

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 geprognosticeerde 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.