

Bestemmingsplan Aansluiting A76/A79-Kunderberg

Gemeente Heerlen

Vastgesteld



Bestemmingsplan aansluiting A76/A79-Kunderberg

Gemeente Heerlen

Vastgesteld

Imro-idn	NL.IMRO.0917. BP031800W000001.0401
Rapportnummer:	211X04459.060514_2_6
Datum:	19 september 2011
Contactpersoon opdrachtgever:	Rijkswaterstaat Limburg
Projectteam BRO:	de heer drs. Frank Janssen, de heer mr. Roxan Veerhuis, mevr. mr. Natasja de Vroom
Concept:	--
Voorontwerp:	--
Ontwerp:	augustus 2010, maart 2011, mei 2011
Vaststelling:	september 2011
Trefwoorden:	--
Bron foto kaft:	Hollandse Hoogte 5
Beknopte inhoud:	--

BRO Vestiging Tegelen
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01
F +31 (0)77 373 76 94
E tegelen@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging van het plangebied	6
1.3 Juridische status plangebied	8
1.4 Leeswijzer	13
2. PLANOLOGISCH BELEIDSKADER	15
2.1 Europees en Rijksbeleid	15
2.1.1 Nota Ruimte	15
2.1.2 Verdrag van Valletta (Malta)	16
2.1.3 Vogel- en Habitatrichtlijn	16
2.1.4 Flora- en faunawet	16
2.1.5 Nationaal Milieubeleidsplan	17
2.1.6 Lozingsbesluit Bodembescherming	17
2.1.7 Europese Kaderrichtlijn Water	18
2.1.8 Nationaal Waterplan	18
2.1.9 Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21e eeuw	19
2.1.10 Besluit externe veiligheid inrichtingen	19
2.1.11 Nota vervoer gevaarlijke stoffen	20
2.1.12 Nota Mobiliteit	21
2.1.14 Duurzaam veilig verkeer	22
2.1.15 Rooilijnenbeleid Rijkswaterstaat	22
2.2 Provinciaal en regionaal beleid	23
2.2.1 Provinciaal omgevingsplan Limburg	23
2.2.2 Waterbeheersplan Roer en Overmaas	29
2.2.3 Regionaal Prostitutiebeleid Parkstad Limburg	30
2.2.4 Waterschap Roer en Overmaas, Zuiveringschap Limburg	30
2.3 Gemeentelijk beleid	31
2.3.1 Gemeente Heerlen	31
2.3.1.1 Stadsvisie Heerlen 2026	31
2.3.1.2 Groenstructuurplan Heerlen	31
2.3.1.3 Natuur en landschap in Heerlen	32
2.3.1.4 Waterplan 2001-2015	32
2.3.1.5 Gemeentelijke monumentenbeleid en – verordening	34
2.3.1.6 Erfgoedverordening Heerlen 2008	34
2.3.1.7 Verkeersveiligheidsplan	35
2.3.1.8 Nota Fietsverkeer	35
2.3.1.9 Bodembeleidsplan	35

2.3.1.10 Gemeentelijk archeologisch beleid	36
2.3.2 Gemeente Voerendaal	36
3. BESCHRIJVING PLANGEBIED	37
3.1 Algemeen	37
3.2 Beschrijving van het gebied en overige planaspecten	37
3.2.1 Verkeer	37
3.2.2 Natuurwaarden	38
3.2.2.1 Inleiding	38
3.2.2.3 Effecten en maatregelen	39
3.2.3 Cultuurhistorie en archeologie.	41
3.3 Milieuaspecten	42
3.3.1 Akoestiek	42
3.3.2 Leidingen	43
3.3.3 Waterparagraaf	43
3.3.4 Bodemaspecten	45
3.3.5 Externe veiligheid	47
3.3.6 Luchtkwaliteit	52
4. BESCHRIJVING VAN HET BESTEMMINGSPLAN	53
4.1 Beschrijving van de ontwikkeling	53
4.2 Juridisch kader	54
4.2.1 De onderdelen van het bestemmingsplan in juridisch opzicht	54
4.2.2 De verbeelding en de omvang van het plangebied	54
4.2.3 Artikelsgewijze toelichting	54
4.2.4 De artikelen, speciaal opgenomen in verband met de aanleg van de aansluiting Kunderberg	56
4.2.5 Procedure en inspraak	56
5. UITVOERBAARHEID EN HANDHAVING	59
5.1 Handhavingsparagraaf	59
5.1.1 Algemeen	59
5.1.2 Handhavingsbeleid	59
5.1.3 Sanctionering	59
5.2 Uitvoerbaarheid	60
5.2.1 Economische uitvoerbaarheid	60
5.2.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	60

BIJLAGEN

- Bijlage 1: Akoestisch onderzoek Reconstructie knooppunt Kunderberg
Heerlen / Algemene Uitgangspunten, Oranjewoud,
19 augustus 2011
- Bijlage 2: Eindverslag inspraak en vooroverleg, bestemmingsplan
aansluiting A76/A79 – Kunderberg', 16 juli 2010
- Bijlage 3: Nota van Zienswijzen ontwerpplan bestemmingsplan
'Aansluiting A76/A79-Kunderberg'

SEPARATE BIJLAGEN

1. RAAP archeologisch Adviesbureau B.V., 2009, Plangebied Kunderberg Zuid te Voerendaal (Rapport 1908) en plangebied Kunderberg Noord te Voerendaal (Rapport 1992). Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek waarderende fase (proefsleuven), ISSN: 0925-6229, Weesp
2. Riel Explosive Advice & Services Europe B.V., Vooronderzoek A76 Voerendaal-Simpelveld opsporen conventionele explosieven, projectnummer: 07391.
3. Hoogenwerf, G., (2007), Beschermde flora en fauna ingreeplocaties A2-A76 2006; natuurinventarisatie Maatregelenpakket Limburg in het kader van de Flora-en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Natuurbalans – Limes Divergens BV Nijmegen.
4. drs. B.J.M. Fit, drs. G.-W. van der Wijk, Toets Natuurbeschermingswet 1998 Natura 2000-gebied 158 Kunderberg Aanpassing knooppunt Kunderberg, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
5. drs. G.-W. van der Wijk, Voorselectie Natura 2000 gebieden. In het kader van de aanpassingen aan knooppunt Kunderberg, 2010, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
6. W. van der Zweep, Drs. G.W. van der Wijk (2010), Depositieonderzoek Kunderberg, Uitgangspunten en resultaten, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
7. Drs. B.J.M. Fit, Drs. G.-W. van der Wijk (2010), Toets Natuurbeschermingswet 1998 Natura 2000-gebied 154 Geleenbeekdal Aanpassing knooppunt Kunderberg, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
8. Hoogerwerf, G. (2011), Beschermde flora- en fauna aansluiting Kunderberg; update data natuurwaarden 2010, Natuurbalans - Limes Divergens BV, Nijmegen.

9. Dienst landelijk gebied (2010), Landschappelijk inpassingsplan uitbreiding knooppunt Kunderberg verbindingsboog A76 en A79 en verbindingslus A79 en A76.
10. Van der Wijk, G.-W. (2010), Toets natuurbeschermingswet 1998 Natura2000-gebied 158 Kunderberg, projectnummer 219856.
11. DHV, Verkennend bodemonderzoek Aansluiting A76/A79 Kunderberg (Voerendaal-Heerlen), registratienummer: LI20092601.
12. Oranjewoud, Akoestisch onderzoek Reconstructie knooppunt Kunderberg Heerlen / Algemene Uitgangspunten | 19 augustus 2011.
13. Eindverslag inspraak en vooroverleg bestemmingsplan 'aansluiting A76/A79 – Kunderberg', 16 juli 2010.
14. Waterschap Roer en Overmaas, wateradvies bestemmingsplan aansluiting A76/A79 Kunderberg, 25 september 2009.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

In de regio Parkstad ontbreekt een goede wegenstructuur. Het ontbreken van deze wegenstructuur heeft een aantal gevolgen:

- beperkt de potentiële economische groei;
- onvoldoende bereikbaarheid van de recreatieve voorzieningen;
- verkeersveiligheid;
- files en vertragingen door slechte aansluitingen in het wegennet;
- het regionale wegennet is overbelast;
- wijken en dorpen hebben sterke hinder van doorgaand verkeer.

Om de wegenstructuur in de regio Parkstad te verbeteren wordt de Buitenring en Binnenring aangelegd. Door de aanleg van de Buitenring en Binnenring Parkstad wordt de capaciteit van de aansluitingen op de A76 te klein. In het kader van het voorstel van Van Hijum is besloten de capaciteit van deze aansluitingen te vergroten.

Op dit moment zijn er twee bestaande verbindingen:

- verbinding A79 richting Maastricht-A76 richting Aken;
- verbinding A76 richting Aken-A79 richting Maastricht.

Er worden twee nieuwe verbindingen gerealiseerd

- verbinding A79 richting Maastricht-A76 richting Geleen;
- verbinding A76 richting Geleen-A79 richting Maastricht.

Dit betekent dat er een verbindingsboog wordt gerealiseerd voor het verkeer komende uit Geleen in de richting van Maastricht en een verbindingslus voor het verkeer komende uit Maastricht in de richting van Geleen.

Het voorgaande maakt deel uit van een totaal project, waarvoor door Rijkswaterstaat Dienst Limburg langs de Rijksweg A2 en de Rijksweg A76 verschillende verkeerskundige maatregelen worden uitgewerkt. Deze betreffen:

A. Kunderberg

- het verbinden van A79 met de A76;
- toerit van Maastricht naar Geleen;
- afrit van Geleen naar Maastricht.

B. Imstenraderweg

- het verbinden van de binnenring Heerlen met de A76;
- toerit van Heerlen naar Geleen;
- afrit van Geleen naar Heerlen.

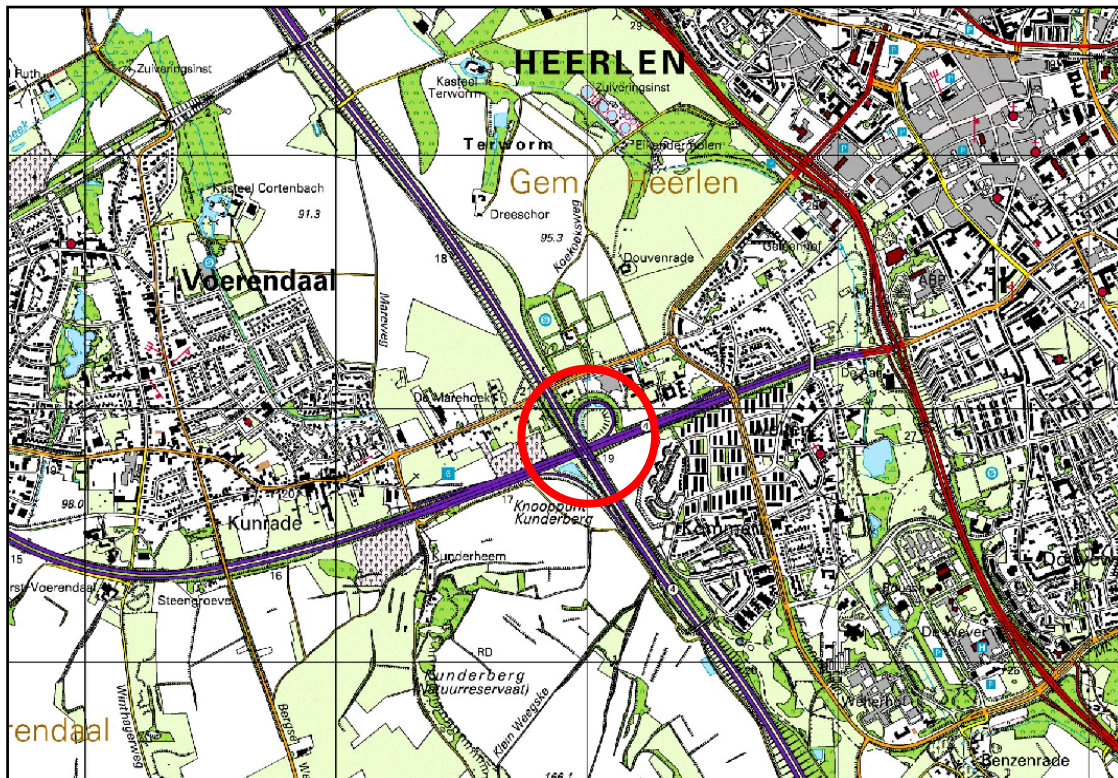
In verband met de aanleg van de nieuwe aansluitingen, dienen een aantal wettelijke procedures gevolgd te worden. Een van deze procedures is de bestemmingsplanprocedure. Het bestemmingsplan biedt het juridisch kader voor de ruimtelijk-planologische inpassing van de nieuwe aansluitingen op de rijkswegen. Het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding, regels en een toelichting.

De aansluiting bij Kunderberg is gelegen binnen het grondgebied van de gemeenten Heerlen en Voerendaal. De toerit in de richting Geleen is gelegen in de gemeente Voerendaal en de afrit richting Aken is gesitueerd in de gemeente Heerlen.

Aangezien het vaststellen van een bestemmingsplan een bevoegdheid is van de gemeenteraad, dient het bestemmingsplan door de gemeenteraden van Voerendaal en Heerlen te worden vastgesteld, ieder voor zover dit het eigen grondgebied betreft.

1.2 Ligging van het plangebied

Knooppunt Kunderberg is gelegen ten zuidwesten van de stad Heerlen en ten zuidoosten van de kern Voerendaal en verbindt de rijkswegen A76 en A79. Ten noorden en ten westen van het knooppunt zijn voornamelijk landbouwgebieden gelegen. In het noordwestelijk deel zijn enkele woningen en landbouwbedrijven gelegen in de lintbebouwing van de Heerlerweg. Ten zuidoosten van het knooppunt ligt de woonwijk Welten (Heerlen). Ten noordoosten van het knooppunt liggen een aantal scholen.



Abbeelding 1: Ligging plangebied Kunderberg en omgeving, topografische kaart en luchtfoto



Op afbeelding 1 en 2 is de ligging van knooppunt Kunderberg weergegeven op een topografische kaart en een luchtfoto. De exacte plangrens is weergegeven op de verbeelding.

1.3 Juridische status plangebied

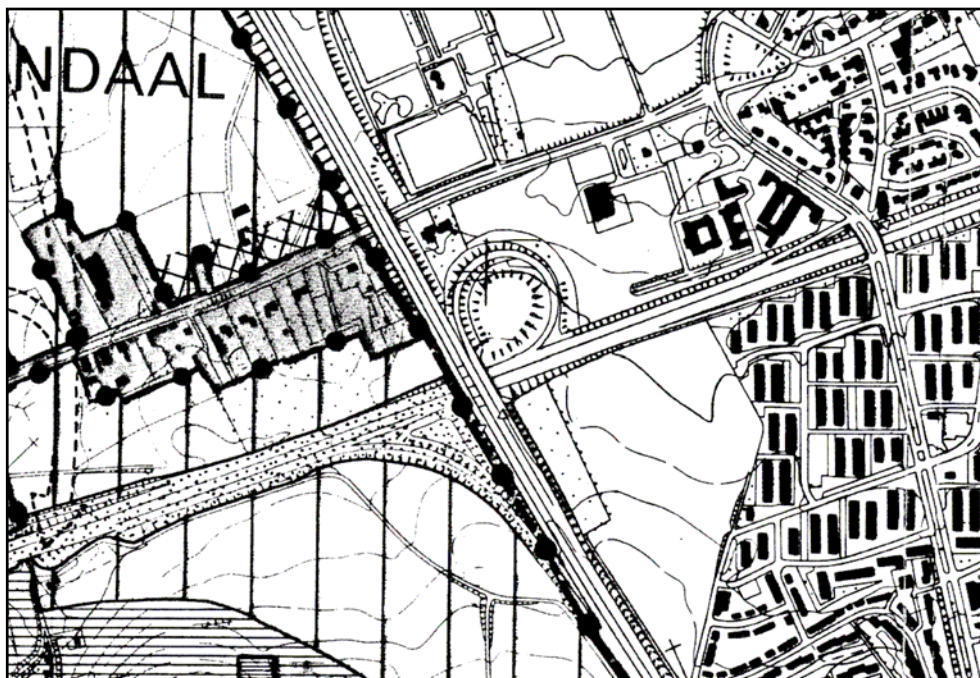
Het onderhavige bestemmingsplan 'Aansluiting A76/A79-Kunderberg' betekent een herziening van een aantal vigerende bestemmingsplannen. De volgende plannen gelden in het plangebied (vermelding van datum vaststelling door de gemeenteraad en de datum van goedkeuring door Gedeputeerde Staten van Limburg):

- Bestemmingsplan Buitengebied Voerendaal

Op 1 april 1996 heeft de gemeenteraad van gemeente Voerendaal bestemmingsplan 'Buitengebied Voerendaal' vastgesteld. Op 12 november 1996 is het plan door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg (gewijzigd) goedgekeurd en onherroepelijk verklaard.

Het gedeelte van het plangebied dat binnen bestemmingsplan 'Buitengebied Voerendaal' valt heeft de bestemmingen:

- hoofdinfrastructuur;
- agrarisch gebied.



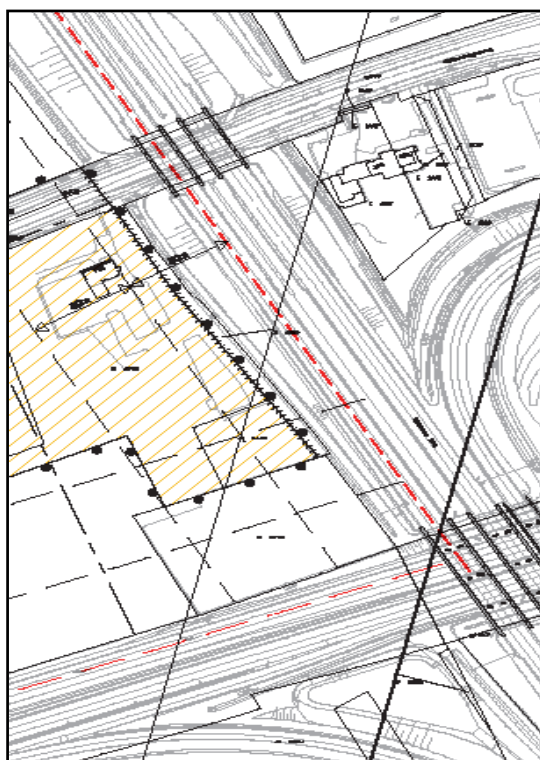
Uitsnede bestemmingsplan Buitengebied Voerendaal

▪ Bestemmingsplan Voerendaal–Kunrade

Op 4 juli 2005 heeft de gemeenteraad van gemeente Voerendaal bestemmingsplan 'Voerendaal–Kunrade' vastgesteld. Op 31 januari 2006 is het plan door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg goedgekeurd en onherroepelijk verklaard. Het gedeelte van het plangebied dat binnen bestemmingsplan 'Voerendaal–Kunrade' valt heeft de bestemmingen:

- woondoeleinden;
- verkeersdoeleinden.

Parallel aan de A76 loopt een gasleiding met een beschermingszone en over een gedeelte van het plangebied loopt een straalpad.

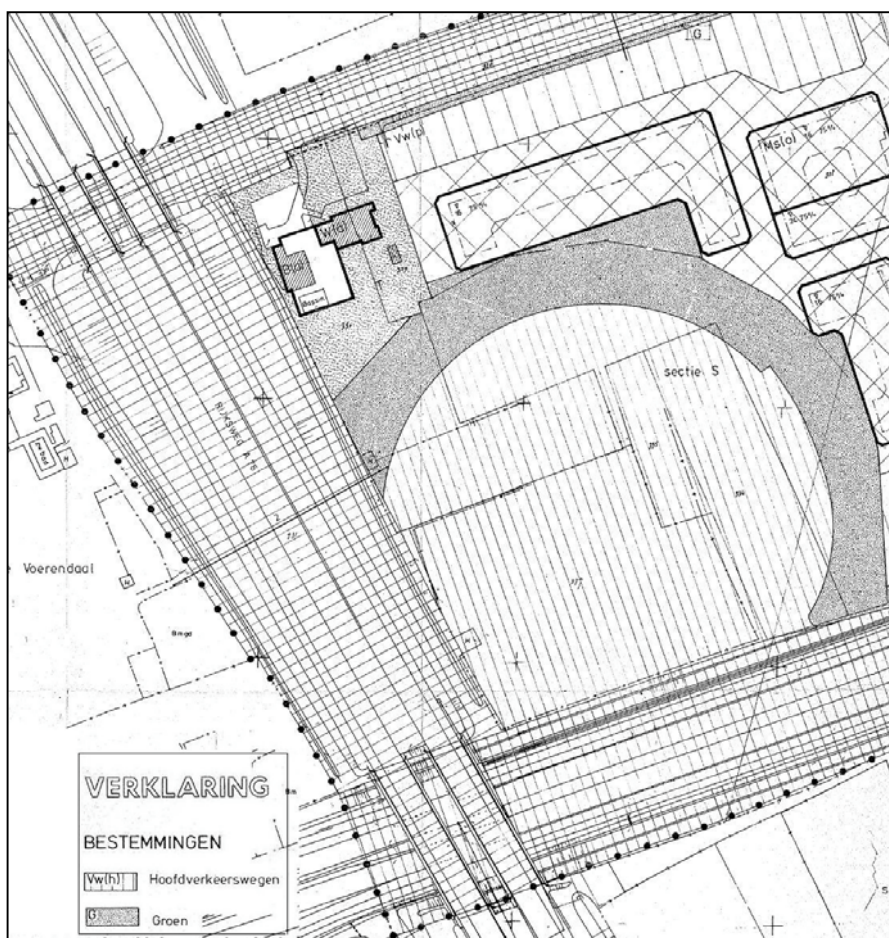


Uitsnede vigerend bestemmingsplan Voerendaal–Kunrade

- Bestemmingsplan Welten-Kommert I (Open universiteit)

Op 10 september 1989 heeft de gemeenteraad van gemeente Heerlen bestemmingsplan 'Welten-Kommert I (Open universiteit)' vastgesteld. Op 18 maart 1986 is het plan door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg goedgekeurd. Het gedeelte van het plangebied dat binnen bestemmingsplan 'Welten-Kommert I' valt heeft de bestemmingen:

- hoofdverkeerswegen;
- groen.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan Welten-Kommert I (Open universiteit)

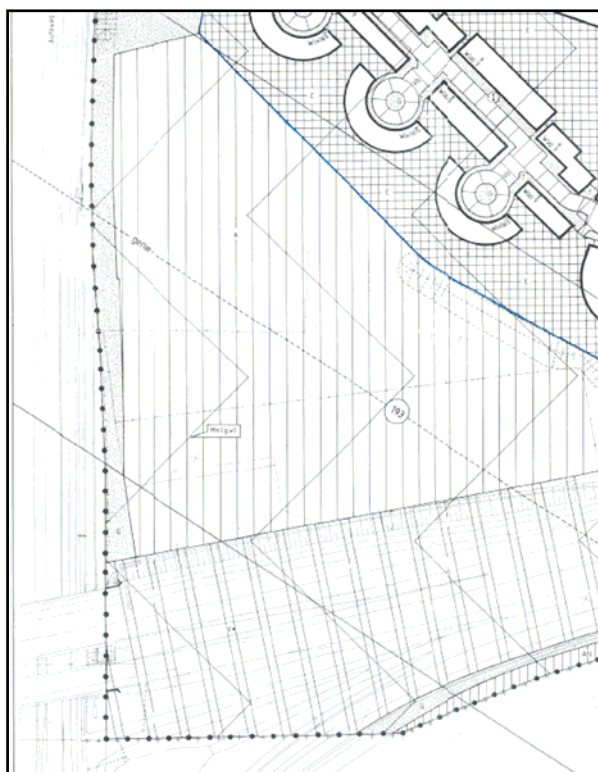
▪ Bestemmingsplan Welten-Kommert IV

Op 2 februari 1988 heeft de gemeenteraad van gemeente Heerlen bestemmingsplan 'Welten-Kommert IV' vastgesteld. Op 19 juli 1988 is het plan door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg goedgekeurd.

Het gedeelte van het plangebied dat binnen bestemmingsplan 'Welten-Kommert IV' valt heeft de bestemmingen:

- groen;
- agrarisch gebied;
- verkeersdoeleinden.

Deze gronden zijn bovendien onderdeel van het grondwaterbeschermingsgebied en over een gedeelte van het plangebied loopt een straalpad.



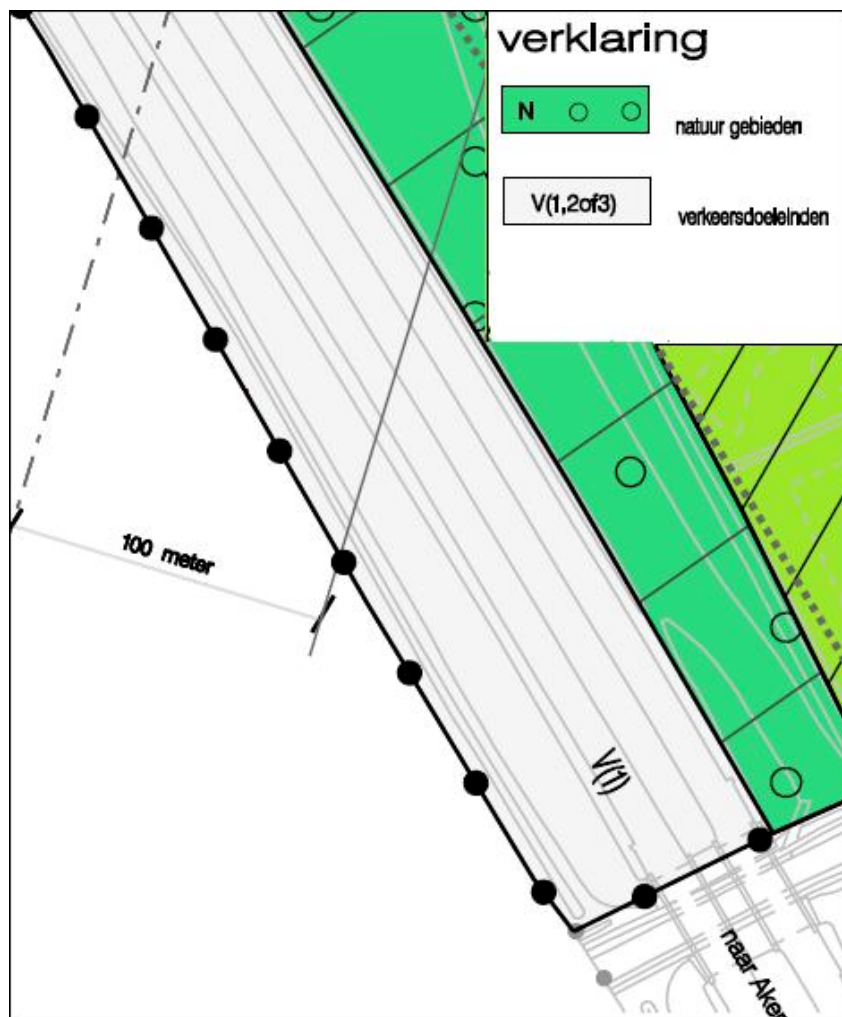
Uitsnede vigerend bestemmingsplan Welten-Kommert IV

▪ Bestemmingsplan Terworm-Prickenis

Op 11 mei 2004 heeft de gemeenteraad van gemeente Heerlen bestemmingsplan 'Terworm-Prickenis' vastgesteld. Op 30 november 2004 is het plan door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg goedgekeurd en onherroepelijk verklaard.

Het gedeelte van het plangebied dat binnen bestemmingsplan 'Terworm-Prickenis' valt heeft de bestemming:

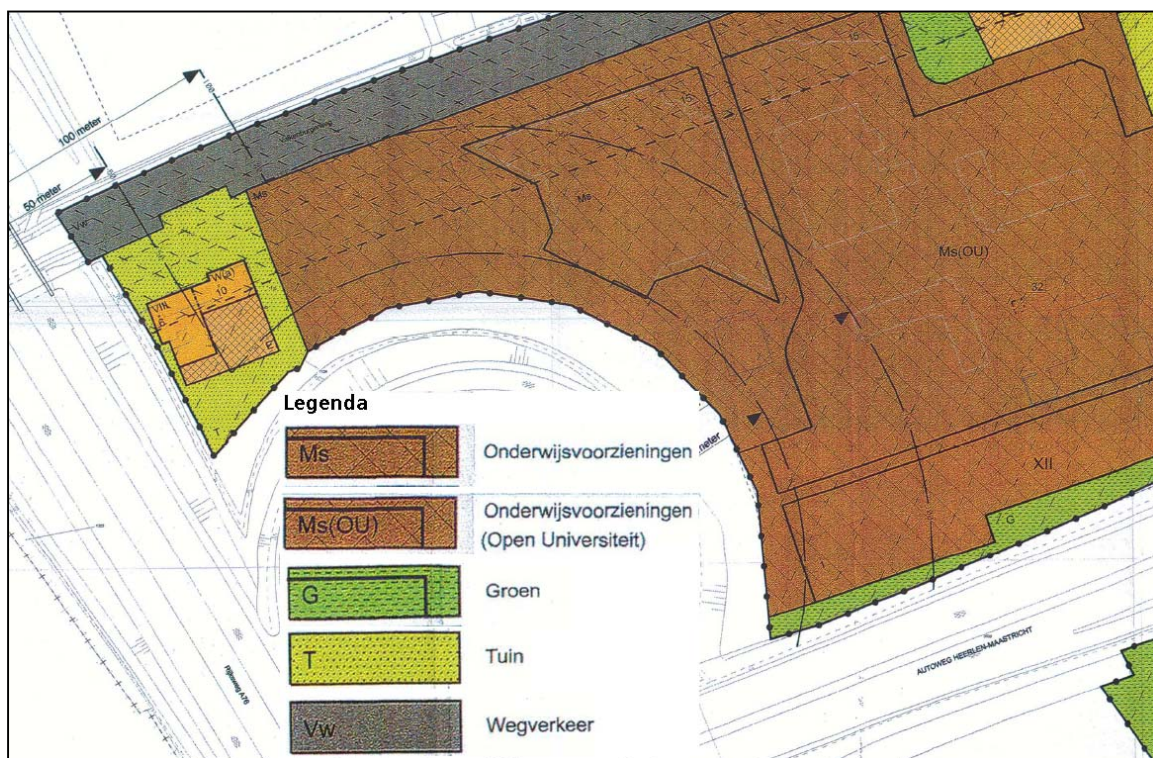
- natuurgebieden;
- verkeersdoeleinden.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan Terworm-Prickenis

▪ Bestemmingsplan Heerlen-West

Op 05 juli 2006 heeft de gemeenteraad van gemeente Heerlen bestemmingsplan 'Heerlen-West' vastgesteld. Op 27 februari 2007 is het plan door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg (gewijzigd) goedgekeurd en onherroepelijk verklaard. In het vigerend bestemmingsplan 'Heerlen-West' van gemeente Heerlen heeft het plangebied de bestemmingen 'Maatschappelijke doeleinden – Onderwijsvoorzieningen', 'Maatschappelijke doeleinden – Onderwijsvoorzieningen (open universiteit)', 'Groen', 'Tuin' en 'Wegverkeer'.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan Heerlen-West

Bestemmingsplan en rooilijnenregeling

Door de ontwikkeling van de aansluiting Kunderberg schuiven de huidige bebouwingsvrije zones en/of overlegzones op (rooilijnenbeleid Rijkswaterstaat). Op een aantal locaties zijn de huidige bebouwingsvrije zones en/of overlegzones al planologisch-juridisch geregeld en zijn deze locaties buiten onderhavig plangebied gelaten. Uitsluitend ter plaatse van de locaties binnen het plangebied en aangrenzend daaraan waar het rooilijnenbeleid nog niet afdoende is geregeld, dan wel de huidige bebouwingsvrije zones worden gewijzigd, zijn opgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

In de hierna volgende hoofdstukken worden diverse aspecten verbonden aan dit bestemmingsplan besproken. Deze aspecten zijn voor zowel de gemeenten Heerlen als Voerendaal beschreven aangezien dit een intergemeentelijke ontwikkeling betreft. Deze ontwikkeling is vertaald in twee verschillende verbeeldingen (in verband met de gemeentegrenzen), maar met éénzelfde toelichting (één ontwikkeling). In hoofdstuk 2 komen de beleidskaders en de externe ontwikkelingen aan de orde. Hoofdstuk 3 vormt de projectbeschrijving en de bijbehorende onderzoeken en milieuaspecten. Hoofdstuk 4 geeft aan hoe een en ander planologisch-juridisch is gere-

geld. In de laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de financieel-economische uitvoerbaarheid en wordt verslag gedaan van de inspraak en het vooroverleg.

2. PLANOLOGISCH BELEIDSKADER

2.1 Europees en Rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte

De Nota Ruimte is een nota van het Rijk, waarin de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd worden. In de Nota Ruimte gaat het daarbij om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol zal spelen. De Nota Ruimte is op 17 mei 2005 door de Tweede Kamer aangenomen. Een meerderheid van de Eerste Kamer heeft op 17 januari 2006 ingestemd met de nota. De nota is d.d. 27 februari 2006 in werking getreden.

De Nota Ruimte is kaderstellend voor de andere rijksnota's zoals de Nota Mobiliteit. Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen.

De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaaleconomische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Voor Limburg concentreert dit beleid zich in het stedelijk netwerk Zuid-Limburg (incl. de grensoverschrijdende uitstraling daarvan) en het economisch kerngebied Greenport Venlo.

Het Rijk is verantwoordelijk voor de hoofdinfrastructuur voor weg-, spoor- en watervervoer en streeft ernaar hierop een basiskwaliteit te bieden. Het Rijk richt zich op de hoofdverbindingssassen tussen de beide mainports (en de mainportregio's) en de belangrijkste grootstedelijke gebieden in Nederland en het buitenland. De hoofdverbindingssassen vormen de ruggengraat van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Rijk, Provincies, waterschappen, WGR-plusregio's en gemeenten zijn ieder verantwoordelijk voor het bieden van basiskwaliteit op een deel van de infrastructuur. Dit vereist een goede afstemming in de vorm van een integrale, gemeenschappelijke aanpak van bereikbaarheidsproblemen. Het Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan (PVVP) geeft een aanzet tot deze afstemming.

2.1.2 Verdrag van Valletta (Malta)

Op 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (1992). De wet is een raamwet die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

De nieuwe wet beoogt het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed) te beschermen. Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden.

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is aangegeven dat gemeentes verantwoordelijk zijn voor hun eigen bodemarchief. Dit betekent dat de gemeente bevoegd gezag is.

Om te kunnen voldoen aan het gestelde in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg dienen de gemeenten te beschikken over archeologiebeleid en een archeologische beleidskaart. Indien dit beleid nog niet voorhanden is, kan teruggevallen worden op de provinciale richtlijnen zoals verwoord in het POL2006 en de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling.

2.1.3 Vogel- en Habitatrichtlijn

Op gebied van natuur zijn op europees-, rijks- en provinciaal niveau wetgeving en beleid ontwikkeld. Op europees niveau is de regelgeving voor gebieden en soorten geregeld in de vogel- en habitatrichtlijnen. Dit is geïmplementeerd in de nationale (rijks-) wetgeving door middel van de Flora en faunawet (soorten) en de Natuurbeschermingswet (gebieden). Op rijksniveau wordt in het beleid onder andere de aanwijzing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) geregeld. In het provinciale natuurbeleid is onder andere het compensatiebeginsel uitgewerkt. Het hoofduitgangspunt hiervan is dat er per saldo geen verlies mag plaatsvinden van landschappelijke, bosbouwkundige of ecologische waarden. Hierbij geldt een 'nee-tenzij' principe.

2.1.4 Flora- en faunawet

Natuurwetgeving

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Deze wetten vormen een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatig gebiedsbescherming plaats door middel van de ecologische hoofdstructuur (EHS),

die is geïntroduceerd in het 'Natuurbeleidsplan' (1990) van het Rijk en op provinciaal niveau in het streekplan is uitgewerkt.

De Natuurbeschermingswet heeft betrekking op de Europees beschermde Natura-2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten. Ruimtelijke ontwikkelingen die effecten hebben op de vastgestelde natuurwaarden van deze gebieden, zijn in beginsel niet toegestaan. Indien er een kans bestaat dat effecten zullen optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden.

De Flora- en faunawet heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten (uit de groepen kevers, mieren, schelp- en schaaldieren) en op een honderdtal vaatplanten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen hoeft echter alleen rekening gehouden te worden met de juridisch zwaarder beschermde soorten uit 'tabel 2' en 'tabel 3' van de Flora- en faunawet, en met vogels. Voor deze soorten moet een ontheffing worden aangevraagd wanneer een ruimtelijke ontwikkeling leidt tot schade aan de soort of verstoring van leefgebied. Voor soorten van 'tabel 3' en vogels geldt hierbij een strenger afwegingskader dan voor soorten van 'tabel 2'. Voor soorten van 'tabel 2' en vogels geldt bovendien dat een ontheffing niet nodig is wanneer gewerkt wordt conform een door LNV goedgekeurde gedragscode.

2.1.5 Nationaal Milieubeleidsplan

In 2001 verscheen de kabinetsnota 'Een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid', beter bekend als het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4). In dit beleidsplan licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. Want met de huidige manier van produceren en consumeren schuiven we nog steeds onze milieulasten door naar anderen.

Volgens het NMP4 moet het lukken binnen 30 jaar te zijn overgestapt naar een duurzaam functionerende samenleving. Dan zijn wel ingrijpende maatschappelijke (inter)nationale veranderingen en maatregelen nodig.

2.1.6 Lozingsbesluit Bodembescherming

Op het lozen van hemelwater in de bodem is het Lozingsbesluit Bodembescherming¹ van toepassing, indien er verontreinigende stoffen zijn toegevoegd aan het hemelwater of de concentratie aan verontreinigde stoffen in het hemelwater door een bewerking is toegenomen. Het besluit maakt een uitzondering voor hemelwater dat

¹ Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Lozingenbesluit Bodembescherming, 8 december 1997

rechtstreeks naar de kant van de weg afvloeit en daar in de berm of bermsloot infiltreert. Het Lozingsbesluit is wel van toepassing indien het water wordt opgevangen in een rioolstelsel en vervolgens middels een speciale voorziening in de bodem infiltreert. Voor het mogen infiltreren middels dergelijke voorzieningen zal een ontheffing verkregen moeten worden en zullen randvoorwaarden gesteld worden aan het treffen van maatregelen om de kwaliteit van het te infiltreren water te verbeteren.

2.1.7 Europese Kaderrichtlijn Water

In het jaar 2000 is de nieuwe Europese 'Kaderrichtlijn water' in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap, waarmee:

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoed en beschermd en verbeterd worden;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- wordt bijgedragen tot afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

De brochure 'Europese kaderrichtlijn water, een tussenstand' van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat levert informatie over de gevolgen voor de Nederlandse wetgeving. Verschillende van de doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn ook opgenomen in ander waterbeleid. Aspecten betreffende duurzaam gebruik maken bijvoorbeeld een belangrijk onderdeel uit van de nota Waterbeleid in de 21e eeuw (WB21). Ook in de Vierde nota Waterhuishouding (NW4) zijn al vergaande doelstellingen ten aanzien van de waterkwaliteit opgenomen. Voor het onderhavige plangebied zijn daardoor vanuit de Kaderrichtlijn geen gevolgen te verwachten, die niet ook vanuit andere wet- en regelgeving voortkomen.

2.1.8 Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water, en diverse vormen van gebruik van water. Ook worden de maatregelen genoemd die hiertoe worden genomen.

2.1.9 Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21e eeuw

De ontwikkelingen van de laatste jaren hebben ertoe geleid dat de regering de commissie Waterbeheer 21e eeuw in het leven heeft geroepen met de opdracht om een advies te geven over de wijze waarop de recentelijk opgetreden problemen in het waterbeheer en de verwachte grotere problemen in de toekomst te voorkómen zijn. Op 31 augustus 2000 bracht de commissie het advies Waterbeleid voor de 21e eeuw "Geef water de ruimte en de aandacht die het verdient" uit. De commissie concludeerde dat de wijze waarop wij nu met water omgaan niet toereikend is voor de verwachte klimaatsveranderingen in de toekomst. Meer ruimte en aandacht voor water is het credo. In het kabinetsbesluit "Anders omgaan met water" (december 2000) is het advies "Waterbeleid voor de 21e eeuw" overgenomen.

De WB21-aanpak heeft twee belangrijke uitgangspunten:

1. Afvoer- en andere waterhuishoudkundige problemen mogen niet afgewenteld worden op boven- of benedenstroomse burens. De kwantiteitsstrategie "vasthouden – bergen – afvoeren" is hierbij het beleidsuitgangspunt.
2. De normering van het afvoersysteem in hoogwatersituaties dient duidelijk en voor burgers inzichtelijk te zijn. Het is hierbij waarschijnlijk dat in de toekomst van hogere veiligheidsnormen zal worden uitgegaan.

Tevens introduceert WB21 de Watertoets. In het "Nationaal Bestuursakkoord Water", dat in 2003 is ondertekend door Rijk, Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW), staan de afrekenbare taakstellingen voor WB21. De komende jaren zullen deze nader worden uitgewerkt. Overigens zal het voorkómen van afwenteling niet ten koste van alles doorgevoerd worden. Het moet mogelijk zijn om problemen dáár op te lossen waar dat het doelmatigst is en niet noodzakelijkerwijs waar ze veroorzaakt worden. Deze keuze moet wel bewust en in onderling overleg gemaakt worden.

2.1.10 Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen² (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen³ vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het projectgebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden be-

² Het besluit is - op enkele onderdelen na - op 27 oktober 2004 in werking getreden

³ Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Staatscourant d.d. 4 augustus 2004. Deze Circulaire is gebaseerd op de Risico Normering Vervoer gevaarlijke stoffen en het Bevi en sluit zoveel als mogelijk aan op het Bevi.

oordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de 10^{-6} contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

2.1.11 Nota vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een onmisbare schakel in de Nederlandse economie. Denk bijvoorbeeld aan de productie van kunststoffen, meststoffen, geneesmiddelen en de distributie van brandstoffen. De verwachting is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst zal toenemen.

De overheid vindt het belangrijk dat dit vervoer op een zo veilig mogelijke manier kan blijven plaatsvinden. Hoe? In de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen staat beschreven hoe we in een dichtbevolkt land als Nederland om kunnen gaan met verschillende belangen van vervoer, ruimtelijke ordening en veiligheid.

Om de belangen van vervoer, ruimtelijke ontwikkeling en veiligheid meer met elkaar in evenwicht te brengen, én om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verbeteren zet het Rijk in op twee sporen die elkaar aanvullen. Het eerste spoor richt zich op het beheersen van de spanning tussen de verschillende belangen. Het tweede spoor richt zich op het permanent verbeteren van de veiligheid.

Beide sporen gaan ervan uit dat zoveel mogelijk decentraal geregeld wordt en dat er zoveel mogelijk ruimte komt voor eigen verantwoordelijkheid van de markt, de provincie en de gemeenten, binnen de door het Rijk gestelde kaders.

Een voorbeeld van het eerste spoor is dat de markt, de infrastructuurbeheerders en de medeoverheden binnen de spelregels van het Basisnet de vrijheid hebben het vervoer naar eigen inzicht af te wikkelen en bouwprojecten naar eigen inzicht uit te

voeren. Een voorbeeld van het tweede spoor is dat de overheid vaker doelregeling opstelt zodat de markt kan bepalen hoe dat doel bereikt wordt.

Besluit tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen⁴

Op 1 januari 2010 is het Besluit tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in werking getreden. Dit besluit heeft betrekking op ruimtelijke ontwikkelingen waarbij rekening gehouden dient te worden met vervoerscijfers. De onderhavige ontwikkeling heeft geen betrekking op de vervoersbesluiten. Het Besluit tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen geeft geen belemmeringen voor de onderhavige ontwikkeling.

2.1.12 Nota Mobiliteit

Deze nota is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven.

De aanpak van de Nota wordt gekenmerkt door:

- het verbeteren van de bereikbaarheid om een sterkere economie te realiseren;
- de groei van verkeer en vervoer mogelijk maken;
- een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur creëren;
- het uitgangspunt: decentraal wat kan, en centraal wat moet;
- meer publiek-private samenwerking;
- innovaties stimuleren (vernieuwing is hard nodig);
- kaders stellen aan het decentrale beleid;
- het uitgangspunt: een daadkrachtige overheid;
- het actief en zelfbewust inzetten op internationaal beleid;
- het op korte termijn inhalen van onderhoudsactiviteiten;
- het uitgangspunt: betrouwbaar en snel over de weg;
- het uitgangspunt: beprijzen noodzakelijk;
- het uitgangspunt: de veiligheid permanent verbeteren;
- het uitgangspunt: kwaliteit leefomgeving verbeteren;

Met de geschetste maatregelen is het mogelijk om de gesignaleerde knelpunten aan te pakken. Elk van de genoemde opties gaat ervan uit dat rijk, decentrale overheden en bedrijven ook andere maatregelen treffen die de bereikbaarheid verbeteren. Hierbij worden in samenwerkingsverbanden de meest optimale maatregelen bepaald voor de korte en lange termijn. De projecten worden opgenomen in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport).

⁴ Staatscourant publicatie 199707, 22 december 2009.

2.1.14 Duurzaam veilig verkeer

In het Startprogramma 'Duurzaam Veilig'⁵ wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. In deze visie wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd. Voor de weggebruiker zal duidelijk moeten zijn tot welke categorie een weg behoort. Er worden vier wegcategorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen en onverharde wegen. Per wegcategorie is een aantal operationele eisen opgenomen voor wegvakken en kruispunten binnen en buiten de bebouwde kom.

Het tracé behoort tot de wegcategorie 'stroomweg' en wordt conform de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA) ontworpen en ingericht. Tevens hanteert Rijkswaterstaat langs stroomwegen het zogenaamde rooilijnenbeleid.

2.1.15 Rooilijnenbeleid Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat hanteert ten aanzien van bestemmingen langs rijkswegen het rooilijnenbeleid. In verband met de verkeersbelangen dient een strook aan weerszijden van een rijksweg vrij gehouden te worden van bebouwing. Het aanhouden van bebouwingsvrije zones langs rijkswegen is gebaseerd op mogelijke toekomstige reconstructies, mogelijke aanleg of aanwezigheid van elektronische begeleiding van het wegverkeer, de aanwezigheid van of de reservering van ruimte ten behoeve van een leidingstrook, het voorkomen van voor de weggebruiker afleidende effecten en het beperken van milieuhinder voor omwonenden.

Voor auto(snel)wegen, bestaat het rooilijnenbeleid uit twee delen:

- een zone van 50 meter, gemeten uit de as van de dichtstbijgelegen rijbaan: deze zone dient bebouwingsvrij te blijven: de bebouwingsvrije zone;
- een zone van 50 meter, lopende vanaf de 50-meterlijn tot de 100-meterlijn: de overlegzone. Invulling van deze zone kan via een ontheffingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders, na overleg met de wegbeheerder.

Bij dit rooilijnenbeleid worden toe- en afritten ook als rijbaan beschouwd.

Bij de realisering van de verknoping Kunderberg zullen op twee plekken de rooilijnen verschuiven ten gevolge van de aanleg van de nu nog ontbrekende verbindingen, te weten aan de zuidoostzijde van de verknoping A76/A79 voor de rijrichting Maastricht-A79 naar Geleen-A76 en aan de noordwestzijde van de verknoping A76/A79 voor de rijrichting Geleen-A76 naar Maastricht-A79.

⁵ Op 15 december 1997 hebben de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en het Rijk hun handtekening gezet onder het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer.

Aan de oostzijde van de A76 voor de rijrichting Maastricht-A79 naar Geleen-A76 zijn momenteel de bestemmingsplannen Heerlen West en Welten Kommert IV vigerend. Het realiseren van de verbinding zal daar in de vorm van een lus gebeuren. Op de verbeelding van onderhavig bestemmingsplan zijn de nieuwe rooilijnen opgenomen. Binnen de bebouwingsvrije zone zijn geen bouwmogelijkheden binnen de vigerende bestemmingen opgenomen. Wel zal in de nieuwe situatie een groter aantal woningen in de overlegzone vallen. Het gaat hierbij om bestaande bebouwing. Tevens is er de mogelijkheid om een geluidwerende voorziening tussen de ontsluiting en de woonbebouwing te realiseren. Gezien de situatie ter plaatse, de reeds bestaande bebouwing en de geldende planologisch-juridische rechten, is er in onderhavig bestemmingsplan van uitgegaan dat het overleg met de wegbeheerder als zijnde gevoerd kan worden beschouwd.

Aan de westzijde van de A76 voor de rijrichting Geleen-A76 naar Maastricht-A79 zijn momenteel een tweetal bestemmingsplannen geldend, te weten het bestemmingsplan "Buitengebied Voerendaal" en het bestemmingsplan "Voerendaal/Kunrade".

Als gevolg van de realisering van deze nieuwe verbinding, dien in de vorm van een boog zal worden uitgevoerd, verschuiven de rooilijnen zoals die in de vigerende plannen zijn aangegeven.

Voor de percelen aan de noordwestzijde van de verknoping A76/A79 is het bestemmingsplan "Voerendaal/Kunrade" vigerend. Op deze percelen ligt de bestemming "Woondoeleinden". Als gevolg van het rooilijnenbeleid van Rijkswaterstaat gelden al bouwbeperkingen. In de bestaande situatie ligt de bestaande bebouwing al gedeeltelijk in de bebouwingsvrije zone en voor het overig deel in de overlegzone. Uit de verbeelding blijkt dat op dezelfde percelen als voorheen de bouwbeperkingen gelden, een groter deel van de bestaande bebouwing zou in de bebouwingsvrije zone komen te liggen, een kleiner gedeelte ligt dan in de overlegzone. Indien er voor het betreffende perceel uitbreidingsplannen zijn, dient zowel in de oude als in de nieuwe situatie overleg te worden gevoerd met Rijkswaterstaat, feitelijk verandert er derhalve niets.

Voor het overige geldt dat er, gezien de situatie ter plaatse, de reeds bestaande bebouwing en de geldende planologisch-juridische rechten, in onderhavig bestemmingsplan van uitgegaan wordt dat het overleg met de wegbeheerder als zijnde gevoerd kan worden beschouwd.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Provinciaal omgevingsplan Limburg

Op 22 september 2006 is door Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006) vastgesteld. Het POL2006 is een streekplan, het provinciaal waterhuishoudingplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de

hoofdpijnen van het provinciaal verkeer- en vervoersplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdpijnen, voorzover het de fysieke elementen daarvan betreft, en een welzijnsplan op hoofdpijnen, voorzover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft.

Het POL2006 zelf kan eveneens beschouwd worden als de structuurvisie die op grond van de wetsvoorstellen voor nieuwe ruimtelijke wetgeving (en mogelijk ook op grond van nieuwe milieu- en waterwetgeving) in de toekomst door provincies opgesteld moet worden.

Met betrekking tot verstedelijking van en economische activiteiten in de landelijke gebieden wordt aangegeven in het POL2006 dat woningbouw en bedrijvigheid kan plaatsvinden binnen de contouren rondom de plattelandskernen. Initiatieven buiten de contouren zijn mogelijk indien ze inpasbaar zijn in het landschap en de landbouwstructuur en gepaard gaan met de realisatie van extra natuur, landschap of milieukwaliteit (verhandelbare ontwikkelingsrechten methode, VORM). Voor landbouw (en toerisme) wordt zoveel mogelijk ontwikkelingsruimte geboden, mits de gebiedskwaliteit als geheel er op vooruit gaat (systematiek van Bouwkavel op maat plus, BOM+).

In het POL2006 is sprake van een gebiedsgericht aanpak op meerdere niveaus. Naast een onderscheid tussen stedelijke en landelijke gebieden wordt een onderscheid gemaakt in 14 beleidsregio's. Voor elke regio is op basis van de gebiedskenmerken en -waarden een ontwikkelingsvisie gegeven. Het plangebied is deels gelegen binnen de beleidsregio 'Nationaal Landschap Zuid-Limburg' (alleen het plangebied binnen de gemeente Voerendaal ligt binnen het "Nationaal Landschap Zuid-Limburg").

In het plangebied ten westen van en parallel aan de A76 (grondgebied Voerendaal) ligt een strook POG. Voor de POG geldt de zgn. ontwikkelingsgerichte basisbescherming, wat betekent dat behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden richtinggevend zijn. Het 'ja, mits'-beschermingsregime geldt, wat erop neerkomt dat ruimtelijke ontwikkelingen onder voorwaarden mogelijk zijn, mits de natuur- en landschapswaarden die verloren gaan worden gecompenseerd cf. de beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden Provincie Limburg 2005. Initiatiefnemer (RWS) overlegt hierover met de provincie.

Het landelijk gebied Zuid-Limburg maakt deel uit van het Drielandenpark. Het is een uniek kleinschalig cultuurlandschap van plateaus, doorsneden met dalen en verspreid liggende natuurgebieden. Het gebied is ook cultuurhistorisch gezien bijzonder rijk. De toeristische sector in het gebied is sterk ontwikkeld.

De provinciale ambitie is om het Nationaal Landschap in samenhang met de stedelijke gebieden te ontwikkelen als een welvarend gebied waar het goed wonen, wer-

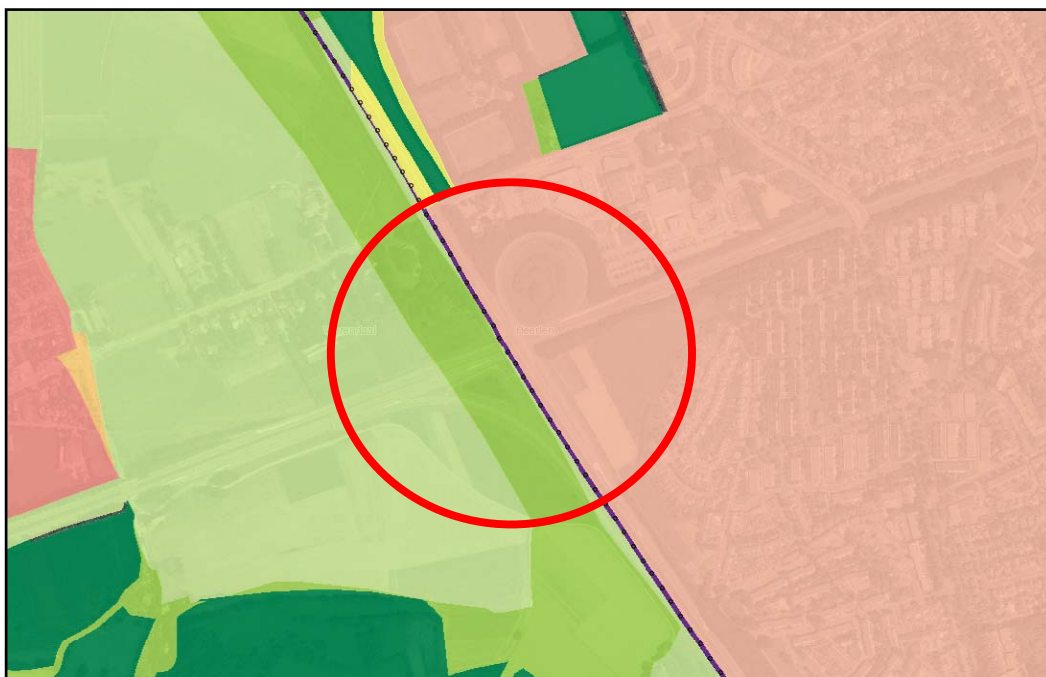
ken en recreëren is. De maatschappelijke en toeristische voorzieningen staan op een hoog peil terwijl de zorg voor en de versterking van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kernkwaliteiten duurzaam is gewaarborgd.

In Euregionaal verband dient gewerkt te worden aan behoud en versterking van de kernkwaliteiten van het gebied: het reliëf, het groene karakter, de schaalcontrasten en de kenmerkende cultuurhistorische elementen. Deze kernkwaliteiten zijn in de POL-aanvulling Nationaal Landschap nader gespecificeerd en vormen de uitwerking van het begrip 'basiskapitaal' zoals dat wordt gehanteerd in ons contourenbeleid.

Voor de ontwikkeling van de regio is het belangrijk dat er meer samenhang wordt gebracht in het behoud van een vitale sociaal-economische basis, de ontwikkeling van de groene en cultuurhistorische waarden en het recreatief medegebruik. Voor het Nationaal Landschap is sprake van een 'ja-mits'-beleid (uitgewerkt in de POL-aanvulling contourenbeleid).

Door de invulling van EHS en POG krijgen de ecologische en watersystemen en de landschappelijke structuur een robuust karakter. De grondgebonden landbouw zal een overwegend multifunctioneel karakter aannemen en is onder andere van belang als beheerder van het landschap. De toeristische sector ontwikkelt zich verder tot een sterke vrijetijdseconomie die goed inspeelt op het maken van verbindingen met andere sectoren, waaronder zorg.

In de gebiedsgerichte aanpak uit het POL2006 worden voor het Limburgs grondgebied negen perspectieven, met uiteenlopende visies op ontwikkelingsmogelijkheden onderscheiden. Op de Perspectievenkaart uit het POL2006 wordt het plangebied aangeduid als perspectief 2 'provinciale ontwikkelingszone groen (POG)', perspectief 3 'veerkrachtige watersystemen' en perspectief 9 'stedelijke bebouwing'.



Afbeelding 2: uitsnede POL kaart perspectieven

Perspectief 2 'Provinciale ontwikkelingszone groen (POG)'

Het beleid is gericht op het versterken en ontwikkelen van natuur- en landschapswaarden. De aanwezige waarden zijn richtinggevend voor ontwikkelingen op andere terreinen. Daarnaast ligt de nadruk op het instandhouden van een goede toeristisch-recreatieve structuur en een op het landschap georiënteerde landbouw.

Perspectief 3 'Veerkrachtige watersystemen'

Dit perspectief heeft betrekking op de meer open delen van beekdalen, winterbed van de Maas en steilere hellingen, voorzover deze geen deel uitmaken van EHS of POG. De betreffende gebieden hebben een relatief open karakter en zijn ingericht voor gebruik door vooral grondgebonden landbouw. Lokaal komt ook niet-grondgebonden landbouw voor. Met name langs waterplassen, maar ook verspreid over het gebied P3 zijn veel toeristische voorzieningen aanwezig.

De ontwikkeling van functies in deze gebieden is mogelijk mits dit aansluit op het bieden van ruimte aan een voldoende veerkrachtig watersysteem voor de opvang van hoge waterafvoeren, het bestrijden van watertekort en verdroging en het voorkomen van erosie in aanvulling op de perspectieven 1 en 2. De veerkrachtige watersystemen vormen een belangrijke continuïteit in het landschap zowel visueel-ruimtelijk als cultuurhistorisch, en bieden een goed houvast voor investeringen in landschapsontwikkeling. Binnen de algemene randvoorwaarden zijn er nog steeds mogelijkheden voor ontwikkeling van vooral de grondgebonden landbouw en recreatie, alsmede goed gelegen niet-grondgebonden land- en tuinbouw. De verwevenheid van functies, kenmerkend voor deze gebieden, wordt zo behouden en ver-

sterkt. Deze verwevenheid van functies maakt dat binnen deze gebieden niet altijd de hoogste kwaliteitseisen ten aanzien van bodem en water aan de orde (kunnen) zijn.

Perspectief 9 'Stedelijke bebouwing'

Het perspectief 'Stedelijke bebouwing' omvat de aanwezige of als zodanig reeds bestemde woon- en winkel- en voorzieningengebieden, bedrijventerreinen en bijbehorende wegen. Er is hier in veel gevallen nog de nodige ontwikkelingsruimte. De verstedelijkingsopgave wordt voor zover mogelijk hier ingevuld, met in achtneming van de randvoorwaarden vanuit het watersysteem (via de watertoets). Waar nodig wordt hier door herstructurering de vitaliteit van buurten en wijken geborgd. De milieukwaliteit in deze gebieden dient te worden afgestemd op aard en functie van de deelgebieden.

Binnen de bestaande bebouwing verdienen de stedelijke centrumgebieden bijzondere aandacht, levendige gebieden met een sterke menging van functies. Hier komt de stedelijke dynamiek bij uitstek tot uiting. Behoud en versterking van die vitaliteit van binnensteden is uitgangspunt. Bijzonder belang wordt gehecht aan de aanwezigheid in centrumgebieden van woonfuncties en stedelijke voorzieningen (publieksgerichte kantoren, stedelijke recreatie, recreatief winkelen).

Hoofdlijnen en ambities op het gebied van mobiliteit

In het POL2006 zijn de volgende, voor voorgenomen ontwikkeling relevante, hoofdlijnen en ambities op het gebied van mobiliteit vastgelegd:

- De bereikbaarheid van Limburg op de schaal van Europese regio moet worden gegarandeerd. Daarvoor is het nodig dat het (inter)nationale netwerk van wegen, railverbindingen, waterwegen en technische infrastructuur compleet wordt gemaakt en het vereiste niveau krijgt. Bij de oplossingsmogelijkheden zullen de uitwisselbaarheid van het (rijks)hoofdwegennet en het regionale verbindende wegennet worden bekeken, samen met de substitutiemogelijkheden van openbaar vervoer en goederenvervoer over water en spoor;
- De provincie wil zorg dragen voor een regionaal verbindend wegennet van goede kwaliteit, dat in staat is om het regionale verkeer op een vlotte en veilige manier af te wikkelen en daarmee bij te dragen aan de beoogde regionale bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Ze houdt daarbij rekening met structurele gegevens zoals de effecten van de bevolkingsontwikkeling en de wensbeelden ten aanzien van economie en werkgelegenheid. Allereerst zorgt ze voor een optimale benutting door technische en organisatorische maatregelen en een goed beheer en onderhoud. Vooral in de omgeving van stedelijke gebieden en nabij het nationale hoofdwegennet zien wij een toenemende rol voor dynamisch verkeersmanagement weggelegd;
- Via het PVVP en de Netwerkanalyse Stedelijk netwerk Zuid-Limburg zal de provincie scherp prioriteren binnen de beperkte beschikbare middelen (o.a. BDU);

- De provincie streeft naar een optimale benutting van alle modaliteiten voor goederenvervoer. Een beter gebruik van de mogelijkheden van vervoer over water en spoor, vooral bij het (inter)nationale goederenvervoer, moet een deel van de voorziene groei van het goederenvervoer opvangen. De inzet van Limburg, in samenwerking op landsdeel- en internationaal niveau, is gericht op het bevorderen van multimodaal vervoer, het stimuleren van een goede logistieke organisatie en efficiënter vervoer en het verzorgen van een adequate infrastructuur. Aan de basis hiervan ligt een (grensoverschrijdende) monitoring van goederenstromen;

Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan Limburg

De provincie Limburg heeft in maart 2007 een Provinciaal Verkeers- en Vervoers Plan (PVVP) opgesteld. Het PVVP is een aanvulling op het POL. De hoofdfilosofie van het PVVP is het toewerken naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen en goederen, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers en bedrijven.

Om de mobiliteitsvraagstukken van het komende decennium aan te pakken hanteert de provincie een drieslag:

- beschikbare mobiliteitsvoorzieningen allereerst optimaal benutten door een betere (technische) organisatie van het verkeer;
- zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzen;
- waar wordt voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, wordt ingezet op het bouwen van extra infrastructuur.

Alle drie de strategieën kunnen door maatwerk een gezamenlijke bijdrage leveren aan een betaalbare, slimme mobiliteit in en door Limburg.

Limburg streeft voor het wegverkeer, en dan vooral voor het aan de economisch gerelateerde verkeer, naar een goede bereikbaarheid via een adequaat en veilig ingericht wegennet. De strategie is de verkeersafwikkelingskwaliteit te waarborgen vanuit een integrale netwerkstrategie en een multimodale benadering.

De netwerkvisie, die een integrale visie op hoofd- en regionaal verbindend wegennet in Limburg voor de komende jaren geeft, is in afstemming op het Rijksbeleid voor het hoofdwegennet ontwikkeld. Hierin wordt de Rijksweg A76 genoemd, samen met de A2 als de verbinding van het stedelijk netwerk Zuid-Limburg met de Randstad en met Europa. De A76 maakt tevens deel uit van de internationale hoofdverbindingssassen van Rotterdam en Antwerpen met het Duitse achterland. De A2 en de A76 hebben naast hun (internationale) functie ook een belangrijke regio-

nale functie als verbinding tussen de drie stedelijke polen van het stedelijk netwerk Zuid-Limburg.

De ontwikkeling van de aansluitingen op de Rijksweg A76 bij Kunderberg worden in het PVVP niet specifiek genoemd.

2.2.2 Waterbeheersplan Roer en Overmaas

Duurzaam waterbeheer 21^{ste} eeuw

De kern van het Waterbeleid 21^e eeuw is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. Het water de ruimte geven betekent dat in het landschap en in de stad ruimte gemaakt wordt om water op te slaan. Dat betekent bijvoorbeeld dat toegelaten wordt dat rivieren bij hoge waterstanden gecontroleerd buiten hun oevers treden, op plekken waar daar ruimte voor is gemaakt. Daarmee worden problemen in andere, lager gelegen gebieden voorkomen.

Vasthouden, bergen, afvoeren

De waterbeheerders hebben samen gekozen voor een strategie, die uitgaat van het principe dat een overvloed aan water wordt opgevangen waar deze ontstaat. Dat betekent dat het water niet meer zo snel mogelijk afgevoerd wordt, maar dat het water zolang mogelijk wordt vastgehouden onder andere in de bodem. Is vasthouden niet meer mogelijk, dan bergen de waterbeheerders het in gebieden die daarvoor zijn uitgekozen. Door het water zo lang mogelijk vast te houden wordt tevens verdroging voorkomen. Pas als het niet anders kan, wordt het water afgevoerd.

Waterschap Roer en Overmaas

Het Watertoetsloket van het Waterschap Roer en Overmaas heeft de punten die voor de meeste ruimtelijke plannen relevant zijn gebundeld in het overzicht 'Praktische vuistregels voor de watertoets'. In dit overzicht zijn de belangrijkste punten waarop het watertoetsloket plannen beoordeelt opgenomen. Voor zover mogelijk wordt bij de plannen aangesloten bij belangrijkste richtlijnen om nieuwe plannen toekomst- en waterbestendig uit te kunnen voeren. De belangrijkste richtlijnen zijn onderstaand weergegeven:

- Rekening houden met de waterbelangen uit de WaterATLAS;
- Gevolgen van het plan voor (grond)water in het gebied en de omgeving aangeven;
- 10% van het plangebied reserveren voor water;
- Wateropgave oplossen binnen het plangebied (niet afwentelen);
- Toepassen voorkeursvolgorde voor de waterkwantiteit; hergebruik water, vasthouden (infiltratie), bergen, afvoeren);
- Toepassen voorkeursvolgorde voor de waterkwaliteit Schoonhouden, scheiden, zuiveren;

- Verantwoord afkoppelen;
- Infiltratie- en bergingsvoorzieningen in het plan dimensioneren op T=25 (35 mm in 45 minuten), met een leegloop/beschikbaarheid binnen 24 uur;
- Doorkijk geven naar T=100 (45 mm in 30 minuten);
- Uitvoeren van bodem-/infiltratieonderzoek en bepalen grondwaterstand;
- Bij voorkeur toepassen van bovengrondse waterhuishoudkundige voorzieningen;
- Beheer en onderhoud geregeld?;
- Rekening houden met hoogteverschillen in gebied en omgeving;
- Een waterparagraaf in het plan opnemen;
- Waterbelangen planologisch vastleggen in ruimtelijke plannen;
- Plan voorleggen aan waterbeheerder tenzij het onder de ondergrens valt;

2.2.3 Regionaal Prostitutiebeleid Parkstad Limburg

Met deze regiovisie geven het samenwerkingsverband Regio Parkstad Limburg en de daarin samenwerkende gemeenten (Kerkrade, Heerlen, Landgraaf, Brunssum, Voerendaal, Simpelveld en Onderbanken) de richting aan van de door henzelf gewenste prostitutieontwikkeling in de regio. Door een regionale afstemming kan worden voorkomen dat zich ongewenste bewegingen gaan voordoen in de vestiging van prostitutiebedrijven en straatprostitutie.

Belangrijkste uitgangspunten van het regionale seks- en prostitutiebeleid zijn:

- één regionaal maximum voor de gevestigde vormen van prostitutie, een regionale toename van het aantal bedrijven wordt niet toegestaan;
- door middel van een vergunningstelsel de openbare orde aspecten en/of de zorgaspecten reguleren;
- per district één handhavingsbeleid opstellen.

Binnen het plangebied komen geen prostitutiebedrijven voor.

2.2.4 Waterschap Roer en Overmaas, Zuiveringschap Limburg

Binnen de waterbeheersplannen van Limburg is integraal waterbeheer een belangrijk begrip. En ook hier speelt de verdroging en waterkwaliteit een belangrijke rol in het beleidsproces. Ter invulling van (specifiek) ecologische functies stelt het waterschap onder andere dat ter voorkoming van verdroging, grondwaterstanden, daar waar dat mogelijk is, verhoogd moeten worden door peilbeheer. Ook kan er gedacht worden aan het hooghouden van peilen nabij natuurgebieden. Ter voorkoming van eutrofiëring en het verlandingsproces kunnen voedselrijke bodems uitgebaggerd worden. Een ander belangrijk punt is dat het rioleringsbeheer door gemeenten in het plangebied op en aan de aan watergangen en plassen toegekende functies afgestemd dient te worden. Naast deze ecologische functies dienen er ook mensgerichte hoofdfuncties ten behoeve van industrie of drinkwater in het gebied ingepast te worden. Ook voor mensgerichte nevenfuncties dient plaats te zijn.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Gemeente Heerlen

2.3.1.1 Stadsvisie Heerlen 2026

In 2008 heeft de gemeente Heerlen de 'Stadsvisie Heerlen 2026' vastgesteld. In deze stadsvisie worden enkele belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen als uitgangspunten genomen en worden deze onder de noemer 'van volgen naar sturen' aan de (veranderende) kenmerken van de gemeente Heerlen gekoppeld.

Een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling is samenwerking, wat als één van de kansen wordt bestempeld. De hele strategische visie geeft blijk van verwevenheid met Parkstad Limburg. De visie schetst de toekomstige structuur en positie van de gemeente aan de hand van de speerpunten 'Centrumstad', 'Ondernemende stad', 'Jeugdige stad' en 'Netwerkstad'. Vanuit deze speerpunten worden de ambities, uitdagingen en toekomstbeeld voor Heerlen verder beschreven. Hoofdpijnen in het visiedocument zijn economische structuurversterking in samenwerking met Parkstad Limburg en de 'sociale agenda' voor Heerlen zelf.

Vanuit het speerpunt "Heerlen: Netwerkstad" wordt de fysieke bereikbaarheid van zowel Heerlen als de omringende (Euregionale) gebieden als randvoorwaarde gezien voor de doorontwikkeling van de stad. De uitvoering van dit project draagt bij aan de verwezenlijking van deze randvoorwaarde.

2.3.1.2 Groenstructuurplan Heerlen

Het groenstructuurplan uit 1993 geeft een visie op de gewenste ontwikkeling van de groene ruimte in Heerlen. In het plan wordt aangegeven hoe de groenstructuur zich kan ontwikkelen en een antwoord kan geven op de veranderingen waar Heerlen voor stond c.q. staat. Het streven is behoud, versterking en ontwikkeling van een duurzame hoofdgroenstructuur en het stimuleren van natuurontwikkeling. Daarnaast wordt beoogd het karakter van de stad als geheel en van de deelgebieden te versterken. Ook wil men de beleefbaarheid van het groen vergroten door het ontwikkelen van een recreatief netwerk en door een evenwichtige verdeling van het groen over de woongebieden.

Van structureel belang zijn de twee beken die in Heerlen ontspringen, de Geleenbeek en de Caumerbeek. Het reliëf van de beekdalen is op veel plaatsen prominent aanwezig. Ook wordt in het plan geconcludeerd dat Heerlen een aantal ecologisch zeer waardevolle gebieden heeft. Als knelpunten worden ervaren de versnippering van de (groene) ruimte, de voortgaande verstedelijking en daarmee samenhangen-

de druk op de groene ruimte, de gebrekkige toegankelijkheid van de groengebieden en het niet-groene imago van Heerlen.

Het plan voor de groenstructuur bestaat uit drie delen:

- een plankaart met de (hoofd)groenstructuur op stadsniveau;
- een uiteenzetting over de gewenste ontwikkelingen, per stadsdeel met een globale groenstructuur en aanbevelingen per stadsdeel;
- voorstellen voor concrete activiteiten.

De hoofdgroenstructuur bestaat uit een drietal buitengebieden, die door groenverbindingen met elkaar in verbinding staan. De beekdalen van de Geleenbeek en de Caumerbeek vormen belangrijke elementen van de groenstructuur, omdat ze een belangrijke ecologische, structurerende en recreatieve functie in zich verenigen.

Naast de beekdalen is nog een aantal andere groenverbindingen van belang. Dit zijn lineaire structuren, die fungeren als buffers tussen de woonkernen en tevens als verbindingen tussen groengebieden.

Een belangrijk thema binnen het plan vormt het recreatief netwerk: dit netwerk van routes voor het langzaam verkeer is gekoppeld aan de hoofdgroenstructuur en aan de belangrijkste attractiepunten in de stad.

2.3.1.3 Natuur en landschap in Heerlen

Dit beleidsplan uit 1996 bevat een inventarisatie van de bestaande abiotische en biotische gegevens, een waardering van de ecologische en landschappelijke waarden, aanbevelingen voor de ecologische en landschappelijke ontwikkelingen van het 'buitengebied van Heerlen' en een uitwerking van de doorwerking van het plan op de stedelijke ontwikkeling en de planologische regelgeving.

2.3.1.4 Waterplan 2001-2015

De gemeente Heerlen wil in samenwerking met het waterschap Roer en Overmaas en Zuiveringschap Limburg opnieuw een duidelijke stap voorwaarts zetten op het gebied van zorg voor de riolering, oppervlaktewater, grondwater en natuur. Dit heeft ertoe geleid dat de gemeente en beide waterschappen een plan hebben opgesteld waarin de gezamenlijke visie op het stedelijk waterbeheer is opgenomen; het waterplan Heerlen. Het waterplan geeft de impuls om van een meer sectorale/thematische naar een integrale planvorming te komen. Het waterplan stelt het watersysteem centraal, integreert en geeft nieuwe impulsen aan een aantal sectorale plannen (natuur, waterhuishouding, riolering) en stelt randvoorwaarden naar aanpalende bedrijfsterreinen (recreatie, materiaalgebruik in en om het oppervlaktewater, ruimtelijke ordening etc.). Integraal waterbeheer is een sleutelbegrip in het

waterplan. Ecologie, landschappelijke en recreatieve waarden vormen de basis voor een hoogwaardig woon-, werk-, en leefklimaat in de bebouwde kom en de directe omgeving. Ecologie en hydrologie dienen mede als ordenend principe gehanteerd te worden bij de toekenning van functies en bij de inrichting en het beheer van stedelijk gebied.

De belangrijkste doelen van het waterplan zijn:

- het vergroten van de gebruiks- en belevingswaarde van het water;
- de ontwikkeling van een zelfvoorzienend en veerkrachtig watersysteem;
- de ontwikkeling van een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem;
- efficiënt en doelmatig waterbeheer.

In het waterplan van de gemeente Heerlen wordt gewerkt met 3 oplopende ambitieniveaus. Het eerste niveau is *'eerlijk water'*. Voor dit niveau geldt dat de gebruiks- en belevingswaarde van het water centraal staat. Het oppervlaktewater ziet er aantrekkelijk uit, stinkt niet en wateroverlast wordt voorkomen. De waterkwaliteit is acceptabel en voldoet aan de meeste normen van de Vierde Nota Waterhuishouding. De ambities voor het oppervlaktewater vormen een belangrijke voorwaarde voor het rioolstelsel. Bij het uitvoeren van maatregelen zal worden nagegaan of afkoppelen een goed alternatief is.

Het tweede ambitieniveau is *'heerlijk water'*. Binnen dit niveau wordt, aanvullend op de grotere belevingswaarde, ruimte geboden aan een duurzamer beheer van het stedelijk water en wordt de waternatuur versterkt. Er wordt gestreefd naar een goede waterkwaliteit en een gezond ecosysteem. Het ambitieniveau *'heerlijk water'* gaat verder dan het ambitieniveau *'eerlijk water'*. Het afkoppelen van afvoerende (verharde) oppervlakten wordt in een zone van 200 meter rond beken en vijvers zoveel mogelijk nagestreefd. Ook wordt geambieerd om 20 % van het bestaande schone verharde oppervlak af te koppelen, en daar waar mogelijk ten minste 60 % van nieuw verhard oppervlak. Het afstromende regenwater wordt hergebruikt of geïnfiltreerd. Als de doorlatendheid van de bodem dit toelaat, wordt het hemelwater gebufferd en vertraagd naar het oppervlaktewater afgevoerd.

Het derde en laatste ambitieniveau is *'begeerlijk water'*. Duurzaam waterbeheer en het ontwikkelen van waterafhankelijke natuur vormen de belangrijkste doelen, waarbij een evenwicht wordt gezocht tussen de behoeften van de stadsmens en de mogelijkheden voor de natuur. Er wordt gestreefd naar vergroting van de gebruiks- en belevingswaarde van het water, een verbetering van de waterkwaliteit en de ontwikkeling van veerkrachtige en zelfvoorzienende watersystemen. Schoon regenwater wordt op de hoger gelegen gebieden opnieuw gebruikt op geïnfiltreerd, zodat het grondwater wordt aangevuld. In de lager gelegen gebieden wordt regenwater dat op schone oppervlakten zoals daken valt, geïnfiltreerd of hergebruikt en als dat niet mogelijk is, naar het oppervlaktewater geleid. Alleen het water van vuile oppervlakten, zoals wegen, en het afvalwater wordt naar de waterzuiveringsinstallatie geleid.

2.3.1.5 Gemeentelijke monumentenbeleid en – verordening

Het gemeentelijk monumentenbeleid is opgesteld in 2001. De gemeentelijke monumentenzorg is een taak van de afdeling Stadsplanning en heeft korte lijnen met verwante beleidsvelden als ruimtelijke ordening, architectuurbeleid en welstandszorg. De wettelijke kaders worden gevormd door de Monumentenwet 1988, de monumentenverordening en de ontwikkelde jurisprudentie.

Heerlen heeft een heel eigen identiteit, die de gemeente in stand wil houden en zo mogelijk verder wil ontwikkelen en die uitgangspunt is voor het monumentenbeleid.

De meeste karakterbepalende objecten, complexen en structuren zijn rond de eeuwwisseling ontstaan en bieden een grote variatie aan bouwstijlen en stedenbouwkundige verkavelingen. De bouwplanbeoordeling is een cruciaal moment in de handhaving van het monumentenbeleid.

Tot slot moet het monumentenbeleid zich niet alleen beperken tot de strikte zorg voor het cultuurhistorisch en architectonisch erfgoed, maar dient het ook te fungeren als aanjaagmotor voor het op gang brengen van het bewustwordingsproces door middel van informatie, advies en zo nodig regelgeving.

2.3.1.6 Erfgoedverordening Heerlen 2008

De gemeenteraad heeft op 3 juli 2001 de Monumentenverordening Heerlen 2001 vastgesteld. De wet dualisering gemeentebestuur, op 7 maart 2002 in werking getreden, is de aanleiding geweest om deze verordening te wijzigen. Op 13 juli 2004 heeft de gemeenteraad de eerder genoemde verordening ingetrokken en de Monumentenverordening Heerlen 2004 vastgesteld. Belangrijkste basis voor de bepalingen in deze verordening is de Monumentenwet 1988 en de daarin gekozen systematiek.

Vijf hoofdpunten zijn in de verordening geregeld:

1. de aanwijzing van zaken tot gemeentelijk beschermd monument;
2. de aanwijzing van gemeentelijke archeologische meldingsgebieden;
3. het vergunningenstelsel voor de gemeentelijke beschermde monumenten, archeologische meldingsgebieden;
4. de verwijzing naar het vergunningenstelsel voor beschermde rijksmonumenten in de Monumentenwet 1988. De monumentenverordening 2004 is in december 2008 ingetrokken en is de nieuwe verordening Erfgoedverordening gemeente Heerlen vastgesteld.

Daarnaast is in de verordening beoogd het bouwhistorisch onderzoek een nadrukkelijke rol te laten spelen bij de bepaling van het gemeentelijk monumentenbeleid.

Binnen het plangebied zijn geen rijksbeschermd monumenten aanwezig.

2.3.1.7 Verkeersveiligheidsplan

In het Verkeersbeleidsplan uit 1997 wordt gestreefd naar een significante afname van het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden en -gewonden. Bij de aanpak van de problemen werkt Heerlen toe naar duurzaam verkeersveilige wegen.

Een duurzaam veilig verkeerssysteem is gericht op:

- het organiseren van de verkeersonveiligheidsaanpak;
- het aanpassen van het wegennet;
- het inpassen van verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid;
- het inpassen van de verkeersveiligheid in de ruimtelijke ordening;
- het intensiveren van gedragsbeïnvloeding.

De verkeersproblemen in Heerlen zijn het gevolg van onder andere de ontsluiting van het centrumgebied, de industriegebieden, alsmede de ligging van Heerlen ten opzichte van de buurgemeenten en de rijkswegen. Doorgaand en woonwerkverkeer rijden door en langs het centrum en door de woonbuurten. De belangrijkste punten in de verkeersonveiligheid liggen binnen de bebouwde kom op de hoofdwegen met een snelheidslimiet van 50 km/u, in de verblijfsgebieden en bij het vrachtverkeer. Het realiseren van deze aansluitingen past binnen de in deze nota geformuleerde uitgangspunten.

2.3.1.8 Nota Fietsverkeer

Heerlen steekt de omvang van het fietsverkeer ongunstig af bij vergelijkbare steden en ook ten opzichte van de rest van Zuid-Limburg. De uitgangspunten van het fietsbeleid uit de Nota Fietsverkeer uit 1995 zijn een streven naar een afname van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers, een overstap van auto naar fiets en van auto naar fiets + openbaar vervoer en vermindering van het aantal fietsendiefstallen. Verbetering van de infrastructuur voor het fietsverkeer in Heerlen staat centraal in de nota, hiertoe is een fietsnetwerk ontwikkeld. Daarnaast worden oplossingen voor meer en veiliger fietsen gezocht in recreatieve fietsvoorzieningen, veilige voertuigen, regelgeving en handhaving en in promotie.

2.3.1.9 Bodembeleidsplan

Het bodembeleidsplan uit 2011 verwoordt in de doelstelling dat het bodembeheer is gericht op een duurzaam gebruik van bodem en (grond)water zodat de bodem in Heerlen optimaal benut maar niet uitgeput wordt (zie paragraaf 3.2 van het bodembeleidsplan 2011-2016).

In het beleidsplan is bepaald dat het bodemverleden van het plangebied middels een weergave van de historie, de uitgevoerde bodemonderzoeken en de hieruit te trekken conclusies in relatie tot de bestemmingen wordt beschreven.

2.3.1.10 Gemeentelijk archeologisch beleid

Gemeentelijk archeologiebeleid

Gemeente Heerlen heeft haar archeologisch beleid vertaald in de archeologische verwachtings- en cultuurhistorische advieskaart voor de Parkstad Limburg gemeenten en de gemeente Nuth. Voor gebieden met een hoge en middelhoge archeologische verwachting is het uitgangspunt volgens de gemeente Heerlen om het archeologisch erfgoed 'in situ' te bewaren. Romeins Heerlen (Coriovallum) en aangrenzende gebieden moeten vanwege de rijkdom aan archeologische resten, waaronder archeologische monumenten, beschouwd worden als een grote archeologische Romeinse vindplaats. Het gemeentelijk archeologisch beleid en het al dan niet aanwezig zijn van archeologische waarden is nader omschreven in de paragraaf 'Cultuurhistorie en archeologie.'

2.3.2 Gemeente Voerendaal

Voor wat betreft de gemeente Voerendaal geldt dat het ruimtelijk-functioneel beleid dat binnen het plangebied geldt, aansluit op de hoofdlijnen van het voornoemde Heerlens beleid. Op basis van praktische verwerking wordt hier derhalve geen verdere uitvoerige beschrijving opgenomen.

Dit is echter uitgezonderd de visie Voerendaal 2018. De raad van de gemeente Voerendaal is sinds 2006 bezig een visie op haar toekomst op te stellen. Voor het opstellen van deze toekomstvisie worden de huidige sterke en zwakke kanten in beeld gebracht, en wordt - rekening houdend met te verwachten ontwikkelingen – het gewenste beeld van Voerendaal anno 2018 geschetst. Dit toekomstbeeld zal worden gebaseerd op de volgende thema's:

- Kwaliteit landelijk gebied;
- Ruimtelijke kwaliteit van de kernen;
- Vitale kernen.

Er is gekozen voor het jaartal 2018, omdat daarmee de tijd van 3 volledige raadsperiodes wordt overspannen, gerekend vanaf de gemeenteraadsverkiezingen in 2006. Bedoeling is dat de toekomstvisie voor deze 3 raadsperiodes de richtingen en kaders aangeeft voor uitvoeringsprogramma's die jaarlijks in de gemeentebegroting worden opgenomen.

3. BESCHRIJVING PLANGEBIED

3.1 Algemeen

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de huidige situatie en een korte analyse van de functies in het gehele gebied, waarin de ontwikkelingen rondom Kunderberg zijn geprojecteerd. Daarmee wordt duidelijk wat er nu is en in welke mate dit veranderd als de geprojecteerde verbindingen zijn aangelegd. De toekomstige situatie wordt beschreven in hoofdstuk 4, planbeschrijving.

3.2 Beschrijving van het gebied en overige planaspecten

Het plangebied en de omgeving ervan betreft zowel stedelijk- als agrarisch gebied. Ten zuidoosten van het plangebied is de woonwijk 'Welten' van de gemeente Heerlen gelegen. Het omliggende stedelijk gebied bevat meerdere woonfuncties. Ten noordoosten van het plangebied ligt het terrein van de Open Universiteit met diverse schoolgebouwen. Dit terrein heeft echter geen invloed op de nieuw te realiseren aansluitingen en vice versa. De gronden ten westen van het knooppunt zijn gedeeltelijk nog in gebruik voor agrarische doeleinden. In en rondom het plangebied zijn geen op zichzelf staande recreatieve functies gelegen.

3.2.1 Verkeer

De hoofdstructuur voor het autoverkeer rondom de Kunderberg bestaat uit de Rijkswegen A76 en A79 die elkaar kruisen bij knooppunt Kunderberg. Dit knooppunt is momenteel nog geen volledige knoop. De beoogde verkeersmaatregelen, zoals vervat in het civieltechnisch ontwerp, zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer Geleen, Maastricht en Aachen door de aanleg van de in dit plan beoogde extra verbindingen.

3.2.2 Natuurwaarden⁶

3.2.2.1 Inleiding

In 2006 zijn verschillende aansluitingen, waaronder de aansluiting Kunderberg, langs de A2-A76 onderzocht op het voorkomen van beschermde en bedreigde flora- en faunasoorten (Hoogerwerf, 2007). Naast veldonderzoek in 2006, zijn hierbij tevens archiefgegevens uit de periode 1995-2006 geraadpleegd.

In 2010 zijn aanvullende gegevens verzameld aan de hand van een archiefonderzoek en een veldonderzoek, waarbij het onderzoeksgebied beperkt was tot het gebied rond de ingreep van het project Kunderberg.

3.2.2.2 Aangetroffen beschermde (Flora- en Faunawet FFW c.q. Rode lijst) soorten binnen het onderzoeksgebied.

Flora (Tabel 2 soorten):

- Bijenorchis
- Hondskruid
- Rapunzelklokje
- Ruig klokje
- Tongvaren
- Wilde marjolein

Fauna (Tabel 3 soorten)

- Das

*In rapportages (gegevens NDFF 2009) wordt ook de buizerd genoemd. Echter de betreffende beschermde horsten zijn in 2010 niet aangetroffen.

Ook is een foeragerende dwergvleermuis tijdens de natuurinventarisatie in 2006 waargenomen.

Fauna (Tabel 2 soorten)

- Eekhoorn
- Steenmarter

De waarnemingen van deze beide soorten zijn afkomstig uit woonwijken in Heerlen.

⁶ drs. B.J.M. Fit, drs. G.-W. van der Wijk, *Toets Natuurbeschermingswet 1998 Natura 2000-gebied 158 Kunderberg Aanpassing knooppunt Kunderberg*, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.

drs. G.-W. van der Wijk, *Voorselectie Natura 2000 gebieden. In het kader van de aanpassingen aan knooppunt Kunderberg*, 2010, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.

W. van der Zweep Drs. G.W. van der Wijk, *Depositieonderzoek Kunderberg, Uitgangspunten en resultaten*, 2010, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.

drs. B.J.M. Fit, drs. G.-W. van der Wijk, *Toets Natuurbeschermingswet 1998 Natura 2000-gebied 154 Geleenbeekdal Aanpassing knooppunt Kunderberg*, 2010 Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.

Hoogerwerf, G., *Beschermde flora- en fauna aansluiting Kunderberg; update data natuurwaarden*, 2010. Natuurbalans - Limes Divergens BV, Nijmegen.

Daarnaast zijn van de Tabel 1 soorten de Egel en de Gewone padesignaleerd.

3.2.2.3 Effecten en maatregelen

Algemeen

Ten behoeve van de reconstructie van het knooppunt Kunderberg is een Wateradvies opgesteld (Waterschap Roer en Overmaas, 2009). Hierbij mogen onder meer grondwatereffecten niet optreden. Negatieve grondwatereffecten op beschermde flora- en faunasoorten zijn als gevolg van de geplande ingreep hierom niet te verwachten.

Effecten en maatregelen flora

Van de aangetroffen soorten worden alleen Wilde Marjolein en Hondskruid potentieel fysiek geraakt door de geplande ingreep. Beide soorten staan op Tabel 2 van de FFW. Voor deze soorten moeten mitigerende maatregelen worden getroffen.

Werken met een goedgekeurde gedragscode FFW

De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd onder het regiem van een door het Ministerie van EL&I goedgekeurde Gedragscode (Bouwend Nederland). Er mag met een gedragscode worden gewerkt indien er soorten uit Tabel 1 en 2 van de FFW worden aangetroffen. Indien gewerkt wordt conform deze gedragscode dan is een ontheffing in het kader van de FFW niet nodig.

Het werken volgens de Gedragscode Bouwend Nederland voorziet in de instandhouding van Wilde Marjolein en Hondskruid in dit gebied.

Amfibieën

Effecten op amfibieën als gevolg van de geplande ingreep zijn nihil. Binnen het onderzoeksgebied is alleen de Gewone pad aangetroffen. Voor deze algemene soort, die staat vermeld op tabel 1 van de FFW geldt een algehele vrijstelling ten aanzien van ruimtelijke ingrepen.

Broedvogels

Bij het gebied van de ingreeplocatie komen géén jaarrond beschermde broedvogelsoorten voor. De aanwezige beplantingen kunnen wel broedgebied vormen voor overige broedvogels. Tijdens het broedseizoen vallen alle bewoonde vogelnesten binnen de reikwijdte van artikel 11 van de FFW en zijn beschermd.

Beplanting zal uitsluitend worden verwijderd buiten het broedseizoen (zodat vogels een alternatieve broedlocatie kunnen zoeken); voor de meeste soorten is dit vóór half maart of ná half juli.

Geluideffecten op broedvogels

Broedvogels zijn in meer of mindere mate gevoelig voor geluidverstoring. Bij een hoge geluidbelasting is sprake van een verminderde geschiktheid van het broedgebied. Door de verkeersdruk op de A76 en A79 is sprake van een aanzienlijke geluidbelasting rond het knooppunt Kunderberg, waardoor het gebied in de bestaande situatie reeds verminderd geschikt is als broedgebied voor vogels.

Vanwege de al aanwezige hoge geluidsbelasting wordt als gevolg van de ingreep geen extra geluideffect op aanwezige broedvogels verwacht.

Bij het knooppunt Kunderberg zijn geluidbeperkende maatregelen gepland. Deze maatregelen kunnen in het gebied, waar reeds sprake is van een hoge geluidbelasting, een positief effect op de geschiktheid als broedgebied voor vogels.

Zoogdieren

Bij de geplande ingreep worden geen vaste verblijfplaatsen van zoogdieren aangetast. Wel wordt een aangetroffen dassenwiel doorsneden. Verder is er kans op aanrijding van dieren door het wegverkeer. Dit is overigens in de bestaande situatie ook het geval.

Beide autosnelwegen zijn in het verleden reeds voorzien van faunarasters (kleinwildraster). Direct grenzend aan het plangebied zijn, zowel onder de A76 als A79, twee kleinwildtunnels aangelegd.

De doorsnijding van de aangetroffen looproute (wiel) van de das tussen bovengenoemde bestaande faunatunnels door de aanleg van de afslag in het noordwestelijke kwadrant zal worden gemitigeerd. Door zowel onder/langs de Heerlerweg (gemeente Voerendaal) als onder de nieuwe afslag voorzieningen (tunnels en faunarasters) aan te brengen, wordt de looproute van de das in stand gehouden. Hierdoor zijn er geen effecten op deze soort te verwachten.

Gebiedsbescherming

Aan de westzijde langs de A76 is een 'Provinciale Ontwikkelingszone Groen met een ecologische verbindingszone' geprojecteerd (zie § 3.3). In het licht van de "ontwikkelingsgerichte basisbescherming" is het gewenst bij de aanleg van de afslagen ook mitigerende voorzieningen aan te leggen in de vorm van dassentunnels en rasters. Deze voorzieningen maken daarom onderdeel uit van het project.

Natura 2000

De ingreep bij knooppunt Kunderberg ligt in de nabijheid van de Natura 2000 gebieden Kunderberg, Geleenbeekdal, en Geuldal. Daarom is ook onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 van toepassing is. Omdat in eerste instantie significante effecten (m.n. door stikstofdepositie en geluid) op deze gebieden niet kunnen worden uitgesloten, zijn passende beoordelingen uitgevoerd (zie Bijlage bij dit bestemmingsplan drs. B.J.M. Fit, drs. G.-W. van der Wijk)

Deze passende beoordelingen leiden tot de conclusie dat de natuurlijke kenmerken van de betreffende gebieden niet door de aanpassing van het knooppunt Kunderberg worden aangetast. Significante effecten op de instandhoudingsdoelen van deze gebieden kunnen derhalve worden uitgesloten.

3.2.3 Cultuurhistorie en archeologie.

In het plangebied en in de nabije omgeving bevinden zich geen cultuurhistorische waarden. In plangebied Kunderberg bevinden zich geen archeologische vindplaatsen. Rondom het plangebied zijn enkele archeologische vindplaatsen bekend. Op de archeologische verwachting- en cultuurhistorische advieskaarten voor de Parkstad Limburggemeenten en de gemeente Heerlen, heeft plangebied Kunderberg deels een hoge (noordelijke deelgebied) en deels een lage trefkans (zuidelijk deelgebied).

RAAP archeologisch adviesbureau B.V. heeft in oktober en december 2007 een archeologisch onderzoek uitgevoerd in het plangebied⁷. De onderzoeksrapportage is als separate bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

Gelet op het historisch belang van de Via Belgica is geadviseerd om in het noordelijk deelgebied ter hoogte van de geplande infrastructuur langs de A76 een proefsleuf te trekken, haaks op de Heerlerweg, parallel met de A76 om het wegennet met bijbehorende greppelsystemen van de Romeinse weg tussen Boulogne-sur-Mer en Keulen op te sporen.

In het zuidelijk deelgebied is (gezien het diverse vondstmateriaal, de intacte bodemprofielen en de beschermende laag colluvium die het deelgebied bedekt) archeologisch vervolgonderzoek geadviseerd in de vorm van proefsleuven.

Voorafgaand aan dit proefsleuvenonderzoek en de (mogelijke) archeologische begeleiding is een Programma van Eisen (PVE) opgesteld. De exacte ligging van de geadviseerde proefsleuven en de begrenzing van de eventuele archeologische begeleiding zijn in dit PVE vastgesteld. Dit PVE is goedgekeurd door het bevoegd gezag, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE).

Uit het archeologisch onderzoek is vervolgens gebleken dat de bodem in het plangebied bestaat uit zogenaamde brikgrond, gevormd in de loss en gekenmerkt door een uitspoelingshorizont (E-horizont) en een klei-inspoelingshorizont (Bt-horizont). Van boven naar beneden kunnen de volgende bodemlagen onderscheiden worden: 1. Bouwvoor, 2. Colluvium, 3. Plaatselijk resten van de E-horizont, 4. BC-horizont, 5. C-horizont.

⁷ RAAP Archeologisch Adviesbureau BV, plangebied Kunderberg Zuid te Voerendaal, gemeente Heerlen; archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek, waarderende fase (proefsleuven), datum: juni 2009, projectcode: HEIK2.

Tijdens het proefsleuvenonderzoek (uit augustus 2009) zijn er slechts zeer schaarse aanwijzingen voor (pre)-historische menselijke activiteiten in het plangebied aangetroffen. Er zijn grondsporen aangetroffen, maar het onderzoek heeft uitgewezen dat deze allemaal van natuurlijke oorsprong zijn. Uit enkele van deze sporen en uit de top van de Bt-horizont zijn slechts zes vondsten geborgen, bestaande uit kleine fragmenten prehistorisch aardewerk. Vanwege hun ondiagnostische aard zijn deze vondsten niet nader te dateren. Gelet op de afwezigheid van antropogene sporen, zijn deze vondsten waarschijnlijk afkomstig uit het direct bovenliggende colluvium en wijzen dus niet op in situ bewoning.

Op basis van deze resultaten kan niet van een archeologische vindplaats gesproken worden en is aanbevolen om geen archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren. De bijbehorende rapportages zijn opgenomen in de separate bijlagen bij deze plantoelichting.

3.3 Milieuaspecten

3.3.1 Akoestiek

Algemeen

Bij het voorbereiden van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, of bij het voorbereiden van een besluit tot vrijstelling als bedoeld in artikel 76a, wordt vanwege burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek ingesteld.

Op de Welterlaan komen rijlijnverplaatsingen ten behoeve van de doorstroming (het vrij kunnen invoegen). De gevolgen hiervan zijn onderzocht in een akoestisch onderzoek en zijn minimaal (liggen onder de reductienorm). Immers: de aansluitingen op de A76 worden gerealiseerd om de autoweg N281 te ontlasten, middels een betere doorstroming, en dus de leefbaarheid in de gemeente te verbeteren op het gebied van akoestiek.

Als gevolg van de aanpassingen aan de A76 in combinatie met de autonome ontwikkeling neemt de geluidbelasting op de woningen en scholen in zowel Heerlen als Voerendaal toe.

Rijkswaterstaat legt een geluidwal ter hoogte van de verbindingsslus tussen de A79 en de A76 richting Geleen aan. Deze wal krijgt een maximale hoogte van 7 meter en wordt landschappelijk ingepast. Langs de afrit van de Welterlaan wordt een geluidscherm gerealiseerd. Door de vervanging van het wegdek op rijksweg A76 (kilometer 19.1 naar 18.6) en op de Welterlaan door geluidsarm asfalt neemt de geluidbelasting verder af.

Vanwege bovengenoemde maatregelen neemt de geluidbelasting op de woningen in de woonwijk Welten dusdanig af dat er geen woningen meer zijn die een geluidbelastingtoename hebben van 2 dB of meer boven de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Dit betekent overigens niet dat er geen woningen zijn waar de geluidbelasting met meer dan 2dB zal toenemen maar de geluidbelasting blijft onder de voorkeursgrenswaarde (en een Hogere grenswaardeprocedure is daartoe dan niet benodigd).

De maatregelen op rijksweg A76 zijn echter niet afdoende om bij 6 saneringswoningen aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen en is het wettelijk noodzakelijk om een saneringsprogramma op te stellen.

Binnen dit saneringsprogramma zal Rijkswaterstaat onderzoeken of het binnengeluidsniveau in de woning aan de wettelijke voorschriften van de binnenwaarden kan voldoen. Mocht dit niet het geval zijn dan worden gevelmaatregelen voorgesteld en uitgevoerd.

Het voorgaande is vastgelegd in een akoestisch onderzoek dat het onderzoeksbureau Oranjewoud 19 augustus 2011 heeft uitgevoerd naar het wegverkeerslawaaï als gevolg van de aanleg van de nieuwe aansluiting. Het akoestisch onderzoek is als afzonderlijke bijlage toegevoegd en de resultaten van het onderzoek zijn in deze toelichting opgenomen.

3.3.2 Leidingen

Op basis van de vigerende bestemmingsplannen en gegevens van de Gasunie kan geconcludeerd worden dat in het plangebied en in de nabije omgeving twee leidingen voorkomen die een planologische beschermingszone bezitten. De aanwezige leidingen met hun beschermingszones zijn als zodanig bestemd in de regels en op de verbeelding.

3.3.3 Waterparagraaf

Grondwater & grondwaterkwaliteit

Zowel voor grondwater als meer specifiek de grondwaterkwaliteit, kan gesteld worden dat de voorgenomen ontwikkelingen geen negatieve invloed hierop zullen uitoefenen, aangezien de grondwaterspiegel diep gelegen is en de ingreep niet diepgaand is.

Oppervlaktewater

In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Wel ligt er een bestaande buffer/bassin bedoeld voor het wegwater A76/A79.

Afwateringsplan

Voor het project Kunderberg is geen principe afwateringsplan gemaakt. Zoals aangegeven in het ondernemersplan 2004-2008 en de agenda 2012 geldt het principe "de markt, tenzij". Dit betekent dat, binnen randvoorwaarden, de aannemer de vrijheid heeft het ontwerp zelf in te vullen.

Daarnaast zijn in het plangebied geen primaire watergangen dan wel zuiverings-technische werken aanwezig. Het wegwater zal binnen het eigen plangebied moeten infiltreren. In het plangebied ligt een bestaande buffer. Verder is het mogelijk om binnen het plangebied nog een extra buffer te maken. Om dit laatste te kunnen realiseren is in alle bestemmingen opgenomen dat deze gronden tevens bestemd zijn voor retentiebekkens en andere waterhuishoudkundige voorzieningen voor het vasthouden, het bergen en het afvoeren van regenwater.

"Markt, tenzij" ...

Zoals gezegd is de aannemer relatief vrij in het ontwerp, waarbij in de contracteisen onder meer de eisen agv. het beleid van het Waterschap Roer en Overmaas zijn opgenomen (zoals het streven naar 100% afkoppeling hemelwater en het bij het afkoppelen hanteren van de trits vasthouden-bergen-afvoeren (Regenwater schoon naar beek en bodem) en het rapport van de CIW 'Afstromend regenwater'. Voor het wateraspect zijn de voornoemde eisen van het waterschap leidend.

Het volgende werkproces wordt gehanteerd bij dit contract. Na gunning van de opdracht zal de opdrachtnemer diverse werkplannen moeten opstellen welke dan wel ter informatie dan wel ter acceptatie aan de opdrachtgever dienen te worden aangeboden. Het werkplan 'afwatering/waterhuishouding' zal **ter acceptatie** moeten worden aangeboden wat impliciet inhoudt dat de opdrachtnemer niet met deze werkzaamheden mag starten voordat er een goedkeuring vanuit opdrachtgever is gegeven op dit plan. Dit plan dient binnen de gestelde termijnen te worden beoordeeld. In deze beoordeling zal het waterschap betrokken worden. Met dit proces wordt de kwaliteit van het plan bewaakt, echter dit proces houdt tevens in dat er reeds eisen worden meegegeven aan de opdrachtnemer waaraan het afwateringsplan dient te voldoen en waaraan het Waterschap gaat toetsen zodat de opdrachtnemer hierop een inschatting kan maken van de werkzaamheden en kosten. Het afwateringsplan zal conform de eerdere genoemde rapporten worden opgesteld. Tevens dient het afwateringsplan inzicht te geven in:

- Rekening gehouden met het reliëf in het gebied;
- de mogelijke aanvoer van landelijk water (door het reliëf);
- de toename van het afwaterende verharde oppervlak;
- dimensioneren voorzieningen op een bui met gemiddelde herhalingstijd van 25 jaar (31 mm in 45 minuten);
- inzichtelijk maken gevolgen van een bui 1x in de 100 jaar (45 mm in 30 minuten) met daarbij voorstel voor afwikkelen van het overtollige water (zie dimensioneren 1 x per 25 jaar)

Overleg met waterbeheerders

Het gehele proces van de watertoets van het informeren van waterschap Roer en Overmaas tot aan het opstellen van de waterparagraaf dient te worden doorlopen. In het kader van het vooroverleg artikel 3.1.1 Bro is overleg te worden gevoerd met diverse waterbeherende instanties.

Het waterschap heeft in september 2009 een positief wateradvies in het kader van het vooroverleg afgegeven, welk is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting.

3.3.4 Bodemaspecten

Algemeen

Bij een bestemmingsplanprocedure moet het bevoegde gezag Wet bodembescherming voldoende inzicht hebben om de vraag te kunnen beantwoorden of de bodem geschikt is voor de in het bestemmingsplan toe te kennen functie.

Beleidskader

Besluit Bodemkwaliteit

Op 1 juli 2008 is het Besluit Bodemkwaliteit in werking getreden. Hierin staan de kwaliteitseisen waaraan bouwstoffen, grond en baggerspecie voor het toepassen en hergebruiken moeten voldoen. Het Besluit zet een kwalitatieve stap in de richting van duurzaam bodembeheer. Het Besluit komt ook tegemoet aan de wens om maatwerk op gebiedsniveau beter mogelijk te maken. En het Besluit geeft de mogelijkheid om gericht toezicht te houden op de hele keten van bouwstoffen, grond en baggerspecie.

Bodembeleidsplan

Voor de gemeente Heerlen is sinds 1 januari 2011 het bodembeleidsplan Heerlen van toepassing. In dit bodembeleidsplan wordt het gemeentelijk bodembeleid beschreven en het beleidsplan is derhalve het richtinggevend kader (uiteraard naast de wettelijke regelingen) voor zowel bodembescherming als bodemsanering.

Uitgevoerde onderzoeken

Ter plaatse van het plangebied zijn de volgende bodemonderzoeken verricht:

- vooronderzoek aansluiting A79/A76 Kunraderberg te Heerlen, opgesteld door gemeente Heerlen en gedateerd 24-09-2008, projectnr. HL091703045.0;
- Vooronderzoek Imstenraderweg/Kunderberg, opgesteld door Econsultancy en gedateerd 08-05-2007, rapportnr 07031239.
- verkennend bodemonderzoek locatie aansluiting A79/A76 Kunraderberg (Voerendaal-Heerlen), opgesteld door DHV B.V. en gedateerd 16 juni 2009, rapportnr. B9227-14-001.

- Standaard vooronderzoek en onderzoeksvoorstel voor de locatie uitbreiding aansluiting A79/A76 Kunderberg te Heerlen, opgesteld door gemeente Heerlen en gedateerd 22-03-2011, projectnr. HL091703045.
- Concept aanvullend verkennend bodemonderzoek locatie aansluiting A79/A76 Kunderberg (Voerendaal-Heerlen), opgesteld door DHV B.V. en gedateerd 2 maart 2011, rapportnr. BA4167-100-100.

De kwaliteit van de bodem in het plangebied kan, op basis van de verrichte bodemonderzoeken, als volgt beschreven worden.

Vooronderzoeken

De wegbermen langs de rijksweg A76 zijn plaatselijk diffuus, ernstig homogeen verontreinigd, de verwachting is dat deze situatie identiek is bij de berm langs de A79.

De resterende percelen zijn onverdacht.

Verkennd bodemonderzoek

De percelen sectie H, nr 2504, nr 2603, nr. 2747 en sectie L nr. 1141 mochten niet betreden worden. Daar is geen onderzoek uitgevoerd. Daar waar veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd zijn geen opmerkelijke bijzonderheden waargenomen. Het bodemmateriaal bestaat grotendeels uit leem en zand. Lokaal is klei aangetroffen. Slechts sporadisch zijn bodemvreemde bijmengingen aangetroffen. Er zijn geen afwijkende kleuren/geuren waargenomen.

Van de onderzochte percelen zijn in zowel de boven- alsook de ondergrond lichte verontreinigingen aangetroffen. Op perceel sectie H nr 3098 wordt Nikkel aangetroffen boven de interventiewaarde. Deze verontreiniging is ingekaderd en betreft geen geval van ernstige bodemverontreiniging. De bovengrond van de wegbermen blijkt in tegenstelling tot de verwachting vooraf niet ernstig verontreinigd.

Concept aanvullend verkennend bodemonderzoek

In verband met gewijzigde plangrenzen is een aanvullend onderzoek uitgevoerd waarbij in totaal 4 (delen van) percelen onderzocht zijn. Daar waar veldwerkzaamheden zijn uitgevoerd zijn geen opmerkelijke bijzonderheden waargenomen. Het bodemmateriaal bestaat grotendeels uit zandige leem en siltig zand. Slechts sporadisch zijn bodemvreemde bijmengingen aangetroffen. De wegbermen blijken licht verontreinigd te zijn. De bovengrond van de wegbermen blijkt in tegenstelling tot de verwachting vooraf niet ernstig verontreinigd.

Conclusie verkennende bodemonderzoeken

Op basis van de verrichte bodemonderzoeken (inclusief het conceptaanvullend verkennend onderzoek) bestaan er geen belemmeringen voor de in het bestemmingsplan toe te kennen functie te weten de realisatie van de reconstructie, aansluiting A79/A76 Kunderberg.

3.3.5 Externe veiligheid

Het transport van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee vanwege de kans dat bij een ongeval gevaarlijke lading vrij komt. Het risico voor omwonenden wordt gevat onder het begrip externe veiligheid. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Risicodefinities

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde isorisicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een veiligheidszone tussen een route en kwetsbare bestemmingen, zoals woonwijken.

Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft, bepaalt daardoor mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar f op een ongeval met N of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Het GR wordt bijvoorbeeld gebruikt om vast te stellen of de woningdichtheid in een bepaald gebied nog kan worden vergroot.

Beide begrippen vullen elkaar aan: ze maken het mogelijk om vanuit verschillende invalshoeken situaties op risico te beoordelen. Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de activiteit en kwetsbare functies, zoals woonbebouwing, in de omgeving. Met het GR wordt geëvalueerd of gegeven deze afstand tussen de activiteit en kwetsbare functies er als gevolg van een ongeval een groot aantal slachtoffers kan vallen, doordat er een grote groep personen blootgesteld wordt. Voor nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gesteld op een niveau van 10^{-6} /jr (1:1.000.000). Voor bijzondere situaties wordt de mogelijkheid open gehouden om op basis van een integrale belangenafweging van deze grenswaarde af te wijken. De beslissing van het bevoegd gezag om af te wijken dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de betrokken ministeries. De oriënterende waarde voor het groepsrisico is per km-route of -tracé bepaald op 10^{-2} / N^2 , dat wil zeggen een frequentie van 10^{-4} /jr voor 10 slachtoffers, 10^{-6} /jr voor 100 slachtoffers, etc. en geldt vanaf het punt met 10 slachtoffers. De oriënterende waarde houdt in dat het bevoegd gezag daarvan gemotiveerd kan afwijken. Berekenende risico's worden getoetst aan deze normen.

Oude risicogegevens

In 2001 zijn tellingen uitgevoerd aangaande het transport van gevaarlijke stoffen. Deze tellingen zijn gebruikt om risicoberekeningen uit te voeren. De resultaten van deze berekeningen zijn opgenomen in de landelijke 'Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen' uit 2003. Voor deze berekeningen is indertijd gebruik gemaakt van het landelijk model IPORBM. De telgegevens zijn opgenomen in de tabel.

wegvak	LF1	LF2	LT1	GF3
A76: Knp ten Esschen-Knp Bochohz	4445	4580	269	539
A79: Knp Kruisdonk-Knp Kunderberg	2066	517		263
N281: Heerlen-Knp Bochohz	2559	1097		488
Telgegevens TGS op jaarbasis teljaar 2001, risicoatlas				

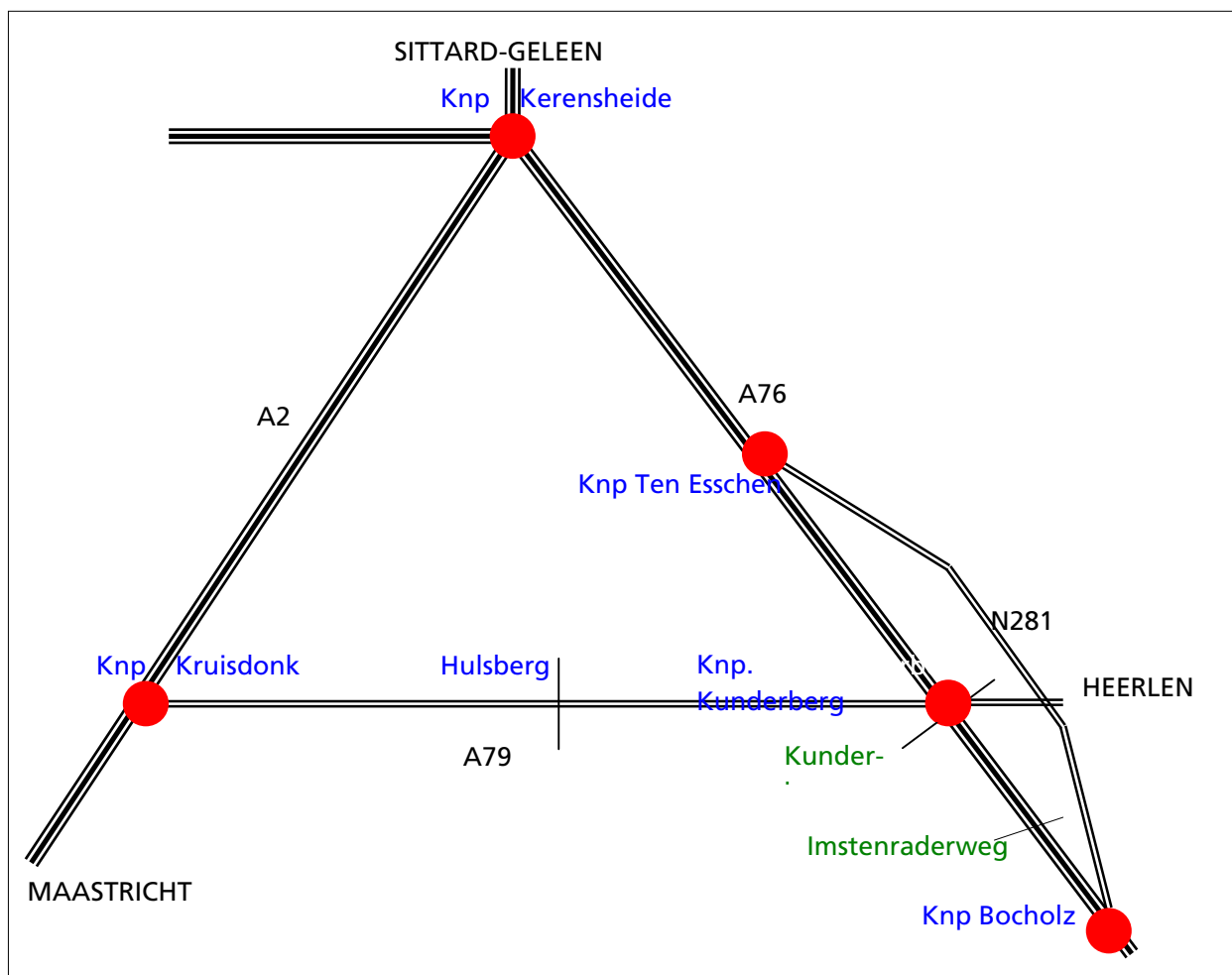
Uit de berekeningen blijkt dat op basis van deze tellingen zowel de norm voor het PR als de oriënterende waarde voor het GR niet worden overschreden.

In 2005 is het Consequentieonderzoek Externe Veiligheid Vervoer Gevaarlijke Stoffen (COEV) uitgevoerd. In dit project is, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, voor de modaliteiten spoor, weg en binnenwater, voor heel Nederland het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) berekend. Dit is gedaan voor zowel de huidige als de toekomstige (2010) situatie.

Deze berekeningen zijn gebaseerd op de tellingen die zijn gebruikt in de risicoatlas wegtransport (2003), met enkele correcties en aanvullingen. De risico's zijn berekend met het rekenprogramma RBMII, ontwikkeld in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, en opvolger van de risicomal IPORBM.

Uit dit rapport blijkt dat het aantal plaatsgebonden- en groepsrisicoknelpunten voor de diverse modaliteiten beperkt is. In het COEV-project wordt alleen als knelpunt aangemerkt die situatie waarbij zich tevens een kwetsbare bestemming (of een beperkt kwetsbare bestemming voor nieuwe situaties) binnen de PR 10^{-6} contour bevindt. Onder kwetsbare bestemmingen worden onder meer verstaan woningen, ziekenhuizen, scholen en grote kantoorgebouwen. Voorbeelden van beperkt kwetsbare bestemmingen zijn verspreid liggende woningen, kleinere kantoren, sporthallen en zwembaden.

Uit het rapport blijkt dat er ter hoogte van de geplande aansluitingen Imstenraderweg en Kunderberg geen PR- of GR-knelpunten zijn.



Afbeelding 3: schematische weergave hoofdwegenstructuur

Nieuwe risicogegevens

Vanwege nieuwe technische mogelijkheden en een verminderd vertrouwen in de 'oude' telmethodiek is in 2006 en 2007 op meer dan 500 wegen in Nederland het transport gevaarlijke stoffen geteld door middel van videodetectie. Vanwege de langere telduur (168 i.p.v. 10 uur) en de automatische verwerking van de gegevens is de betrouwbaarheid van de nieuwe tellingen veel groter dan de tellingen die in 2001 zijn uitgevoerd.

De uitkomsten van deze tellingen zijn weergegeven in onderstaande tabel.

wegvak	LF1	LF2	LT1	LT2	LT3	GF0*	GF1	GF3	GT3	GT5
A76: Knp ten Esschen-Knp Kunderberg	5102	5958	284	428	32	0	32	2792	6	0
A76: Knp Kunderberg-Bocholz	4690	6072	304	491	32	0	0	2252	0	32
A79: Hulsberg-Knp Kunderberg	1271	585	0	16	0	16	0	109	0	0
A79: KNP Kunderberg- Heerlen	772	445	0	0	0	0	0	78	0	0
N281: Heerlen-Knp Bocholz	2015	1796	0	7	0	0	0	360	0	0
Telgegevens TGS op jaarbasis teljaar 2006/2007 (afgerond op hele transporten), tbv basisnet										
* niet mee te nemen in de berekeningen voor EV-berekeningen										

Tabel 1: tellingen 2006/2007

Medio 2007 is het rapport "Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg 2007" verschenen. In dit rapport worden prognoses gegeven voor het transport van gevaarlijke stoffen. In onderstaande tabel zijn deze prognoses van de groei van het wegvervoer van gevaarlijke stoffen per stofcategorie in procenten ten opzichte van 2006 opgenomen. Bij de berekeningen die in het kader van het basisnet zijn uitgevoerd is rekening gehouden met deze groeiprognozes.

Voor berekeningen van het Externe Veiligheidsrisico van transport wordt uitgegaan van de 'worst case' benadering. Dit wil zeggen dat gerekend wordt met het GE-scenario.

Stof-categorie	Omschrijving	2006 - 2020			
		GE	TM	SE	RC
GF1	Licht brandbaar gas	45%	43%	34%	10%
GF2	Brandbaar gas	45%	43%	34%	10%
GF3	Zeet brandbaar gas	0%	0%	0%	0%
GT1	Zeet licht toxisch gas	45%	43%	34%	10%
GT2	Licht toxisch gas	45%	43%	34%	10%
GT3	Toxisch gas	7%	4%	-3%	-13%
GT4	Zeet toxisch gas	45%	43%	34%	10%
GT5	Extreem toxisch gas	45%	43%	34%	10%
LF1	Brandbare vloeistof	15%	12%	1%	-14%
LF2	Zeet brandbare vloeistof	15%	12%	1%	-14%
LT1	Zeet licht toxische vloeistof	45%	43%	34%	10%
LT2	Licht toxische vloeistof	45%	43%	34%	10%
LT3	Toxische vloeistof	45%	43%	34%	10%
LT4	Zeet toxische vloeistof	45%	43%	34%	10%

Tabel 2 : prognoses vgs, uit "Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg 2007"

Op basis van de tellingen 2006/2007 zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd naar externe veiligheid in de huidige situatie ten behoeve van het Basisnet Weg. Deze berekeningen zijn uitgevoerd met RBM II en hierbij wordt gebruik gemaakt van de nieuwe tellingen. Dit zijn echter nog concept berekeningen.

In onderstaande tabellen zijn de berekeningen die in het kader van het basisnet reeds zijn uitgevoerd opgenomen. Uit deze gegevens blijkt dat er geen overschrijding is van de PR-norm dan wel van de oriënterende waarde voor het GR.

Uit bovenstaand blijkt dat er dus geen sprake is van een overschrijding is van de PR-norm en van de oriënterende waarde voor het GR, nu en in de toekomst (2020).

Basisnet weg PR

wegvak	telpunt	Huidige situatie			GE scenario 2020		
		PR6	PR7	PR8	PR6 toek	PR7 toek	PR8 toek
A76: Knp ten Esschen-Knp Kunderberg	L64	Na	96	190	Na	97	195
A76: Knp Kunderberg-Bocholz	L65	Na	91	199	Na	92	214
A79: Hulsberg-Knp Kunderberg	L102	Na	Na	51	0	Na	52
<i>Na= niet aanwezig, toek= toekomst</i>							

Basisnet weg GR

wegvak	telpunt	GR factor, feitelijke situatie met huidig vervoer	GR factor, toekomstige situatie met huidig vervoer	GR factor GE scenario 2020
A76: Knp ten Esschen-Knp Kunderberg	L64	0,0003	0,0003	0,0006
A76: Knp Kunderberg-Bocholz	L65	0,0013	0,0066	0,0067
A79: Hulsberg-Knp Kunderberg	L102	0,0000	0,0000	0,0000
<i>De getallen bij GR betreffen de berekende waarden op dat wegvak tov de oriënterende waarde</i>				

Verantwoordingsplicht

Het bestaande en toekomstige groepsrisico langs de A76 en de A79 is zeer klein. Transport van gevaarlijke stoffen is niet afhankelijk van nieuwe infrastructuur, maar wordt bepaald door de economie en door de locatie van de begin- en eindbestemmingen. Door de ingreep wordt een verbinding Geleen-Heerlen-Maastricht en Maastricht-Heerlen-Geleen gerealiseerd. Het huidig transport van gevaarlijke stoffen van Geleen richting Maastricht of van Maastricht richting Geleen maakt naar verwach-

ting gebruik van de A2. Via Heerlen over de A79 en de stadsautoweg N281 is namelijk niet de meest directe route.

Alleen het transport van gevaarlijke stoffen met de begin- of eindbestemming langs de A79 tussen Maastricht en Heerlen en komende vanuit de richting Geleen, of vice versa, of transport van gevaarlijke stoffen met een begin- of eindbestemming langs de A76 tussen Heerlen en Geleen en komende vanuit de richting Maastricht, of vice versa, zal in de toekomst mogelijk gebruik gaan maken van de geplande aansluiting. Het gaat hier om transporten die in de huidige situatie ook plaats vinden en momenteel gebruik maken van de A79 en de N281. Aangezien deze transporten dus zijn meegenomen in bovenstaande tabel, en het GR 0,0000 maal de oriënterende waarde is, mag geconcludeerd worden dat de aanleg van de verbindingen geen verslechtering van het groepsrisico tot gevolg heeft.

3.3.6 Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden en staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. een plan leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. een plan draagt ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- d. een plan past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Het bestemmingsplan ‘Kunderberg’ valt binnen het NSL, waardoor een luchtkwaliteitsonderzoek in deze niet noodzakelijk is.

4. BESCHRIJVING VAN HET BESTEMMINGSPLAN

4.1 Beschrijving van de ontwikkeling

Gezien de actuele stand van zaken betreffende wegontwerp en ontwerp van geluidsreducerende maatregelen, wordt in dit en volgend hoofdstuk uitsluitend ingegaan op het project Kunderberg. Voor het project Imstenraderweg wordt een afzonderlijk en op zichzelf staande planologische procedure doorlopen.

In verband met het verbeteren van de wegenstructuur rondom Parkstad dient in de aanpassing van de A76 te worden voorzien. Hiermee samenhangend is een aanpassing noodzakelijk van het knooppunt Kunderberg om sluipverkeer te voorkomen en ten behoeve van een betere en veiligere verkeersafwikkeling.



Afbeelding 4 Situatieschets

4.2 Juridisch kader

4.2.1 De onderdelen van het bestemmingsplan in juridisch opzicht

Het bestemmingsplan bestaat uit *de toelichting*, *de regels* en *de verbeelding*. De in het kader van dit bestemmingsplan uitgevoerde nadere onderzoeken maken als onderbouwing onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

De *toelichting* heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

De *regels* bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse bepalingen artikelsgewijs worden besproken.

De *verbeelding* heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven, met daarbij de harde randvoorwaarden. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan.

4.2.2 De verbeelding en de omvang van het plangebied

Het bestemmingsplan maakt door het bepaalde in de regels én op de verbeelding de aanleg van de aansluiting Kunderberg mogelijk.

Het plangebied omvat het gehele traject dat gewijzigd wordt als gevolg van de aanleg van de aansluiting Kunderberg. Het tracé van de aansluiting is gelegen op het grondgebied van de gemeenten Heerlen en Voerendaal en is vervat in twee verbeeldingen en de daarbij behorende regels.

4.2.3 Artikelsgewijze toelichting

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), welke op 1 juli 2008 in werking is getreden, worden, door middel van de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels, de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden.

De regels zijn gedetailleerd van aard. Ook de verbeelding kent een gedetailleerde opzet. In de volgende paragraaf worden de gebruikte bestemmingen nader toegelicht. In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op welke wijze de regels zijn ingedeeld en ook de inhoud van de regels wordt verkort weergegeven.

Hoofdstuk 1: INLEIDENDE REGELS

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In artikel 1 zijn een aantal noodzakelijke begripsbepalingen opgenomen welke worden gebruikt in de regels. In artikel 2 wordt uiteengezet op welke wijze gemeten dient te worden.

Hoofdstuk 2: BESTEMMINGSREGELS

Dit hoofdstuk bestaat uit een beschrijving van de bestemmingen. Artikel 3 regelt de bestemming 'Agrarisch'. In de bestemmingsomschrijving staat waar de gronden voor bestemd zijn en de gebruiksregels geven aan wanneer er sprake is van een strijdig gebruik van gronden.

De bestemming 'Groen' komt enkel in gemeente Heerlen voor (in de regels behorende bij de verbeelding van gemeente Heerlen is de bestemming vervat in artikel 4). In de bestemmingsomschrijving staat waar de gronden voor bestemd zijn en binnen deze bestemming zijn bouwregels en nadere eisen van toepassing. 'Wonen' komt enkel in gemeente Voerendaal voor (in de regels behorende bij de verbeelding van gemeente Voerendaal is de bestemming vervat in artikel 5). In de bestemmingsomschrijving staat waar de gronden voor bestemd zijn en binnen deze bestemming zijn bouwregels, nadere eisen, gebruiksregels en een afwijking van de bijgebouwenregeling van toepassing.

De bestemming 'Verkeer – Wegverkeer' is in beide gemeenten van toepassing. In de bestemmingsomschrijving staat waar de gronden voor bestemd zijn en binnen deze bestemming zijn bouwregels van toepassing.

Naast de hoofdbestemmingen zijn een tweetal dubbelbestemmingen opgenomen in de gemeente Voerendaal, 'Leiding – Gas' en 'Leiding – Water'. In gemeente Heerlen betreft het één dubbelbestemming te weten 'Leiding – Water'. In de bestemmingsomschrijving van de dubbelbestemmingen staat waar de gronden voor bestemd zijn en binnen deze bestemmingen zijn bouwregels, een afwijking van de bouwregels en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden van toepassing.

Hoofdstuk 3 en 4: ALGEMENE, SLOT- EN OVERGANGSREGELS

Deze hoofdstukken bevatten de bepalingen (artikelen 9 tot en met 17) die op het hele plangebied betrekking hebben en het bevoegd gezag de mogelijkheid bieden flexibiliteit in het plangebied te betrachten. De gebiedsaanduidingen zoals een vrij-

waringszone van de weg, en een vrijwaringszone voor het straalpad zijn eveneens opgenomen in hoofdstuk 3.

4.2.4 De artikelen, speciaal opgenomen in verband met de aanleg van de aansluiting Kunderberg

Verkeer - Wegverkeer

Deze bestemming omvat de gehele aanleg, ontwikkeling en beheer van de aansluiting Kunderberg binnen het grondgebied van de gemeente Heerlen en Voerendaal. Binnen deze bestemming wordt de aansluiting Kunderberg, inclusief de daarbij behorende voorzieningen, geregeld. Voor de binnen de bestemming gesitueerde leidingen geldt een beschermingszone. De toepasselijke beschermingsbepalingen zijn opgenomen in de dubbelbestemmingen.

Binnen de bestemming geldt voor het meten van bouwwerken dat vanaf het niveau van de as van de weg wordt gemeten. Een belangrijke reden om dit te doen, is dat de bouwwerken voor de weggebruiker van belang zijn en het niveau van de weg van plaats tot plaats verschillend kan zijn.

4.2.5 Procedure en inspraak

Procedure

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) is met ingang van 1 juli 2008 in werking getreden. De wettelijke procedure start met het moment van ter visie legging van het ontwerp bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan zal onder het nieuwe regime vallen. In de Wro is de bestemmingsplanprocedure sterk verkort ten opzichte van de oude WRO. Gedachte hierachter is dat gemeenten beter kunnen inspelen op nieuwe initiatieven.

De nieuwe procedure ziet er als volgt uit:

- In het kader van artikel 3.1.1. Bro dient **vooroverleg** plaats te vinden met de overheidsinstanties waarvan de belangen in het geding zijn bij de ontwikkeling.
- **Openbare kennisgeving** van het ontwerp bestemmingsplan;
- **Terinzagelegging** van het ontwerp en bijbehorende stukken gedurende 6 weken en toezending aan Gedeputeerde Staten en de betrokken rijksdiensten, waterschappen en gemeenten;
- Gedurende de termijn van terinzagelegging kunnen door een ieder schriftelijk of mondeling **zienswijzen** worden ingebracht;
- **Vaststelling** van het bestemmingsplan door de gemeenteraad binnen 12 weken indien zienswijzen zijn ingediend.
- Algemene **bekendmaking** van het bestemmingsplan door terinzagelegging met voorafgaande kennisgeving en toezending aan Gedeputeerde Staten en betrokken rijksdiensten, waterschappen en gemeenten: binnen 2 weken dan wel, in-

dien Gedeputeerde Staten of de inspecteur zienswijzen hebben ingebracht of het bestemmingsplan gewijzigd is vastgesteld, binnen 6 weken na vaststelling;

- Mogelijkheid tot **beroep** bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 6 weken na bekendmaking voor belanghebbenden;
- **Inwerkingtreding** op de dag na afloop van de beroepstermijn, zijnde 6 weken na de bekendmaking, tenzij binnen deze termijn een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Inspraak

In het kader van de inspraakprocedure heeft het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen en is gelijktijdig aan de betrokken belanghebbende instanties toegestuurd. Naar aanleiding van de inspraakreacties in het verslag "Eindverslag inspraak en vooroverleg bestemmingsplan aansluiting A76/A79 – Kunderberg opgesteld. Dit verslag is bijgevoegd in de bijlagen.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is het bestemmingsplan op de volgende punten aangepast:

- toelichting: aanpassing/actualisatie/nadere motivering ten aanzien van de aspecten geluidsonderzoek, geluidwerende voorzieningen, maatregelen en overlast.

Naar aanleiding van de vooroverlegreacties is het bestemmingsplan op de volgende punten aangepast:

- Regels en verbeelding: aangepast op correcte ligging en regeling Straalpad
- Regels en verbeelding: verwijderen 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied';
- Toelichting: aanvullen of er door de aanleg van de aansluiting aan bomen of lijnvormige beplanting verdwijnt;
- Toelichting: aanvullen of er hydrologische effecten zijn die van invloed zijn op de natuurwaarden;
- Toelichting: actualiseren ecologisch onderzoek;
- Toelichting: aanvullen, middels een stikstofdepositie onderzoek, of er sprake is van negatieve effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de instandhoudingsdoelen van het Natura2000-gebied Kunderberg.

5. UITVOERBAARHEID EN HANDHAVING

5.1 Handhavingsparagraaf

5.1.1 Algemeen

Het bestemmingsplan heeft verscheidene functies. De belangrijkste functie betreft wellicht de normerende functie. Het bestemmingsplan geeft bindende regels voor het gebruik van de in het betreffende plan opgenomen gronden. Dit betreft gebruik in ruime zin. Niet enkel het feitelijke gebruik, maar ook de bebouwing van deze gronden en het gebruik van opstallen worden door het bestemmingsplan gereguleerd.

Om recht te doen aan deze functie, is tijdens het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan ruime aandacht besteed aan de handhaafbaarheid van de opgestelde regels. Er is sprake van een inzichtelijke en realistische juridische regeling. Dat wil zeggen, dat het plan niet onnodig beperkend of inflexibel is. De regels dienen niet meer, maar ook niet minder te regelen dan noodzakelijk is. Daarnaast is er sprake van een ondubbelzinnige en juridisch juiste regeling, die voor eenieder duidelijk is en weinig procesrisico kent.

5.1.2 Handhavingsbeleid

Binnen de gemeente Heerlen vormt de handhaving van bestemmingsplannen een expliciet onderdeel van het handhavingsbeleid. Dit is opgenomen in de beleidnota "Handhaving bouw- en ruimtelijke regelgeving". In deze nota wordt onder meer aandacht besteed aan de wijze, waarop handhaving zal plaatsvinden. Uitgangspunt blijft, dat tegen iedere overtreding wordt opgetreden. Verder wordt in deze nota de wijze van prioritering weergegeven. Op basis van een jaarlijks vast te stellen uitvoeringsprogramma vindt vervolgens het uitvoeren van toezicht en daadwerkelijke handhaving plaats.

5.1.3 Sanctionering

Bij het overtreden van de regels van het bestemmingsplan kan het college de volgende sanctionerende maatregelen toepassen:

- bestuursrechtelijk handhaven (bestuursdwang of dwangsom) of;
- strafrechtelijk handhaven (economisch delict).

5.2 Uitvoerbaarheid

5.2.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1. Bro worden de bouwplannen, waarvoor een exploitatieplan moet worden opgesteld, genoemd.

De aanleg van twee verbindingswegen bij knooppunt Kunderberg en de daaraan gekoppelde maatregelen vallen niet onder een van de genoemde bouwplannen. Op grond hiervan bestaat dan ook geen verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan.

De kosten van de met het bestemmingsplan gemoeide ontwikkeling worden gedekt door Rijksgelden, beschikbaar gesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. De economische uitvoerbaarheid is daarmee gewaarborgd.

5.2.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt de volgende procedure doorlopen om de betrokkenheid van belanghebbenden bij het project te waarborgen.

Procedure stappen

1. Inspraak;
2. Terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan en de bijbehorende stukken, mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen;
3. Verwerken van de ingediende zienswijzen en eventueel aanpassen ontwerp-bestemmingsplan;
4. Vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad;
5. Kennisgeving van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan;
6. Terinzagelegging van het vastgestelde bestemmingsplan - mogelijkheid tot het instellen van beroep / voorlopige voorziening;

7. Inwerkingtreding van het bestemmingsplan⁸:
- a. Indien geen voorlopige voorziening wordt gevraagd: na afloop van de beroeps-termijn;
 - b. Indien wel een voorlopige voorziening wordt gevraagd: na afwijzing van het schorsingsverzoek;
 - c. bij toewijzing van het schorsingsverzoek: na uitspraak op beroep, voorzover het beroep ongegrond wordt verklaard.

⁸ Let op: Indien door Gedeputeerde Staten of de Minister na vaststelling een aanwijzing wordt gegeven, kan het voorkomen dat een deel van het bestemmingsplan niet in werking kan treden.

BIJLAGEN

Bijlage 1:
Akoestisch onderzoek Reconstructie knooppunt
Kunderberg Heerlen / Algemene Uitgangspunten,
Oranjewoud, 19 augustus 2011

Bijlage 2:
Eindverslag inspraak en vooroverleg
bestemmingsplan 'aansluiting A76/A79 – Kunderberg', 16 juli 2010

EINDVERSLAG INSPRAAK EN VOOROVERLEG BP “AANSLUITING A76/A79 – KUNDERBERG”

1.1 Inspraak

1. De Colleges van Burgemeester en Wethouders van Heerlen en Voerendaal hebben bij besluit van 12 augustus 2009 (Heerlen) en 29 augustus 2009 (Voerendaal) de inspraak-procedure vastgesteld met betrekking tot het voorontwerp-bestemmingsplan ‘A76/A79 - Kunderberg’.
2. De planbescheiden hebben met ingang van 3 september 2009 gedurende 6 weken, op grond van de inspraakverordening, voor een ieder ter inzage gelegen bij de gemeente Heerlen en Voerendaal. Gedurende deze termijn, dus tot en met 15 oktober 2009, kon een ieder schriftelijke en mondelinge reacties indienen bij de Colleges van Burgemeester en Wethouders van Heerlen en Voerendaal.
3. Van de gelegenheid tot het indienen van schriftelijke reacties werd gebruik gemaakt door
 1. E.H.G. Moonen, Horizonstraat 12, Voerendaal, brief d.d. 12 september 2009;
 2. Fam. Knol en Fam. Konsten, Heerlerweg 204 en 202 a, Voerendaal, brief d.d. 7 oktober 2009 en J.J. Konsten, J. Brouwers en J.A. Knol, Heerlerweg 202 a, 204a en 204, Voerendaal, brief d.d. 9 oktober 2009;
 3. H.B. van Liemt en M.H.J. van Liemt-Linthorst, Heerlerweg 206, Voerendaal, brief d.d. 8 oktober 2009;
 4. Boels Zanders Advocaten als gemachtigde van J. Baggen, Voerendaal, brief d.d. 9 oktober 2009.

Er zijn geen mondelinge inspraakreacties ingediend.

Onderstaand volgt in het kort samengevat de inhoud van de inspraakreacties, waarna het standpunt van het College van Burgemeester en Wethouders volgt:

Inspraakreacties

Algemene toelichting op de inspraakreacties

Verkeer (beleid en achterliggende gedachten)

De Provincie en gemeenten in Parkstad Limburg willen de verkeersstructuur van geheel Parkstad Limburg versterken. Ook de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerlen en Voerendaal staan zeer positief tegenover een verbetering van de hoofdwegenstructuur van Parkstad. Het betreft de verbetering van de oriëntatie, de ontlasting van het onderliggende wegennet en de verbetering van de bereikbaarheid van (met name de oostelijke flank van) Parkstad Limburg. De Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Heerlen en Voerendaal, het College van Gedeputeerde staten van Limburg en de regionale Dienst Limburg van Rijkswaterstaat, zijn van mening dat deze doeleinden sneller worden bereikt als de beide ringen een directe aansluiting

krijgen op de A76. Die aansluiting is momenteel onvolledig (Beersdalweg, Binnenring Noord) of ontbreekt zelfs geheel (Imstenraderweg, Binnenring-Zuid). Het gewenste hoofdwegennet binnen Parkstad Limburg wordt dan gevormd door de A76, de N281, de Binnenring en de Buitenring. Delen van beide ringen en de aansluitingen hiervan op de A76 ontbreken thans nog of zijn nog niet volledig uitgebouwd.

Het overkoepelende rijks- en provinciale beleid heeft in zijn algemeenheid tot doel om de A76, samen met de A2, als de verbinding van het stedelijk netwerk Zuid-Limburg met de Randstad en Europa te laten fungeren. De A76 maakt tevens deel uit van de internationale hoofdverbindingssassen van Rotterdam en Antwerpen met het Duitse achterland. De A2 en de A76 hebben naast hun (internationale) functie ook een belangrijke regionale functie als verbinding tussen de drie stedelijke polen van het stedelijk netwerk Zuid-Limburg.

Het benutten van de capaciteit van de A76 en daarmee het realiseren van een ontlasting van de N281, draagt bij aan het bewerkstelligen van deze rijks- en provinciale doelstellingen. Het onderhavige project van de aansluiting Kunderberg is daarmee een concrete uitwerking van het voornoemde rijks- en provinciaal beleid.

Onderhavige aansluiting (zoals in het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan geprojecteerd) vormt dus vooral een mogelijkheid om een overheveling te bewerkstelligen van een deel van de verkeersstromen die nu de N281 en de aansluitingen op de N281 zwaar belasten, naar de A76 die nog een ruim capaciteitsoverschot heeft. Bijkomend voordeel is daarbij dat de N281 veel dichter raakt aan het gebouwde gebied dan de A76, en daarmee ook de totale overlast per saldo wordt verminderd. Daarnaast heeft dit een positief effect op de bereikbaarheid van diverse voorzieningen (zoals de aangrenzende bedrijventerreinen met het Parkstad Limburgstadion, maar ook voorzieningen als Megaland/ Pinkpop, Snowworld, Gaia Park Kerkrade, Industrion en Mondo Verde). Deze liggen in hoofdzaak aan of nabij het zuidelijk deel van de Binnenring (zie kaartje in bijlage 1 van dit eindverslag). Door middel van de overheveling van verkeersstromen van de N281 naar de A76 wordt deze bereikbaarheid verbeterd en een economisch gunstigere situatie gecreëerd. Tevens kan Parkstad op deze wijze sneller bereikt worden (met het daarbij behorende gunstige economisch effect, alsmede een snellere bereikbaarheid bij calamiteiten) doordat op de A76 een maximumsnelheid geldt van 120 km/uur terwijl op de N281 een maximumsnelheid geldt van 100 km/uur.

De aanleg van de Binnenring staat niet meer ter discussie alleen is op dit moment niet duidelijk wanneer deze zal zijn gerealiseerd.

Verkeer (techniek)

Voor wat betreft de verkeerstechnische vormgeving van de aansluiting Kunderberg zijn, zoals reeds eerder aangegeven, meerdere alternatieven onderzocht en is uiteindelijk afgewogen dat onderhavige variant overall als beste uit de bus komt. Onderhavige variant levert een verbetering van de algehele verkeersafwikkeling op de N281/A76 op en is tevens verkeersveiliger mede door aanpassing van de belijning op de A79 en Welterlaan..

Verkeersveiligheid en overlast

Zoals reeds eerder gesteld, levert de onderhavige variant een verbetering van de algehele verkeersveiligheid op de N281/A76 op. Er vindt na aanleg van de aansluiting Kunderberg een gedeeltelijke verschuiving plaats van verkeersstromen van de N281 naar de A76.

Ten aanzien van eventueel te ontstane algehele overlast (geluidshinder, luchtkwaliteit en stankoverlast) is op basis van de uitgevoerde (geactualiseerde) onderzoeken geconstateerd dat de wettelijke normen ter plaatse niet worden overschreden.

Met betrekking tot het aspect geluid worden de wettelijke normen ter plaatse eveneens niet overschreden. De geluidstoename als gevolg van het extra verkeer op de A76 wordt grotendeels teniet gedaan door de aanleg van geluidsarm asfalt. Dit echter met uitzondering voor enkele woningen, waarvoor in het kader van de Wet geluidhinder een Hogere grenswaardenprocedure dient te worden gevoerd. Zodra de aansluitingen van de Binnenring worden gerealiseerd zullen in dat kader de daarvoor noodzakelijke onderzoeken worden uitgevoerd. De betreffende bijbehorende onderzoeken worden als bijlagen aan het ontwerp-bestemmingsplan toegevoegd. In het vervolgtraject zal zorgvuldig worden bekeken welke maatregelen kunnen worden getroffen.

Inpassing en geluidsreducerende maatregelen

Er behoeven, behoudens de geluidswal grenzend aan Welten, in het kader van de nieuwe aansluiting geen geluidwerende voorzieningen langs het traject getroffen te worden. De geluidswal bij Welten is zodanig vormgegeven dat deze voorziet in een afname van het geluidsniveau tot de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de (achter)gevels van de achterliggende woningen in Welten.

Uit het (geactualiseerde) akoestisch onderzoek is verder gebleken dat het, op de andere waarneempunten in het gebied waar de geluidsbelasting toeneemt, uit kostenoverwegingen niet doelmatig is om deze volledige toename in de geluidbelasting op alle waarneempunten door middel van uitsluitend maatregelen in de overdrachtssfeer (zoals een geluidwal) weg te nemen. Derhalve dient voor een aantal woningen (naast de geluidsreducerende werking van maatregelen in de overdrachtssfeer) tevens een Hogere grenswaarde te worden aangevraagd en is er gekozen voor maatregelen aan de gevel (zie ook het akoestisch onderzoek).

Er komt een landschappelijk inpassingsplan waarin de optimale inrichting van het plangebied wordt beschreven.

1. E.H.G. Moonen, Horizonstraat 12, Voerendaal, brief d.d. 12 september 2009

Merkt op:

- a. bezwaren te hebben tegen het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan. In het bijzonder betreffen deze bezwaren het akoestisch deel van het voorontwerpbestemmingsplan. Inspreker geeft aan dat bij de invoergegevens voor het akoestisch onderzoek geen rekening is gehouden met de effecten van de aangekondigde aanpassing van de verkeersstructuur oprit Beersdalweg-A76. Hoewel door onvolkomenheden / tekortkomingen de procedure opnieuw gestart zal gaan worden, zal deze aanpassing tot gevolg hebben dat de verkeersintensiteit op de A76 nog meer toeneemt dan in het akoestisch rapport van Oranjewoud is aangenomen. Daarnaast geeft inspreker aan dat er nog meer toename van verkeer zal ontstaan als beide projecten ('A76/A79 - Kunderberg' en 'Aansluiting A76 – Imstenraderweg / Wijnstraat') gecumuleerd worden. Dit heeft vervolgens nadelige gevolgen voor de geluidsbelasting van alle, bij beide projecten betrokken, woningen. Vervolgens dient dit ook te leiden tot aanpassing van de hogere grenswaarden waarvan de besluitvorming parallel loopt.

- b. dat in overweging wordt gegeven om bij de belangenafweging met betrekking tot de keuze tussen geluidsafschermende voorzieningen en hogere grenswaarden (inclusief maatregelen bij de te saneren woningen / geluidsgevoelige objecten), het in westelijke richting van de A76 gelegen deel van het woongebied Kunrade / Voerendaal te betrekken.
- c. dat de geluidsbelasting op de Marehoek (Heerlerweg 175) niet is opgenomen in het akoestisch onderzoek.
- d. of alle bij het voorontwerp betrokken eigenaren van woningen/geluidgevoelige objecten rechtstreeks geïnformeerd zijn over het voornemen tot het realiseren van de aansluiting Kunderberg.

Standpunt gemeente:

Ten aanzien van de beantwoording van deze reactie en de hiernavolgende reacties, wordt allereerst verwezen naar hetgeen is beschreven in de algemene toelichting op de inspraakreacties, zoals opgenomen onder het kopje "Algemene toelichting op de inspraakreacties" van dit eindverslag.

- a. Het is juist dat de ontwikkeling van de aansluiting Beersdalweg niet is opgenomen in het akoestisch onderzoek dat bij het voorontwerp ter inzage is gelegd. In het akoestisch onderzoek dat bij het ontwerp bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, is wel een indicatie opgenomen van de mogelijke consequenties van deze aansluiting. In het kader van verdere ontwikkeling van de planvorming rond knooppunt Kunderberg zal met alle zorgvuldigheid in beeld gebracht worden wat de algehele akoestische consequenties van de ontwikkeling rond het knooppunt zijn.
- b. De verzochte belangenafweging heeft in het kader van het akoestisch onderzoek plaatsgevonden. Juridisch geldt conform de Wet geluidhinder in dit kader dat het betreffende woongebied ver buiten de wettelijke onderzoekszone van 400 meter is gelegen en derhalve niet behoeft te worden meegenomen in het kader van de afweging inzake de (akoestische) dimensionering van de aan te leggen/te plaatsen geluidwerende voorzieningen. De betreffende passage(s) inzake de belangenafweging in het akoestisch onderzoek zal/zullen echter redactioneel beter leesbaar worden gemaakt cq verduidelijkt worden.
- c. Deze constatering is juist, het akoestisch onderzoek zal hierop worden aangepast.
- d. De informatieverstrekking heeft plaatsgevonden via de daartoe geëigende wegen, middels de algemene publicatieverplichting welke de gemeente in deze heeft. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor het vervolg van de procedure.

Er wordt op basis van de inspraakreactie, met uitzondering van enkele verduidelijkingen en actualisaties in de plantoelichting, geen aanleiding gevonden het bestemmingsplan aan te passen.

- 2. *Fam. Knol en Fam. Konsten, Heerlerweg 204 en 202 a, Voerendaal, brief d.d. 7 oktober 2009 en J.J. Konsten, J. Brouwers en J.A. Knol, Heerlerweg 202 a, 204a en 204, Voerendaal, brief d.d. 9 oktober 2009*

Merkt op:

- a. bezwaren te hebben tegen het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan. Door de vergrijzing en krimp in Parkstad Zuid-Limburg is er geen noodzaak om het verkeer op de A76/A79 te intensiveren.
- b. dat de gegeven en de toekomstige geluidsoverlast voor de bewoners langs de Heerlerweg bij ongewijzigde uitvoering van het bestemmingsplan een onaanvaardbare vorm aanneemt. De geluidsoverlast en uitstoot van fijnstof, veroorzaakt door de toenemende verkeersdruk, worden bovendien nog versterkt door de weerkaatsing van de glooiing van de Kunderberg en de geluidswal langs de A79 bij Welten. Een en ander leidt tot een aanzienlijke overschrijding van de vastgestelde grenswaarde van 48 decibel. In het voorgenomen bestemmingsplan is onvoldoende voorzien in het beschermen van de belangen van de bewoners van de panden langs de Heerlerweg. Dit in tegenstelling tot de voorgenomen plaatsing van een geluidswal voor de bewoners van Welten in Heerlen.
- c. dat gevel- en raamisolatie geen bruikbaar alternatief is. Het buiten in eigen tuin kunnen verkeren, zonder bedreigende geluidsoverlast en toenemende fijnstof, is een verkregen grondrecht.
- d. dat een effectieve geluidswal de voorkeur heeft boven het vaststellen van hogere grenswaarden ter voorkoming van geluidsoverlast en een toename in fijnstof.
- e. dat bewoners van de Heerlerweg die de zienswijze hebben ondertekend de conclusies die door Oranjewoud zijn getrokken in hun akoestisch onderzoeksrapport van 29 juni 2009 niet delen. De gemeten huidige decibellen en de voorziene toekomstige decibellen zijn onjuist cq. te laag ingeschat.

Standpunt gemeente:

- a. De stelling dat er een afname van de bevolking in Parkstad zal zijn, is correct. De verwachting is echter dat de verkeersintensiteiten ook richting 2020 niet zullen dalen maar zelfs zullen toenemen. Zie ook de uitkomsten uit het verkeersmodel (bijlage 2). Reden hiervoor is ondermeer dat de mobiliteit van de ouderen zal toenemen. Verder is de prognose dat ook het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad zal gaan stijgen, ook onder andere als gevolg van een verbeterde bereikbaarheid. Daarnaast geldt dat de aansluiting Kunderberg de ontbrekende schakel is in de calamiteitendriehoek Kerensheid-Maastricht-Heerlen-Aken en deze daarmee dus wordt gecompleteerd. Dit houdt in dat er, ingeval van calamiteiten, altijd een omleidingsroute over de autosnelwegen in Parkstad/Zuid-Limburg mogelijk is.
- b. Uit het (geactualiseerde) akoestisch onderzoek is gebleken dat het uit kostenoverwegingen niet doelmatig is om de volledige toename in de geluidbelasting op alle waarnemepunten door middel van uitsluitend maatregelen in de overdrachtssfeer (zoals een geluidwal) weg te nemen. Derhalve dient voor een aantal woningen (naast de geluidsreducerende werking van maatregelen in de overdrachtssfeer) tevens een Hogere grenswaarde te worden aangevraagd en is er gekozen voor maatregelen aan de gevel (zie ook het akoestisch onderzoek).
- c. In vervolg op het genoemde onder b. is het genoemde standpunt, dat gevel- en raamisolatie geen bruikbaar alternatief is, door insprekers niet nader gemotiveerd. Mede gelet op het gevolgde wettelijk kader en het ontbreken van een nadere motivering, wordt geen reden gezien om tot een heroverweging op dit punt over te gaan.
- d. In vervolg op het genoemde onder b. en c. wordt niet nader toegelicht waarom (en in welke mate) er sprake zou zijn van bedreigende geluidsoverlast en toenemende fijn-

stof en wat hiervan de ruimtelijke relevantie in het kader van dit bestemmingsplan is. Mede gelet op het gevolgde wettelijk kader en het ontbreken van een nadere motiveer-
ring, wordt geen reden gezien om tot een heroverweging op dit punt over te gaan.

- e. Het standpunt dat de uitgangspunten en conclusies uit het akoestisch onderzoek van Oranjewoud niet juist zijn, wordt niet onderschreven. Er zijn geluidsberekeningen (géén geluidsmetingen) gemaakt op basis van het verkeersmodel, waarin de nieuwe situatie geprognoseerd is. Er is geen reden om aan de juistheid hiervan te twijfelen. Verder is het zo dat niet harde verhogingen als een geluidswal of glooiing in het landschap rekenkundig nauwelijks een bijdrage leveren aan dB door weerkaatsing. Dit in tegenstelling tot geluidsschermen die daarom meestal in een bepaalde hoek ten opzichte van de geluidsbron worden geplaatst.

Er wordt op basis van de inspraakreactie, met uitzondering van enkele verduidelijkingen en actualisaties in de plantoelichting, geen aanleiding gevonden het bestemmingsplan aan te passen.

3. H.B. van Liemt en M.H.J. van Liemt-Linthorst, Heerlerweg 206, Voerendaal, brief d.d. 8 oktober 2009;

Merkt op dat:

er ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan de volgende bezwaren bestaan:

- a. De inspreker stelt dat de geluidshinder verder zal toenemen op dat deel van de A79 dat achter de percelen is gelegen die zij in eigendom hebben. Inspreker acht het noodzakelijk dat er nadere maatregelen worden genomen ter beheersing van de geluidsoverlast. Maatregelen die verder moeten gaan dan de maatregelen die in het bestemmingsplan aan de orde komen.
- b. Inspreker vraagt of er op het punt van milieueffecten, met name geluid, door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Voerendaal (onafhankelijk van Rijkswaterstaat en de gemeente Heerlen) een eigen visie en stellingname is ontwikkeld met de belangen van de eigen bevolking voor ogen?
- c. Inspreker vraagt of er op het punt van de toename in fijnstof van de A76, A79 en de toegenomen verkeersintensiteit van de Heerlerweg, door het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Voerendaal (onafhankelijk van Rijkswaterstaat en de gemeente Heerlen) een eigen visie en stellingname is ontwikkeld met de belangen van de eigen bevolking voor ogen? Inspreker acht een onafhankelijk onderzoek noodzakelijk gezien het feit dat voor inspreker vaststaat dat bij uitvoering van het project normen overschreden gaan worden ten opzichte van bewoners en gebruikers van de Heerlerweg en de Valkenburgerweg.
- d. In tegenstelling tot de verwachtingen van het College is inspreker van mening dat na de totstandkoming van de verbinding A76/A79 de verkeersintensiteit op de Heerlerweg sterk zal toenemen. De Heerlerweg wordt de makkelijkste weg richting Heerlen / centrum. Inspreker acht nadere voorzieningen met betrekking tot de verkeersveiligheid en milieu noodzakelijk.
- e. Door met grote regelmaat overvliegende AWACS-vliegtuigen is de geluidsoverlast in Kunrade reeds onacceptabel groot. Stellingname van het College is, mede ter ondersteuning van de vele protesten, gewenst, mede met het oog op de promotie van de gemeente als een gemeente die is gericht op recreatie.

Standpunt gemeente:

- a. Op basis van het verrichte akoestische onderzoek wordt in de toelichting van het bestemmingsplan omschreven welke maatregelen dienen te worden genomen om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te garanderen. Er is geen reden om aan de juistheid hiervan te twijfelen, temeer daar de stelling van de inspreker niet is gemotiveerd.
- b. Ook de gemeente Voerendaal heeft in dit kader een eigen visie, welke echter gelijk is aan de visie hieromtrent van de gemeente Heerlen. Beiden gemeenten onderschrijven de huidige ontwikkeling en de bijkomende maatregelen/consequenties voor de aspecten wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit. De visie van beide gemeenten hieromtrent is beschreven in de plantoelichting van het bestemmingsplan en tevens in dit eindverslag nogmaals opgenomen (onder het kopje "Algemene toelichting op de inspraakreacties"). Volledigheidshalve zal een en ander tevens nog worden opgenomen in het (geactualiseerde) akoestisch onderzoek. Tenslotte bestaat er voor de gemeente Voerendaal nog een belangrijk extra argument om voorgenomen ontwikkeling te ondersteunen, te weten het weren van het vrachtverkeer uit de kern Voerendaal.
- c. Het onderzoek naar luchtkwaliteit (incl. fijnstof) zal volgens het daarvoor wettelijke regime geschieden en wordt evenals de andere uitgevoerde onderzoeken, onafhankelijk en objectief uitgevoerd. Daarna wordt op basis hiervan door het College van Burgemeester en Wethouders een zorgvuldig besluit genomen.
- d. De Heerlerweg is opgenomen in het opgestelde verkeersmodel. Dit model laat geen toename van de verkeersintensiteiten op de Heerlerweg zien.
- e. De eventuele invloed van de (bestaande) overlast van de AWACS-vliegtuigen is in het kader van dit bestemmingsplan niet (ruimtelijk) relevant. Daarnaast liggen de gemeenten Heerlen en Voerendaal niet binnen de geluidszones van vliegveld Geilenkirchen en geldt dat de Provincie Limburg in dezen het bevoegd gezag is.

Er wordt op basis van de inspraakreactie, met uitzondering van enkele verduidelijkingen en actualisaties in de plantoelichting, geen aanleiding gevonden het bestemmingsplan aan te passen.

4.Boels Zanders Advocaten als gemachtigde van J. Baggen, Voerendaal, brief d.d. 9 oktober 2009.

Merkt op dat:

er ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan het volgende bezwaar bestaat:

In de onderhandeling met Rijkswaterstaat is afgesproken dat dhr. Baggen een gebouw mag realiseren waarin een binnenzwembad wordt gerealiseerd. Een en ander is afgestemd met de gemeente, maar niet vertaald in het ontwerpbestemmingsplan.

Standpunt gemeente:

Er zijn inderdaad afspraken gemaakt betreffende de mogelijkheid tot de bouw van een binnenzwembad op het perceel van de inspreker. Deze zijn vastgelegd in de brief van Rijkswaterstaat van 4 juni 2009. Hierin is opgenomen dat Rijkswaterstaat in principe medewerking zal verlenen aan het, voor rekening en risico van de inspreker, realiseren van een geluidsscherm, het ophogen (en vervolgens in gebruik nemen) van het toekomstige talud van de verbingsboog en het (binnen de bestaande rooilijnen maar binnen de huidige perceelsgrens) bouwen van een zwembad.

Voor het realiseren van het zwembad met voorzieningen is ook gemeentelijke instemming noodzakelijk. In dat kader is van belang dat inspreker inmiddels een schetsplan heeft voorgelegd, waaraan het College van Burgemeester en Wethouders bij besluit van 9 maart 2010 principe-medewerking heeft toegezegd, in de vorm van toepassing van een ontheffingsprocedure. Het gaat om een gebouw van ca. 170m², dat wordt geïntegreerd in de aarden wal. Ter linker zijde van het bouwwerk wordt een keermuur c.q. geluidsscherm gebouwd. Aan de rechterzijde wordt aangesloten op de bestaande relaxruimte. Het ingediende schetsplan is uit stedenbouwkundig oogpunt geaccordeerd door de gemeente, maar kan pas worden uitgevoerd, wanneer ook de verknoping van de rijkswegen er komt. De geluidswal vloeit namelijk voort uit een gronddeal tussen de heer Baggen en Rijkswaterstaat: de heer Baggen kan de geluidswal alleen realiseren, wanneer de grond ter plaatse zijn eigendom wordt. Deze koppeling houdt dus in, dat het plan van inspreker zonder uitvoering van het project van Rijkswaterstaat geen doorgang kan vinden. Zoals aangegeven in het College-besluit van 9 maart 2010, zal het bouwplan van inspreker middels een separate ontheffingsprocedure planologisch-juridisch worden geregeld.

Samenvatting

Hierna volgt een opsomming van de onderdelen van het bestemmingsplan die naar aanleiding van de ingekomen inspraakreacties zijn aangepast:

- verbeelding: geen aanpassingen
- planregels: geen aanpassingen
- toelichting: aanpassing/actualisatie/nadere motivering ten aanzien van de aspecten:
 - geluidsonderzoek, geluidwerende voorzieningen, maatregelen en overlast

Overleg ex artikel 3.1.1. Bro

Voorliggend bestemmingsplan "A76/A79 - Kunderberg" is in het kader van artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) ter advisering aangeboden aan de diverse betrokken instanties. Het vooroverleg heeft geleid tot enkele aanpassingen in het voorontwerp-bestemmingsplan.

Naar aanleiding van het vooroverleg werden reacties ontvangen van:

1. Provincie Limburg, afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, brief d.d. 19 oktober 2009 nr. 2009/15764;
2. Waterschap Roer en Overmaas, brief d.d. 25 september 2009, nr. 200907447;
3. VROM-inspectie Directie Uitvoering Regionale afdeling Zuid, brief d.d. 4 november 2009, nr. 20090061023-JOH-Z;
4. Enexis BV, brief d.d. 21 september 2009, nr. PHU09N058;
5. TenneT TSO, mailbericht d.d. 29 september 2009.

De ontvangen reacties in het kader van het vooroverleg worden hierna kort samengevat, waarbij na elk onderwerp het gemeentelijke standpunt is verwoord.

Ad 1. Provincie Limburg, afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Opmerking provincie

De Provincie onderschrijft het standpunt van de gemeente om de ecologische samenhang rondom de aansluiting Kunderberg en POG te verbeteren. Voorgesteld wordt om dit door middel van een mitigerende maatregel, in de vorm van kleine faunatunnels en een groene fly-over voor vleermuizen, te doen.

Standpunt gemeente

Passende maatregelen zullen worden opgenomen in het landschappelijk inpassingsplan waarover afstemming plaats heeft gevonden tussen gemeenten en provincie.

Opmerking provincie

Het is niet duidelijk of er rekening is gehouden met mogelijke negatieve effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de instandhoudingsdoelen van het Natura2000-gebied Kunderberg. Mogelijk leidt een toename van het verkeer tot toename van de stikstofdepositie in het Natura2000-gebied. Dit aspect verdient aandacht.

Standpunt gemeente

Dit aspect wordt uitgewerkt in een stikstofdepositie onderzoek waarbij een habitattoets wordt uitgevoerd.

Opmerking provincie

In het ecologisch rapport worden twee plantensoorten (Wilde Marjolein, Aardaker) niet genoemd die in het plangebied wel voorkomen volgens de provinciale vegetatiegegevens. Duidelijk zou moeten worden waarom met name de Wilde Marjolein niet meer is aangetroffen.

Standpunt gemeente

Het ecologisch onderzoek wordt geactualiseerd.

Opmerking provincie

Het aspect (broed)vogels wordt gemist in het ecologisch onderzoek. Een broedvogelonderzoek met effectenonderzoek is alsnog gewenst.

Standpunt gemeente

Conform de natuurcompensatiemethodiek van de Provincie dient te worden nagegaan welke effecten er zijn op vogels met een jaarrond beschermde rust- en verblijfplaats. Als het gaat om de fysieke aantasting en mogelijke verstoring heeft medio 2010 een aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar het voorkomen van deze soortgroep binnen het onderzoeksgebied (zie rapport Natuurbalans). Tijdens dit veldbezoek zijn geen vogels in deze categorie aangetroffen.

Fysieke aantasting en verstoring van territoria als gevolg van een mogelijk hogere geluidsbelasting is dan ook uit te sluiten.

De plantoelichting van het voorontwerp-bestemmingsplan wordt aangepast.

Opmerking provincie

Er is uit de toelichting niet af te leiden of er hydrologische effecten zijn die van invloed zijn op de natuurwaarden. Toelichting is gewenst.

Standpunt gemeente

De plantoelichting van het voorontwerp-bestemmingsplan wordt aangepast.

Opmerking provincie

Uit de toelichting van het plan is niet te herleiden wat er als gevolg van de aanleg van de aansluiting aan bomen of lijnvormige bepalting verdwijnt. Dit aspect verdient verduidelijking.

Standpunt gemeente

De plantoelichting van het voorontwerp-bestemmingsplan wordt aangepast.

Ad 2. Waterschap Roer en Overmaas

Opmerking Waterschap Roer en Overmaas

Verzocht wordt om op de verbeelding de bestemming 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' te verwijderen, op basis van informatie van het waterschap is het plangebied niet in een grondwaterbeschermingsgebied is gelegen.

Standpunt gemeente

De verbeelding en planregels van het voorontwerp-bestemmingsplan worden aangepast.

Het, onder voorwaarden verstrekte, positief wateradvies van 25 september 2009 wordt in het ontwerp-bestemmingsplan in de bijlagen opgenomen.

Opmerking Waterschap Roer en Overmaas

Verzocht wordt om rekening te houden met afstromend hemelwater van de hoger gelegen Kunderberg en omgeving naar het droogdal ten westen van het plangebied.

Standpunt gemeente

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. De plantoelichting van het voorontwerp-bestemmingsplan zal, waar nodig, worden aangepast.

Opmerking Waterschap Roer en Overmaas

Er worden volledigheidshalve nog enkele aandachtspunten t.a.v. het civieltechnisch ontwerp genoemd.

Standpunt gemeente

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 3. VROM-inspectie Regio-Zuid

Opmerking VROM-inspectie Regio-Zuid

Opgemerkt wordt dat het plangebied wordt doorkruist door een straalpad van en naar het Joint Force Command (JFC) van de NATO te Brunssum. Dit straalpad en zijn vrijwaringszones zijn niet juist weergegeven op de verbeelding. Het straalpad dient gevrijwaard te blijven van obstakels als gebouwen en bouwwerken. Het is niet toegestaan om binnen een zone van 100 meter aan weerszijden van het straalpad, bouwwerken hoger dan 20 meter op te richten. Daarnaast dienen militaire (verbindings)oefeningen in het buitengebied niet onmogelijk gemaakt te worden.

Standpunt gemeente

De verbeelding, planregels en –toelichting van het voorontwerp-bestemmingsplan worden aangepast.

Ad 4. Enexis BV

Opmerking Enexis BV

Opgemerkt wordt dat er geen schakelstations of leidingen danwel andere belangen van Enexis in het plangebied zijn gelegen.

Standpunt gemeente

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

Ad 5. TenneT TSO

Opmerking TenneT TSO

Opgemerkt wordt dat er geen leidingen danwel andere belangen van TenneT TSO in het plangebied zijn gelegen.

Standpunt gemeente

De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.

BIJLAGE 1: OVERZICHTSKAART BINNENRING PARKSTAD

BIJLAGE 2: OVERZICHT EN TOELICHTING VERKEERSCIJFERS EN –STROMEN

BIJLAGE 3: FIGUREN UIT INPASSINGSPLAN

BIJLAGE 4: BIJLAGE BESLUIT MER

Bijlage 3:
Nota van Zienswijzen
ontwerpplan bestemmingsplan
'Aansluiting A76/A79-Kunderberg'

NOTA VAN ZIENSWIJZEN ONTWERPPLAN

Bestemmingsplan “Aansluiting A76/A79-Kunderberg”

Naam en adres	Zienswijze	Standpunt inzake zienswijze
J.A. Knol, Heerlerweg 204, 6367 AJ Voerendaal en J.J. Konsten, Heerlerweg 202A, 6367 AJ Voerendaal	Gezien de huidige en toekomstige geluidsoverlast, neemt de uitvoering van het voorgenomen bestemmingsplan een onaanvaardbare vorm aan. De vastgestelde voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt ruim overschreden. Uit het meest recente akoestisch onderzoek blijken waarden van 50-56 dB te worden vastgesteld voor Heerlerweg 202A en 204. De toenemende verkeerslawaaibelasting door de verkeersbewegingen via de afslag naar de A79 zijn in het onderzoek niet of onvoldoende meegenomen. Tegen het aanvragen van een hogere grenswaarde van 48 dB wordt dan ook bezwaar gemaakt. Uit kostenoverwegingen wordt een oplossing van geluidsreductie door “levend bamboe” voorgestaan. Verzocht wordt om op de hoogte te worden gehouden van de te doorlopen stappen in de hogere grenswaarden-procedure en het verdere bestemmingsplantraject.	Afgezien van de inhoudelijke bezwaren inzake het akoestisch onderzoek, vormt de te voeren Hogere grenswaarden-procedure binnen de Wet geluidhinder het platform waar bezwaar gemaakt kan worden tegen de te verlenen hogere grenswaarden. Het College van Burgemeester en wethouders is het bevoegd gezag voor het verlenen van Hogere grenswaarden. Ten aanzien van de inhoudelijke argumenten is het volgende overwogen: Het is juist dat er sprake is van een toename van geluidsoverlast en fijnstof, maar deze toename blijft binnen de daartoe geldende wettelijke normen. In dit kader is de impact van extra toename van de verkeersdruk op de Heerlerweg ook binnen het onderzoek meegenomen. De daadwerkelijke geluidseffecten op de Heerlerweg zelf, zijn echter niet berekend. Dit omdat het verkeersmodel daar op basis van de aldaar geprognostiseerde intensiteiten geen aanleiding toe gaf. De gecumuleerde geluidsbelasting wordt bepaald aan de hand van alle geluidsbronnen uit de omgeving. Cumulatie wordt gebruikt om te bepalen welke gevelmaatregelen voorgesteld gaan worden om de geluidbelasting binnen de betreffende woning onder de wettelijk maximale geluidbelasting te reduceren. Hiervan is alleen sprake ingeval van een: - saneringswoning; woningen die in 1986 een hogere geluidbelasting dan 60 dB hadden en zodoende op de a, b of eindmeldlijst BSV (Bureau Sanering Verkeerslawaa) zijn opgenomen; - reconstructie-effect, woningen waarbij de geluidbelasting ten gevolge van de wijziging per bron (zoals Rijksweg A79) minimaal 2 dB toeneemt boven de voorkeursgrenswaarde. Beide woningen aan de Heerlerweg zijn niet als saneringswoning op de a, b of eindlijst BSV (Bureau Sanering Verkeerslawaa) opgenomen. Daarnaast is er geen sprake van een reconstructie-effect omdat de maximale toename boven de voorkeursgrenswaarde

		(verschil van toekomstig zonder en heersende waarde) van de geluidbelasting ten gevolge van het project 0,9 dB is bij Heerlerweg 202A , en 1,02 dB bij Heerlerweg 204. Een aanvraag voor een hogere grenswaarde is voor beide woningen dan ook niet aan de orde, zoals ook uit het akoestisch onderzoek en de rapportage blijkt. Advies: er wordt geen aanleiding gevonden het bestemmingsplan aan te passen
R.J. Rosenboom, Tenelenweg 95, 6367 VT Voerendaal	Als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen zal de A79 ter hoogte van Voerendaal meer verkeer te verwerken krijgen (niet alleen bij calamiteiten, maar ook in de reguliere situaties). Aangezien de A79 niet voorzien is van een geluidreducerende deklaag, zal de geluidoverlast voor de kern van Voerendaal gaan toenemen. De verkeerstoename heeft niet alleen toename van geluidsoverlast tot gevolg, maar tevens een toename van de uitstoot van fijnstof, CO₂, NO_x en andere gevaarlijke stoffen. De omschreven maatregelen op het gebied van akoestiek zijn onvoldoende en op dat gebied wordt over de A79 niet gesproken. Dat het plan "in niet betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging wordt ten zeerste betwijfeld.	Het akoestisch onderzoek is opgesteld om te kunnen onderzoeken of de voorgenomen ontwikkeling en de daarbij optredende effecten voldoen aan de wettelijke eisen en normen en om te bepalen welke maatregelen vereist zijn om de reconstructie uit te mogen voeren. Datzelfde geldt onder andere voor het aspect luchtkwaliteit. De daartoe verrichtte onderzoeken vormen de onderbouwing dat de voorgenomen ontwikkeling niet leidt tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat. Ten aanzien van de genoemde deelaspecten is het volgende overwogen: - ter hoogte van Voerendaal zal (zowel in de nieuwe als in de bestaande situatie) een toename van de hoeveelheid verkeer ontstaan. Als gevolg van de uitbreiding van het knooppunt Kunderberg ontstaan er wijzigingen in de verkeersstromen en verkeersintensiteiten. Deze wijzigingen en hun effecten zijn in het akoestisch onderzoek getoetst aan het wettelijk kader en daar zijn geen overschrijdingen uit voortgekomen. - Volgens het huidige beleidsvoornemen worden de rijkswegen, waarvan de snelheid in 1988 is verhoogd van 100 naar 120 km/uur en waar de intensiteiten hoger waren dan 35.000 motorvoertuigen per etmaal, bij regulier onderhoud voorzien van ZOAB. In dat kader wordt vanuit het project de deklaag van een klein deel van de rijksweg A79 vervangen door ZOAB. Op het moment dat vervolgens vanuit regulier Beheer en Onderhoud ook het resterende gedeelte van de rijksweg A79 wordt voorzien van ZOAB zal dit een merkbaar effect hebben op de geluidbelasting in de omgeving. - Ten aanzien van het, ter plaatse van de Tenelenweg, nadrukkelijk aanwezige geluid van de A79, voorziet het huidige wettelijk kader er niet in om maatregelen te treffen voor geluidbelastingen vanwege autonome groei. Wel zal de

		geluidbelasting merkbaar gaan afnemen op het moment dat vanuit Beheer en Onderhoud de verharding op rijksweg A79 wordt vervangen door ZOAB. - Verkeerstoenames vanwege aanpassingen van de infrastructuur (zoals de uitbreiding van knooppunt Kunderberg), dien volgens de Wet geluidhinder te worden onderzocht binnen de gestelde wettelijke kaders. Dit is in onderhavig geval echter niet aan de orde omdat er, bij de woningen gelegen aan het uiteinde van het onderzoeksgebied in Voerendaal, geen reconstructie-effecten voorkomen. De voorgaande toelichting zal alsnog in artikel 3.3.6 van het akoestisch onderzoek worden opgenomen om de rapportage te vervolmaken. Voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit geldt dat er een landelijk samenwerkingsprogramma tussen alle overheden bestaat, om tijdig aan de gestelde luchtkwaliteitsnormen (die de Europese wet- en regelgeving stelt) te kunnen voldoen. De luchtkwaliteit wordt jaarlijks gemonitord en daar waar nodig worden (aanvullende) maatregelen genomen. Advies: er wordt, behoudens de tekstuele aanpassing van het akoestisch onderzoek geen aanleiding gevonden het bestemmingsplan aan te passen
N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 19, 9700 MA Groningen	De ligging van de beide gastransportleidingen van Gasunie zijn niet geheel overeenkomstig de gegevens van Gasunie op de verbeelding opgenomen. In de plantoelichting wordt melding gemaakt van 1 gastransportleiding in plaats van 2. Verzocht wordt de ommissies aan te passen.	De leidingen zijn niet geheel juist op de verbeelding en in de plantoelichting verwerkt. Advies: de verbeelding en plantoelichting worden aangepast.

SEPARATE BIJLAGEN

1. RAAP archeologisch Adviesbureau B.V., 2009, Plangebied Kunderberg Zuid te Voerendaal (Rapport 1908) en plangebied Kunderberg Noord te Voerendaal (Rapport 1992). Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek waarderende fase (proefsleuven), ISSN: 0925-6229, Weesp
2. Riel Explosive Advice & Services Europe B.V., Vooronderzoek A76 Voerendaal-Simpelveld opsporen conventionele explosieven, projectnummer: 07391.
3. Hoogenwerf, G., (2007), Beschermde flora en fauna ingreeplocaties A2-A76 2006; natuurinventarisatie Maatregelenpakket Limburg in het kader van de Flora-en faunawet en de Natuurbeschermingswet. Natuurbalans – Limes Divergens BV Nijmegen.
4. drs. B.J.M. Fit, drs. G.-W. van der Wijk, Toets Natuurbeschermingswet 1998 Natura 2000-gebied 158 Kunderberg Aanpassing knooppunt Kunderberg, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
5. drs. G.-W. van der Wijk, Voorselectie Natura 2000 gebieden. In het kader van de aanpassingen aan knooppunt Kunderberg, 2010, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
6. W. van der Zweep, Drs. G.W. van der Wijk (2010), Depositieonderzoek Kunderberg, Uitgangspunten en resultaten, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
7. Drs. B.J.M. Fit, Drs. G.-W. van der Wijk (2010), Toets Natuurbeschermingswet 1998 Natura 2000-gebied 154 Geleenbeekdal Aanpassing knooppunt Kunderberg, Ingenieursbureau Oranjewoud B.V.
8. Hoogerwerf, G. (2011), Beschermde flora- en fauna aansluiting Kunderberg; update data natuurwaarden 2010, Natuurbalans - Limes Divergens BV, Nijmegen.
9. Dienst landelijk gebied (2010), Landschappelijk inpassingsplan uitbreiding knooppunt Kunderberg verbindingsboog A76 en A79 en verbindingslus A79 en A76.
10. Van der Wijk, G.-W. (2010), Toets natuurbeschermingswet 1998 Natura2000-gebied 158 Kunderberg, projectnummer 219856.

11. DHV, Verkennend bodemonderzoek Aansluiting A76/A79 Kunderberg (Voerendaal-Heerlen), registratienummer: LI20092601.
12. Oranjewoud, Akoestisch onderzoek Reconstructie knooppunt Kunderberg Heerlen / Algemene Uitgangspunten | 19 augustus 2011.
13. Eindverslag inspraak en vooroverleg bestemmingsplan 'aansluiting A76/A79 – Kunderberg', 16 juli 2010.
14. Waterschap Roer en Overmaas, wateradvies bestemmingsplan aansluiting A76/A79 Kunderberg, 25 september 2009.

