bestuurders van grotere of langere voertuigen zoals mobilhomes en caravans meer ruimte om vlot de camping te bereiken of verlaten. (Rapport, pg. 20, Aanbevelingen.) *De gemeente* (sic!, zie Rapport, pg. 18, begin laatste alinea) verwacht dat de verdere afwikkeling van verkeer via de Klompenstraat en de Linderweg verloopt.
- De detaillering van de meest optimale ontsluitingsroutes en noodzakelijke verkeersmaatregelen dient bij realisatie van de camping verder te worden onderzocht. Dit is echter voor de bestemmingsplan procedure, waar het gaat om het al dan niet voldoen aan normeringen niet van belang. Vanuit de gemeente kan de nadere detaillering van eventuele verkeersmaatregelen wenselijk zijn, echter is dit een keuze aan de gemeente. (Rapport, pg. 20, Aanbevelingen.)

1.3 Verkeersveiligheid voor wandelaars en fietsers

1.3.1 Het Rapport over verkeersveiligheid voor wandelaars en fietsers

Over wandelaars en fietsers vermeldt het Rapport maar twee punten:

- De beoogde doelgroep van de camping is gericht op natuurbeleving, wandelen, fietsen, en extensieve recreatie. (Zie Rapport pg. 8, par. 1.2, laatste zin.)
- De Keerestraat is met zijn hoogteverschil en hellingspercentage een populaire bestemming voor recreatieve fietsers en toufietzers. Tijdens de zomer passeren regelmatig grote horde fietsers in groep. Deze groep fietsers komt met hoge vaart de heuvel op/- afgereden waardoor automobilisten verrast kunnen worden en plots moeten uitwijken. (Zie Rapport, eind par. 5.2, pg. 18.)

Het Rapport vermeldt dus alleen dat auto's verrast kunnen zijn door grote hordes fietsers die ze ineens op deze toeristische fietsroute tegenkomen. Een verkeersonveilige situatie, mede omdat er volgens het Rapport geen uitwijkmogelijkheden zijn!

Het Rapport vraagt zich niet af wat de vele auto's met caravans en vele campers omgekeerd kunnen betekenen voor de horde fietsers. Het vraagt zich dat evenmin af voor de fietsers en wandelaars van de camping. Hoeveel zijn dat er per dag bij 100 standplaatsen? Voor hen gaat de aansluiting op het omliggende wandel- en fietsgebied, aan het begin en aan het eind van hun tocht, *altijd* over de Keerestraat. In noordelijke richting gaat dit zelfs over 1 kilometer Keerestraat die niet alleen smal is en geen uitwijkmogelijkheden kent, maar bovendien nog vèr voor de helling met haarspeldbochten al bochten heeft, deels tussen graften ligt, dus erg onoverzichtelijke is, voor àlle weggebruikers. Het Rapport trekt dus geen conclusies en geeft evenmin advies *over de verkeersveiligheid* van de vele wandelaars en fietsers van de camping op de Keerestraat en de aansluitende wegen Klompenstraat en Linderweg, die alle smal zijn en geen uitwijkmogelijkheden kennen.

1.3.2 Zienswijzen over verkeersveiligheid voor wandelaars en fietsers

Veel indieners van zienswijzen maken zich zorgen over de verkeersveiligheid, ook voor wandelaars en fietsers. Zij stellen:

- Er is geen ruimte voor een wandel- of een fietspad. De weg is geliefd bij motorrijders. De aanleg van een camping aan de Keerestraat zal gevaarlijke situaties opleveren, de verkeersveiligheid zal ernstig in gevaar komen. [Sterk-Schoenmaeckers].
- In Eckelrade ontstaan ongetwijfeld moeilijke (onaanvaardbare?) verkeerssituaties, zowel op de Klompenstraat als op de Linderweg. In de huidige situatie is het met een bescheiden personenwagen zonder aanhanger al regelmatig wachten op de tegenliggers, omdat er maar één rijstrook beschikbaar is tussen de geparkeerde auto's. Het gaat om 'dorpsstraten', niet om aan- en afvoerwegen. [Gubbels]
- Probeert u zich een beeld te vormen van de situaties die zullen optreden in het hoogseizoen, waarbij op de Keerestraat en Klompenstraat een strijd losbarst tussen landbouwverkeer, campers, caravans, toeristisch verkeer, motoren, lokaal verkeer, wielrenners en recreatieve fietsers. Er zijn zoveel onderbouwde argumenten om aan de Keerestraat géén camping toe te staan: De natuur, landschap, bewoners Eckelrade, het toerisme, de verkeersveiligheid. Er is er slechts één om dit wel te doen. Het economisch belang van één ondernemer. Wij roepen de gemeente op om met name vanuit het perspectief (verkeers-) leefbaarheid deze aanvraag te beoordelen. Stelt u zichzelf de vraag of het economisch gewin van een enkeling opweegt tegen de impact door verkeersoverlast die inwoners gaan ervaren. [Bewonersplatform Lijn 50 – Verkeersleefbaarheid]
- De toename van recreatief verkeer met caravans en campers op de smalle Keerestraat, waar ook veel landbouwverkeer gebruik van maakt, zal onherroepelijk leiden tot verkeersonveilige situaties, zeker met inachtneming van het reeds aanwezige drukke recreatieve verkeer in het Heuvelland met fietsers en motorrijders. In de plantoelichting wordt dit ook onderkend, met als advies het instellen van een 'eenrichtingsverkeer' voor caravans en campers. Daarbij worden geen problemen verwacht in de verkeersdoorstroming, -afwikkeling, en -veiligheid. De ontsluiting van de camping zal nader worden uitgewerkt en worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst met de gemeente. Daaruit blijkt dat de verkeersafwikkeling tot problemen zal leiden. Voorgesteld wordt om via de noordzijde aan te laten rijden en via de zuidzijde af te laten rijden. Er zal dus een soort van 'eenrichtingsverkeer' gereguleerd moeten worden. Onduidelijk is hoe dat in de planregels wordt geborgd. Een anterieure overeenkomst biedt immers geen garantie voor een juiste regulering. [Hooglander namens Lardinois-Senden].
- Op de camping is geen detailhandel en horeca gepland. Iedereen zal elke dag voor boodschappen de Keerestraat op moeten. Er wordt gemakshalve voorbijgegaan aan de 45 dagen waarop er evenementen gehouden mogen worden. Vaak hebben deze evenementen vaste begin- en eindtijden waardoor er chaotische en gevaarlijke verkeerssituaties zullen ontstaan. Vrachtwagens en auto's met aanhanger rijden zich nu al regelmatig vast in de Klompenstraat en de Linderweg. Waarbij nog komt dat de Linderweg een straat is zonder trottoir waarbij de gevaarstelling voor voetgangers en met name de kinderen groot is, zeker als er chauffeurs komen zonder plaatselijke wegenkennis en met slechts beperkte voertuigbeheersing (caravan). Mogelijk ernstige ongelukken laten dan op zich wachten. [Lardinois, Nilsen, Hamers en Trappeniers]

- Het negeren van deze bevindingen van het Rapport Grenspaal 12 is vragen om grote problemen en om gevaarlijke situaties. Er wordt als 'oplossing' aangedragen iets te doen aan het tweerichtingsverkeer op de weg. Hoe men dit voor zich ziet wordt aan de gemeente overgelaten. Het kan niet zo zijn dat verkeer vanuit Eckelrade naar Cadier en Keer onmogelijk wordt gemaakt door het invoeren van een eenrichtingsweg. Gezien het feit dat er slechts 1 weg rechtstreeks vanuit Eckelrade naar Cadier en Keer loopt en inwoners van Eckelrade op grote schaal gebruik maken van de winkels en andere voorzieningen in Cadier en Keer vormt dit een grote aanslag op de leefbaarheid in Eckelrade. [Andrien-Beukers].
- De smalle straten en wegen met en zonder bochten en forse hellingspercentages zijn volkomen ongeschikt om een forse toename van verkeer te verdragen. Enerzijds stuit dat op grote problemen voor de bestuurders van grote voertuigen zoals caravans grote SUV's en campers, anderzijds brengt het de inwoners en wandelaars en fietsers en zeer zeker onze kinderen nog verder in de verdrukking dan er nu het geval is.
Vanuit Cadier en Keer zijn Keerestraat 7 en Eckelrade nu en straks alleen te bereiken via een zeer gevaarlijke holle weg door het bos, steil, smal en bochtig, met een hellingpercentage van 15%, onmogelijk voor zwaar verkeer. De Keerestraat is zo smal dat twee gewone auto's elkaar nauwelijks kunnen passeren. Er is geen ruimte voor een wandelpad, geen fietspad, geen fietsstrook. De maximumsnelheid is er 60km/uur. In de huidige situatie worden de bermen (met name ook in het gedeelte dat holle weg is) en opstaande randen al regelmatig aan gort gereden. Uiteraard is de weg zeer geliefd bij fanatieke wielrenners en motorrijders die overigens ook nu al veel gevaarlijke situaties veroorzaken. Voor een ongeoefende fietser is de weg uiterst gevaarlijk naar beneden en te zwaar naar boven. [Energiek Eckelrade]
- De steile helling vanuit Cadier en Keer is volledig ongeschikt voor extra toeristisch verkeer. Er zijn daar in het verleden al 3 dodelijke slachtoffers gevallen, (fietser, tractorchauffeur en automobilist). Bij lange transportcombinaties (b.v. auto met caravan) bestaat het gevaar dat de caravan kantelt net zoals bij de tractorchauffeur die dodelijk daar verongelukt is met zijn gekantelde kar achter de tractor. Wie gaat de verantwoording nemen bij een volgend (dodelijk) ongeluk? Want de navigatiesystemen zoals Tom-Tom vermelden niet de gevaren van deze weg, maar navigeren wel onwetende vakantiegangers over deze gevaarlijke en slingerende weg naar beneden. [VTN Cadier en Keer]
- Op sommige plekken is de al smalle Keerestraat nog smaller. Wat als zich een ongeluk voordoet tussen wandelaars of fietsers met gemotoriseerd verkeer vanuit Cadier en Keer en ander gemotoriseerd verkeer zich op een van die smalle plekken daarachter ophoopt. Kunnen de hulpdiensten dan nog bij de slachtoffers komen? Vergelijken we de smalle Keerestraat met de verkeerssituatie bij camping De Bosrand tussen St.Geertruid en Eijsden dan zien we dáár:
 - een tweebaansweg voor gemotoriseerd verkeer,
 - met daarnaast een van de weg afgescheiden tweebaans fietspad (twee richtingen),
 - met vanaf de camping tot de toegang van het wandelgebied over honderden meters een apart en afgeschermd wandelpad.

Die maatregelen zijn niet voor niets genomen. Kan het verschil schrijnender? Is Keerestraat 7 echt wel een plek waar een grootschalig toeristisch verblijfsterrein moet komen? De Gemeente Eijsden-Margraten kiest toch voor kwalitatief hoogstaand toerisme en wil toch geen kwantitatief overbodig overaanbod van grootschalige verblijfsaccommodaties meer? Kwalitatief hoogstaande uitvoeringen van wegen als bij camping de Bosrand past daar beter bij dan de veel te smalle onoverzichtelijke, want bochtige en dus zeer gevaarlijke Keerestraat waar (elektrische) fietsers en wandelaars letterlijk te vaak en te gemakkelijk in de knel zullen

komen!! Dit laatste klinkt voor ons niet als kwalitatief hoogstaand, maar is volgens ons levensgevaarlijk!!! [Bergenhengouwen-Duyvendak]

Korte conclusie uit bovenstaande

Gezien de situatie van de wegen ter plaatse en het aantal dodelijke ongevallen dat er al heeft plaats gevonden, dient een onderzoek uitgevoerd te worden naar de verkeersveiligheid, ook voor wandelaars en fietsers van de camping of van elders. Dit onderzoek dient plaats te vinden nog vóór het ontwerp bestemmingsplan wordt vastgesteld. Nog beter zou het zijn als college en gemeenteraadsleden zelf de betreffende wegen eens gaan bekijken en denken aan wandelaars en fietsers die ze daar in de toekomst tegen kunnen komen. Zouden zij tot dezelfde conclusie kunnen komen als veel indieners van zienswijzen: een grootschalige camping voor de doelgroep wandelaars en fietsers hoort daar niet! Kiest het college dan wel voor verkeersveiligheid op de Keerestraat en aanliggende wegen? Verkeersveiligheid zou wel eens het grootste probleem voor de camping kunnen worden!

Groep indieners zienswijzen Keerestraat 7